

**RICHTLIJN 1999/52/EG VAN DE COMMISSIE**

van 26 mei 1999

**houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 96/96/EG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens**

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens<sup>(1)</sup>, inzonderheid op artikel 7, lid 2,

- (1) Overwegende dat in het eerste Programma Auto-Oil<sup>(2)</sup> de staat van onderhoud van motorvoertuigen is aangemerkt als een bepalende factor voor het effect van het verkeer op de luchtkwaliteit;
- (2) Overwegende dat in punt 8.2 van bijlage II bij Richtlijn 96/96/EG de tests zijn beschreven die bij de periodieke controle van voertuigen moeten worden uitgevoerd om na te gaan of deze naar behoren worden onderhouden;
- (3) Overwegende dat in punt 8.2.2 van bijlage II bij Richtlijn 92/55/EEG van de Raad<sup>(3)</sup> is bepaald dat met ingang van 1 januari 1996 bij motorvoertuigen uitgerust met een dieselmotor de opaciteit van de uitlaatgassen moet worden gemeten door middel van een vrije acceleratieproef waarbij de motor niet belast wordt;
- (4) Overwegende dat door de technische aanpassing waarop deze richtlijn betrekking heeft de technische controle van de uitlaatemissies van voertuigen met een dieselmotor doeltreffender wordt gemaakt;
- (5) Overwegende dat verder moet worden gewerkt aan de ontwikkeling van alternatieve testprocedures voor de controle van de staat van onderhoud van voertuigen met een dieselmotor, met name wat deeltjes en NO<sub>x</sub> betreft;
- (6) Overwegende dat de in deze richtlijn vervatte bepalingen in overeenstemming zijn met het advies van het bij artikel 8 van Richtlijn 96/96/EG ingestelde Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van de voertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Richtlijn 96/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

Bijlage II, punt 8.2.2, wordt gelezen:

„8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (dieselmotor).

- a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.
- b) Conditionering van het voertuig:
  1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.

<sup>(1)</sup> PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1.<sup>(2)</sup> Het tripartiete programma tussen de olie- en de auto-industrie en de diensten van de Europese Commissie voor de ontwikkeling van voertuigemissie- en brandstofkwaliteitsnormen voor het jaar 2000.<sup>(3)</sup> PB L 225 van 10.8.1992, blz. 68.

2. Behalve in het onder d), punt 5, bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd.
  3. De motor moet volledig op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat.
  4. Het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.
- c) Controleprocedure:
1. Visuele inspectie van de desbetreffende delen van het uitlaatsysteem van het motorvoertuig om na te gaan of er geen lekken zijn.
  2. De motor en de eventueel gemonteerde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.
  3. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig en volledig worden ingedrukt, teneinde een maximale brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.
  4. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorieën 1 en 2 van bijlage I, ten minste 2 seconden.
- d) Grenswaarden:
1. De opaciteit mag niet groter zijn dan deze die overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG van de Raad<sup>(2)</sup> op de plaat is geregistreerd.
  2. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de lidstaten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mogen met betrekking tot de absorptiecoëfficiënt de volgende grenswaarden niet worden overschreden:
    - 2,5 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging;
    - 3,0 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met drukvulling,of gelijkwaardige waarden bij gebruik van een ander type apparaat dan datgene dat voor de EG-goedkeuring wordt gebruikt.
  3. Voertuigen die vóór 1 januari 1980 voor de eerste keer zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht, behoeven aan deze voorwaarden niet te voldoen.
  4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen, buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.

5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten, in afwijking van het bepaalde in punt 8.2.2, onder d), punt 4, voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld onder b), punt 3. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook, in afwijking van het bepaalde in punt 8.2.2, onder d), punt 4, voertuigen goedkeuren, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld onder b), punt 3, aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.”.

*Artikel 2*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór oktober 2000 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 3*

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 26 mei 1999.

*Voor de Commissie*  
Neil KINNOCK  
*Lid van de Commissie*

---