

**RICHTLINIE 1999/52/EG DER KOMMISSION**

vom 26. Mai 1999

**zur Anpassung der Richtlinie 96/96/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Aus dem ersten Auto-Öl-Programm<sup>(2)</sup> geht hervor, daß dem Wartungszustand der Kraftfahrzeuge bei den Auswirkungen des Verkehrs auf die Luftqualität eine entscheidende Bedeutung zukommt.
- (2) In Abschnitt 8.2 des Anhangs II der Richtlinie 96/96/EG werden die bei den regelmäßigen Untersuchungen durchzuführenden Überprüfungen des Wartungszustands der Fahrzeuge beschrieben.
- (3) Laut Abschnitt 8.2.2 des Anhangs II der Richtlinie 92/55/EWG des Rates<sup>(3)</sup> ist bei Fahrzeugen mit Dieselmotor ab dem 1. Januar 1996 die Trübung der Rauchgasemissionen durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last) zu messen.
- (4) Mit dieser Richtlinie wird eine technische Anpassung vorgenommen, die die Leistungsfähigkeit der technischen Überwachung hinsichtlich der Emissionen von Fahrzeugen mit Dieselmotor erheblich verbessert.
- (5) Die Entwicklung alternativer Prüfverfahren zur Überprüfung des Wartungszustands von Fahrzeugen mit Dieselmotor muß insbesondere hinsichtlich der Partikel- und der NO<sub>x</sub>-Emissionen noch weiter vorangetrieben werden.
- (6) Die Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 8 der Richtlinie 96/96/EG eingesetzten Ausschusses zur Anpassung der Richtlinie über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 96/96/EG wird wie folgt geändert:

In Anhang II erhält Abschnitt 8.2.2 folgende Fassung:

„8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren)

- a) Die Messung der Trübung der Rauchgasemissionen erfolgt durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last), d. h., der Motor wird von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl beschleunigt, wobei sich der Gangschafthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.
- b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs
  1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßigem mechanischen Zustand sein.

<sup>(1)</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1.<sup>(2)</sup> Von der Mineralöl- und der Automobilindustrie sowie den Dienststellen der Europäischen Kommission gemeinsam durchgeführtes Programm zur Ausarbeitung von Fahrzeugemissions- und Kraftstoffqualitätsstandards für das Jahr 2000.<sup>(3)</sup> ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 68.

2. Außer gemäß Buchstabe d) Nummer 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde.
3. Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Meßstabrohr mindestens 80 °C oder einer darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.
4. Das Abgassystem wird mit mindestens 3 Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.

c) Prüfverfahren

1. Sichtprüfung der Bauteile des Abgassystems des Motors auf Dichtheit.
2. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.
3. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muß das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam, vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.
4. Bei jedem Beschleunigungszyklus muß der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl — und wenn diese Angaben nicht vorliegen, 2/3 der Abregeldrehzahl — erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird. Bei Fahrzeugen der Gruppen 1 und 2 des Anhangs I sollte dieser Zeitraum mindestens 2 Sekunden betragen.

d) Grenzwerte

1. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG des Rates (2) auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.
2. Liegen hierzu noch keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwert zu verwenden, so dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:
  - Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,
  - Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,oder entsprechende Werte bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.
3. Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit.
4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Werts werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Meßwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der höchstens durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.

5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen des Abschnitts 8.2.2 Buchstabe d) Nummer 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Meßwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Buchstabe b) Nummer 3 die Grenzwerte erheblich überschreiten.

Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um unnötige Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen des Abschnitts 8.2.2 Buchstabe d) Nummer 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werden, dessen Meßwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Buchstabe b) Nummer 3 die Grenzwerte erheblich unterschreiten.“

#### *Artikel 2*

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 1. Oktober 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 3*

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 26. Mai 1999

*Für die Kommission*  
Neil KINNOCK  
*Mitglied der Kommission*

---