Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 77/143/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (émissions d'échappement)

(91/C 189/17)

COM(91) 244 final

(Présentée par la Commission le 12 juillet 1991.)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive 77/143/CEE (1), modifiée par la directive 88/449/CEE (2), dispose que certaines véhicules à moteur tels que les autobus, les autocars, les utilitaires lourds et légers, les remorques et les semi-remorques, ainsi que les taxis et les ambulances doivent être soumis à un contrôle technique périodique; que les voitures particulières sont toutefois exclues du champ d'application de cette directive;

considérant que la directive 91/225/CEE (3) prévoit l'établissement de procédures de mise en œuvre de directives distinctes en vue du contrôle des normes auxquelles doivent répondre les points énumérés à l'annexe II des directives précitées;

considérant que cette même directive prévoit la création d'un comité technique dont la Commission recueillera l'avis avant d'adopter les mesures destinées à adapter le contrôle technique aux progrès techniques;

considérant que la présente directive vise à maintenir les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule en soumettant ces émissions à un contrôle régulier et à assurer que les gros pollueurs soient retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct;

considérant que la plupart des États membres ont adopté des procédures de contrôle de l'opacité des fumées rejetées par les poids lourds;

considérant que plusieurs États membres ont adopté une réglementation propre en ce qui concerne le contrôle des émissions gazeuses des véhicules légers, et notamment des voitures particulières;

considérant que l'évaluation des procédures de contrôle des émissions gazeuses et des fumées rejetées par tous les types de véhicules montre que ces procédures peuvent difficilement être reproduites dans le cadre du contrôle technique;

considérant que les normes applicables aux contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation du véhicule devraient surtout concerner l'état d'entretien du véhicule et son aptitude à satisfaire aux critères de réception et que cette vérification devrait se faire dans le cadre d'un contrôle relativement simple, rapide et peu coûteux;

considérant qu'un mauvais réglage et un entretien insuffisant du moteur sont préjudiciables non seulement au moteur mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant;

considérant que, en ce qui concerne les moteurs à allumage par compression (moteurs diesels), la mesure de l'opacité des fumées est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du dispositif de contrôle des émissions du véhicule;

considérant que pour les moteurs à allumage commandé (essence), la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule;

considérant que le pourcentage de véhicules refusés, à l'occasion du contrôle des émissions, risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier;

considérant que pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils soient équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions seront plus sévères que pour les véhicules conventionnels;

considérant que la présente directive sera progressivement adaptée afin de tenir compte des progrès réalisés sur le plan de la construction des véhicules, qui facilitent le contrôle en cours d'exploitation, et des méthodes d'essai, qui seront plus proches des conditions d'utilisation réelles du véhicule,

(1) JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47.
(2) JO n° L 222 du 12. 8. 1988, p. 10.
(3) JO n° L 103 du 23. 4. 1991, p. 3.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Le point 8.2. de l'annexe II à la directive 77/143/CEE, modifiée par la directive 88/449/CEE, relatif aux émissions d'échappement, est remplacé par le point suivant.

«8.2. Émissions d'échappement

8.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple.

1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites.

2) Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en respectant les recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule et mesurée aux fins de la réception par type, compte tenu d'une tolérance de 0,5 vol. %. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

— CO — 4,5 vol. % pour les véhicules construits avant le 1er octobre 1986 ou avant la date fixée par les États membres à partir de laquelle les véhicules immatriculés pour la première fois doivent satisfaire à la directive modifiée 70/220/CEE (1), modifiée par la directive codifiée relative aux émissions de véhicules (2);

— CO — 3,5 vol. % pour les véhicules construits après le 1er octobre 1986.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules construits avant le 1er janvier 1970.

b) Lorsque les émissions d'échappement sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda par exemple ou lorsqu'elles sont contrôlées par tout autre système permettant au véhicule de satisfaire aux dispositions de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive codifiée relative aux émissions des véhicules.

1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes.

2) Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.

3) Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par le mesurage de la valeur et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ci-après ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type primitive. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné uniformément aux recommandations du constructeur du véhicule.

4) Émissions à la sortie du tuyau d'échappement — Valeurs limites

— Mesures à effectuer moteur tournant au ralenti

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule et enregistrée lors de la réception par type primitive. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,5 vol. %.

— Mesures à effectuer en accélération libre, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 tours par minute

Teneuren CO: maximum 0,3 vol. %.

Lambda: 1 ± 0,03 ou selon les spécifications du constructeur.

(1) JO n° L 76 du 9. 4. 1970, p. 1.

(2) Document n° 4102/91, adopté par le Conseil, le 4 mars 1991.

8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélérant progressivement (moteur débrayé) de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation. Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau mentionné par le constructeur et enregistré lors de la réception par type initiale avec une tolérance de 0,5 m^{-1}. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites sont les suivantes.

Coefficient d'absorption maximal:

— 2,5 m^{-1} pour les moteurs diesels à aspiration naturelle,

— 3,0 m^{-1} pour les moteurs diesels turbocompressés.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules construits avant le 1er janvier 1970.

8.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.»

Article 2

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennement une référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette réference sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.