Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Auspuffabgase)

(91/C 189/17)

KOM(91) 244 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 12. Juli 1991)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 77/143/EWG (1), geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG (2), sieht eine regelmäßige technische Überwachung nur für bestimmte Straßenfahrzeuge (Kraftomnibusse, schwere und leichte Lastfahrzeuge, schwere Anhänger und Sattelanhänger, Taxis und Krankenkraftwagen), aber noch nicht für Personenkraftwagen vor.

In der Richtlinie 91/225/EWG (3) wird festgelegt, wie der Rat die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Überprüfung der in Anhang II der Richtlinie 77/143/EWG genannten Punkte erläßt.

Außerdem wird darin ein Technischer Ausschuß eingesetzt und so der Kommission das Mandat erteilt, Maßnahmen zur Anpassung der technischen Bestimmungen an den Fortschritt zu ergreifen.

Zweck dieser Richtlinie ist es, das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen niedrig zu halten und zu gewährleisten, daß die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen solange aus dem Verkehr gezogen werden, bis sie ordnungsgemäß gewartet sind.

In den meisten Mitgliedstaaten gibt es Verfahren zur Kontrolle der Trübung der Rauchemissionen von schweren Nutzfahrzeugen.

In mehreren Mitgliedstaaten bestehen einzelstaatliche Regelungen für Abgasuntersuchungen bei leichteren Kraftfahrzeugen, darunter auch Personenkraftwagen.

Eine Bewertung der Prüfverfahren für die Erteilung der Betriebserlaubnis hinsichtlich der gasförmigen Emissionen und des Dieselrauchs bei allen Fahrzeugtypen zeigt, daß die Anwendung der gleichen Verfahren im Rahmen der technischen Überwachung nicht realistisch ist.

Ziel der Normen für die technische Überwachung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen soll es sein, den Wartungszustand des Fahrzeugs und die Einhaltung der für die Betriebserlaubnis geforderten Leistungskriterien mittels eines relativ einfachen, schnellen und kostengünstigen Tests überprüfen zu können.

Eine falsche Einstellung des Motors und unzureichende Wartung schaden dem Motor und der Umwelt, weil Kraftstoffverbrauch und Verschmutzung zunehmen.

Bei Dieselmotoren (Selbstzündung) gilt die Messung der Rauchtrübung als ausreichender Indikator für den Zustand des Emissionsreinigungssystems der Fahrzeuge.

Bei konventionellen Ottomotoren (Fremdzündung) gilt die Messung der Kohlenmonoxidemissionen im Leerlauf am Auspuff als ausreichender Indikator für den Wartungszustand der Fahrzeuge.

Bei unregelmäßiger Wartung dürfte ein hoher Prozentsatz der vorgenannten Fahrzeuge bei den Untersuchungen die vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte überschreiten.

Die Prüfkriterien für die Abgasuntersuchung von bereits im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, für deren Betriebserlaubnis die Ausrüstung mit modernen Abgasreinigungsanlagen wie Dreiwege-Katalysatoren mit Lambdasondenregelung erforderlich ist, sind strenger als bei konventionellen Fahrzeugen.

Diese Richtlinie soll angepaßt werden, um künftigen baulichen Veränderungen der Fahrzeuge, die die technische Überwachung erleichtern, und Fortschritten bei den Untersuchungsverfahren, die ein besseres Bild vom Wartungszustand vermitteln, Rechnung zu tragen —

(1) ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47.
(2) ABl. Nr. L 222 vom 12. 8. 1988, S. 10.
(3) ABl. Nr. L 103 vom 23. 4. 1991, S. 3.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II Nummer 8.2 (Auspuffabgasentwicklung) der Richtlinie 77/143/EWG, geändert duch die Richtlinie 88/449/EWG, erhält folgende Fassung:

„8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungs-(Otto-)Motoren,

a) deren Auspuffabgase nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit;

2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung.

Nach einer angemessenen, den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden Warmlaufzeit des Motors wird der Kohlenmonoxid-(CO-)Gehalt in den Auspuffabgasen im Leerlauf (ohne Last) gemessen.

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen und ursprünglich bei Erteilung der Betriebserlaubnis aufgezeichneten Wert mit einer Toleranz von 0,5 Vol. % entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen höchstens betragen:

— bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Oktober 1986 oder vor dem Zeitpunkt hergestellt wurden, ab dem die Mitgliedstaaten für die Erstzulassung der Fahrzeuge deren Übereinstimmung mit der Betriebserlaubnisrichtlinie 70/220/EWG (1) in ihrer durch die konsolidierte Richtlinie über die Schadstoffemissionen (2) geänderten Fassung vorgeschrieben haben: 4,5 Vol. %;

— bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 hergestellt wurden: 3,5 Vol. %.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1970 hergestellt wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit;

b) deren Auspuffabgase durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung oder durch ein anderes Verfahren so gereinigt werden, daß die Betriebserlaubnisbestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in ihrer durch die konsolidierte Richtlinie über die Schadstoffemissionen geänderten Fassung eingehalten werden.

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit;

2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;

3. Ermittlung des Wirkungsgrades der Abgasreinigungsanlage des Fahrzeugs, indem in den Auspuffabgasen der Lambda-Wert und der CO-Gehalt, wie sie bei der ursprünglichen Erteilung der Betriebserlaubnis aufgezeichnet wurden, gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen Verfahren nachgemessen werden. Für jede Untersuchung soll eine vom Fahrzeughersteller empfohlene Warmlaufzeit des Motors eingehalten werden.

4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte

— Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen und ursprünglich bei Erteilung der Betriebserlaubnis aufgezeichneten Wert entsprechen.

Liegen diese Angaben nicht vor, so soll der CO-Wert nicht höher als 0,5 Vol. % sein.

— Messungen im erhöhten Leerlauf ohne Last bei mindestens 2 000 U/min:

CO-Gehalt: höchstens 0,3 Vol. %,

Lambda: 1 ± 0,03 oder gemäß Herstellerangaben.

(1) ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1.

(2) Ratsdokument Nr. 4102/91 vom 4. März 1991.

8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungs-(Diesel-)Motoren

Die Messung der Trübung der Auspuffabgase erfolgt durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last), das heißt der Motor wird von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl beschleunigt. Die Trübung soll höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen und ursprünglich bei Erteilung der Betriebserlaubnis am Fahrzeug aufgezeichneten Wert mit einer Toleranz von 0,5 m^{-1} entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwert zu verwenden, so sollten folgende Werte nicht überschritten werden:

Höchster Absorptionsbeiwert für

— Saugmotoren: 2,5 m^{-1},

— Turbomotoren: 3,0 m^{-1}.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1970 hergestellt wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit.

8.2.3. Prüfeinrichtungen

Mit den für die Prüfung von Otto- bzw. Dieselmotoren eingesetzten Einrichtungen muß es möglich sein, genau festzustellen, ob das jeweilige Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. angegebenen Grenzwerte einhält."

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) 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 ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.