

RICHTLINIE 2001/9/EG DER KOMMISSION**vom 12. Februar 2001****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 ⁽¹⁾, in der geänderten Fassung der Richtlinie der Kommission 1999/52/EG ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den 1992 gestarteten Auto-Öl-Programmen, die eine analytische Grundlage für die Festsetzung von Normen für Kraftfahrzeugemissionen und Kraftstoffqualität bis zum Jahr 2000 und darüber hinaus liefern sollten, um Luftqualitätsziele mit besonderem Schwerpunkt auf der Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr zu erreichen, wurde der Standard der Wartung von Kraftfahrzeugen als ein Schlüsselfaktor in Bezug auf die Auswirkungen des Verkehrs auf die Luftqualität genannt.
- (2) In der Richtlinie 96/96/EG ist präzisiert, anhand welcher Prüfungen im Rahmen der regelmäßigen Inspektionen zu überprüfen ist, ob die Emissionen von Fahrzeugen mit Benzin- und mit Dieselmotoren nicht die Grenzwerte überschreiten.
- (3) Der Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffabgase von Fahrzeugen mit Benzinmotor, die mit bestimmten Systemen zur Abgasnachbehandlung (Euro 1-Norm) ausgerüstet sind, ist bei niedriger und hoher Motordrehzahl zu prüfen.
- (4) Gemäß der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG ⁽³⁾ müssen Pkw mit Benzinmotor und leichte Nutzfahrzeuge ab dem Jahr 2000 mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüstet sein, die das Funktionieren des Emissionskontrollsystems des Fahrzeugs während des Betriebs überwachen. Für neue Dieselfahrzeuge sind OBD-Systeme ab 2003 vorgeschrieben.
- (5) Durch die Entwicklung von On-Board-Diagnosesystemen, die in der Lage sind, Betriebsfehler von Fahrzeugen während des Betriebs zu überwachen und aufzuzeichnen, könnte der Unterschied zwischen Prüfbedingungen und tatsächlichem Betrieb in Zukunft weiter verringert werden.

- (6) Durch diese Richtlinie wird die Notwendigkeit beseitigt, Fahrzeuge mit Benzinmotor im Leerlauf zu prüfen, dadurch ist die Prüfung weniger umfangreich und gleichzeitig wächst die Genauigkeit, indem das Funktionieren des On-Board-Diagnosesystems überwacht wird.
- (7) Die Maßnahmen dieser Richtlinie entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/96/EG eingesetzten Ausschusses für die Anpassung der Richtlinie über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 96/96/EG wird entsprechend dem Anhang zu dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige 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.

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

*Artikel 3*Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 12. Februar 2001

Für die Kommission

Loyola DE PALACIO

Vizepräsident

⁽¹⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1.⁽²⁾ ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 26.⁽³⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

ANHANG

Anhang II, Punkt 8.2.1 Buchstabe b) Punkt 4 der Richtlinie 96/96/EG erhält folgende Fassung:

„4. Auspuffabgase — Grenzwerte

a) Messung bei Leerlauf des Motors:

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Wert 0,5 Vol. % nicht überschreiten.

b) Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl ohne Last von mindestens 2 000 min⁻¹:

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert bei erhöhter Leerlaufdrehzahl entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Wert 0,3 Vol. % nicht überschreiten.

Luft-Kraftstoff-Verhältnis: $\lambda = 1 \pm 3 \%$ oder gemäß Herstellerangaben.

c) Bei gemäß der Richtlinie 98/69/EG mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Fahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zu der unter a) genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Emissionssystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.“
