COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(91) 244 def.

Brussel, 4 juli 1991

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 77/143/EEG BETREFFENDE DE ONDERLINGE AANPASSING VAN DE WETGEVINGEN VAN DE LID-STATEN INZAKE DE TECHNISCHE CONTROLE VAN MOTORVOERTUIGEN EN AANHANGWAGENS

(UITLAATEMISSIES)

(door de Commissie ingediend)

Toelichting

Algemeen

Huidige situatie

Richtlijn 77/143/EEG[1] zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG[2] heeft betrekking op de technische controle van zware vrachtauto's, autobussen, aanhangwagens, opleggers, taxi's, ziekenwagens en lichte vrachtauto's.

In deze richtlijnen zijn bepalingen betreffende de periodiciteit van de controles en een lijst van de punten waarop de controles betrekking moeten hebben, opgenomen.

Aangezien in Richtlijn 77/143/EEG met betrekking tot de te controleren punten geen normen worden omschreven, is het nodig dat gemeenschappelijke minimumnormen worden vastgesteld met het oog op de gelijkwaardigheid van de prestatieniveaus op veiligheidsgebied en, wat dit voorstel betreft, op milieugebied in de gehele Gemeenschap.

Richtlijn 91/225/EEG[3] tot wijziging van Richtlijn 77/143/EEG, die onlangs is vastgesteld door de Raad, heeft betrekking op een procedure voor de vaststelling van afzonderlijke richtlijnen voor de controle op de naleving van de normen betreffende de in bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG genoemde punten. Het voorziet eveneens in de oprichting van een Technisch Comité, in het kader waarvan de Commissie maatregelen kan goedkeuren om de technische normen aan de vooruitgang aan te passen.

Daarbij aansluitend is het onderhavige nieuwe voorstel tot wijziging van bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG gericht op het beter omschrijven van de grenswaarden voor de aanvaardbare hoeveelheden gasvormige emissies van door verbrandingsmotoren met elektrische ontsteking (benzine) en voor de opaciteit van de rook van door verbrandingsmotoren met compressieontsteking (diesel) aangedreven voertuigen.

---

(1) PB L 47 van 18.2.1977, blz. 47

(2) PB L 222 van 12.8.1988, blz. 10

(3) PB L 103 van 23.4.1991, blz. 3

Toepassingsgebied

Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG heeft betrekking op zware en lichte bedrijfsvoertuigen (evenals taxi's en ziekenwagens) maar niet op personenauto's. Op personenwagens heeft het als document COM(86)214(4) ingediende wijzigingsvoorstel betrekking. Door de goedkeuring van dat voorstel zullen op alle motorvoertuigen en dus zowel op personenwagens als op bedrijfsvoertuigen de nodige emissiecontroles moeten worden uitgevoerd.

Dit voorstel inzake controles op de gasvormige emissies en de opaciteit van de rook van voertuigen sluit volledig aan bij de reeds bestaande en voorgestelde regelingen betreffende de technische controle, zodat het ten aanzien van de controlefrequenties daarmee overeenstemt. Tegen de tijd dat dit voorstel wordt goedgekeurd, of spoedig daarna, zal de wetgeving betreffende de bouw van personenauto's met benzinemot zodanig zijn geëvolueerd dat de meeste zoniet alle nieuwe voertuigen zullen moeten worden voorzien van een gesloten drieweg-katalysatorsysteem met lambdasonderegeling. De goedkeuringsnormen betreffende de levensduur van deze emissiebestrijdingssystemen zouden van die aard zijn dat een aanvankelijk gebruik van drie jaar vóór de eerste technische controle kan worden toegestaan.

Zware bedrijfsvoertuigen (evenals taxi's en ziekenwagens) zullen na de datum van ingebruikneming om het jaar moeten worden gecontroleerd en voor met dieselmotoren uitgeruste voertuigen zal de onderhoudstoestand van de motor aan de hand van een rookopaciteitstest moeten worden aangetoond. Voor lichte bedrijfsvoertuigen (van minder dan 3,5 ton) zal een controlefrequentie van ten laatste vier jaar na de datum van ingebruikneming en vervolgens om de twee jaar moeten worden gehanteerd. Op grond van de duurzaamheid van de met dieselmotoren uitgeruste voertuigen wordt deze frequentie geacht te volstaan.

Voertuigen welke vóór 1 januari 1970 in gebruik werden genomen, zullen met betrekking tot de uitlaatemissies en de rookopaciteit niet moeten worden gecontroleerd. Het zal de Lid-Staten evenwel vrijstaan deze voertuigen overeenkomstig hun eigen nationale normen te controleren.

---

(4) PB C 133 van 31.5.1986, blz. 3

Grenswaarden

Na uitvoerig overleg met de nationale deskundigen van de Lid-Staten over de technische controle van en de constructienormen voor voertuigen alsook met de vertegenwoordigers van de automobielindustrie en van de met de technische controle belaste bedrijven werd besloten voor de gasvormige emissies van voertuigen en de rookopaciteit maximumwaarden vast te stellen waarmee kan worden gegarandeerd dat de "grote vervuilers" niet door de controle komen. De voor de koolmonoxide-emissies van conventionele voertuigen met een benzinemotor vastgestelde grenswaarden van 4,5 vol % en 3,5 vol % steunen op (in het VK) verrichte studies waaruit blijkt dat ongeveer 50 % van de CO-emissies afkomstig zijn van de ongeveer 17 % slechtste met benzinemotoren uitgeruste wegvoertuigen. Aangezien uit deze studies eveneens is gebleken dat voor ongeveer 25 % van de momenteel in gebruik zijnde personenauto's met een conventionele motor de CO-emissies groter zijn dan 4,5 vol %, waarbij rekening is gehouden met het feit dat zij drie jaar na ingebruikneming voor het eerst worden gecontroleerd, zou het aanvankelijke afkeuringspercentage tot 50 % kunnen oplopen. Iedereen heeft er dus belang bij ervoor te zorgen dat zijn voertuig goed wordt afgesteld en onderhouden.
Als alternatief voor de grenswaarde van 4,5/3,5 vol % voor co-emissies kan het door de voertuigconstructeur opgegeven en bij de typegoedkeruingen geregistreerde maximale co-gehalte van het uitlaatgas bij stationair draaien worden gehanteerd. Deze waarde is altijd gelijk aan dan wel kleiner dan de grenswaarde van 4,5/3,5 vol %.

Voor de met een benzinemotor uitgeruste voertuigen die zijn voorzien van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem, d.w.z. een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde (lucht/brandstof-verhouding), is 0,3 vol % als grenswaarde voor het CO-gehalte in overeenstemming met de noodzaak om het door de invoering van deze nieuwe techniek op het gebied van de emissieverminderíng verkregen verschil in stand te houden.

Voor voertuigen met een dieselmotor wordt in dit voorstel uitgegaan van het standpunt dat het voertuig op zijn onderhoudstoestand en derhalve op de mogelijkheid van een weinig verontreinigende invloed moet worden beoordeeld door het meten van de opaciteit van het uitlaatgas.

Bij het voor de rookontwikkeling vaststellen van de maximale absorptiecoëfficiënten van 2,5 m^{-1} voor dieselmotoren zonder drukvulling en van 3,0 m^{-1} voor dieselmotoren met drukvulling werd rekening gehouden met de onnauwkeurigheid van de vrije-acceleratietest als een indicator van de werkelijke toestand bij gebruik in het verkeer, vooral voor zware bedrijfsvoertuigen met drukvulling; de grenswaarden volstaan echter in dit geval eveneens voor het identificeren van de grote vervuilers, te weten de voertuigen welke in het verkeer verantwoordelijk zijn voor de grootste aan de emissies toe te schrijven vorontreiniging.

VOORSTEL VOOR EEN
RICHTLIJN VAN DE RAAD
TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 77/143/EEG
BETREFFENDE DE ONDERLINGE AANPASSING VAN DE WETGEVINGEN VAN
DE LID-STATEN INZAKE DE TECHNISCHE CONTROLE VAN
MOTORVOERTUIGEN EN AANHANGWAGENS

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie(1),

Gezien het advies van het Europese Parlement(2),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité(3),

Overwegende dat Richtlijn 77/143/EEG(4) zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG(5) voorziet in periodieke technische controles voor bepaalde wegvoertuigen (autobussen, zware en lichte vrachtauto's, zware aanhangwagens en opleggers, taxi's en ziekenwagens) maar nog niet voor personenwagens;

Overwegende dat Richtlijn 91/225/EEG(6) tot doel heeft te voorzien in procedures voor de vaststelling van afzonderlijke richtlijnen inzake de controle op de naleving van normen betreffende de punten van de in bijlage II van bovengenoemde richtlijnen opgenomen lijst;

Overwegende dat bovengenoemde richtlijn eveneens tot doel heeft een Technisch Comité op te richten in het kader waarvan de Commissie maatregelen zal kunnen nemen om de technische normen aan de vooruitgang aan te passen;

---

(1) PB C
(2) PB C
(3) PB C
(4) PB L 47 van 18.2.1977, blz. 47
(5) PB L 222 van 12.8.1988, blz. 10
(6) PB L 103 van 23.4.1991, blz. 3

Overwegende dat deze richtlijn tot doel heeft de uitlaatemissies tijdens de nuttige levensduur van voertuigen aan de hand van periodieke controles laag te houden en voertuigen die de oorzaak zijn van aanzienlijke vervuiling zolang zij niet goed worden onderhouden uit het verkeer te bannen;

Overwegende dat de meeste Lid-Staten procedures hebben vastgesteld voor het controleren van de opaciteit van het uitlaatgas van zware bedrijfsvoertuigen;

Overwegende dat verschillende Lid-Staten beschikken over nationale voorschriften voor het controleren van de gasvormige emissies van lichtere voertuigen met inbegrip van personenwagens;

Overwegende dat uit de beoordeling van de typegoedkeuringen betreffende gasvormige emissies en dieselrook voor alle voertuigtypen blijkt dat het niet realistisch is de integratie van deze controleprocedures in de technische controle te overwegen;

Overwegende dat het met betrekking tot de voor de controle na ingebruikneming voor te schrijven normen aangewezen is uit te gaan van de onderhoudstoestand van het voertuig, zodat aan de hand van een betrekkelijk eenvoudige, snelle en goedkope testmethode kan worden nagegaan in welke mate het aan de goedkeuringscriteria beantwoordt;

Overwegende dat een slechte afstelling van de motor en onvoldoende onderhoud nadelig zijn voor de motor en voor het milieu, omdat zij de verontreiniging en het energieverbruik doen toenemen;

Overwegende dat voor dieselmotoren (motoren met compressieontsteking) het meten van de opaciteit van de uitlaatemissies wordt geacht te volstaan om de staat van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig vast te stellen;

Overwegende dat voor conventionele benzinemotoren (motoren met elektrische ontsteking) het meten van de koolmonoxide-emissies van de uitlaatpijp van het voertuig bij stationair draaien van de motor wordt geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig vast te stellen;

Overwegende dat zonder periodiek onderhoud het percentage van bovengenoemde voertuigen dat niet aan de normen inzake uitlaatemissies voldoet, naar verwachting groot zou kunnen zijn;

Overwegende dat voor voertuigen met een benzinemotor welke op grond van de goedkeuringsvoorschriften met geavanceerde emissiebestrijdingssystemen zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde moeten zijn uitgerust, de normen voor het controleren van de emissies bij gebruik strenger zullen moeten zijn dan voor conventionele voertuigen;

Overwegende dat deze richtlijn moet kunnen worden aangepast naar aanleiding van toekomstige ontwikkelingen betreffende voorschriften voor de constructie van voertuigen die controles tijdens het gebruik vergemakkelijken, en verfijningen van de methoden die het mogelijk maken de werkelijke prestaties van de voertuigen in het verkeer beter te controleren,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

1. In bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG wordt sub 8.2 de volgende tekst betreffende uitlaatemissies opgenomen :

8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)

a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door middel van een van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde.

1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, ten einde na te gaan of er geen lekken zijn.

2. Zo mogelijk visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, ten einde na te gaan of de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.

Na een redelijke termijn voor het afstellen van de motor in overeenstemming met de aanbevelingen van de voertuigconstructeur, dient het koolmonoxide (CO)-gehalte van de uitlaatgassen te worden gemeten bij stationair (onbelast) draaien van de motor.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven en bij de eerste typegoedkeuring opgetekende gehalte met een tolerantie van 0,5 vol %. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte van de uitlaatgassen niet groter zijn dan :

CO - 4,5 vol % voor voertuigen welke zijn gebouwd vóór 1 oktober 1986 of vóór de datum waarop volgens de voorschriften van de Lid-Staten voertuigen bij de eerste inschrijving moeten voldoen aan Typegoedkeuringsrichtlijn 70/220/EEG(7) zoals gewijzigd;

(7) PB L 76 van 9.3.1970, blz.

CO - 3,5 vol % voor na 1 oktober 1986 gebouwde voertuigen.

De vóór 1 januari 1970 gebouwde voertuigen hoeven niet aan deze voorwaarden te voldoen.

b) De uitlaatemissies worden geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde of door middel van een andere methode met het oog op de naleving van Typegoedkeuringsrichtlijn 70/220/EEG zoals gewijzigd [door de geconsolideerde richtlijn inzake emissies(8)].

1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, ten einde na te gaan of er geen lekken zijn en of het systeem in al zijn onderdelen compleet is.

2. Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, ten einde te verifiëren dat de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.

3. Vaststelling van de doeltreffendheid van het emissiebestrijdingssysteem door meting van de lambdawaarde en van het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of overeenkomstig de door de constructeur aangegeven methode zoals opgetekend bij de eerste typegoedkeuring. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de door de voertuigconstructeur ten aanzien van iedere test aanbevolen periode voor het afstellen van de motor.

4. Uitlaatpijpemissies - grenswaarden

- Meting bij stationair draaien :
  Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven en bij de eerste typegoedkeuring opgetekende gehalte. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is, mag de CO-grenswaarde van 0,5 vol % niet worden overschreden.

---

(8) Raad nr. 4102/91 goedgekeurd door de Raad op 4 maart 1991.

- Meting bij opgevoerd stationair toerental van minstens 2.000 onw/m, met onbelaste motor :

CO-gehalte : niet groter dan 0,3 vol %
Lambda : 1 ± 0,03 of in overeenstemming met de specificaties van de constructeur

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

Meting van de opaciteit van het uitlaatgas bij het sneller doen lopen van de in vrijloop (zonder belasting) gezette motor; daarbij wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij uitschakeling plaatsvindt. De opaciteit mag niet groter zijn dan die welke door de voertuigconstructeur wordt opgegeven en bij de eerste typegoedkeuring op het voertuig is geregistreerd, met een tolerantie van 0,5 m^{-1}. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mogen met betrekking tot de absorptiecoëfficiënt de volgende grenswaarden niet worden overschreden :

2,5 m^{-1} voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging,
3,0 m^{-1} voor dieselmotoren met drukvulling.

Voor de vóór 1 januari 1970 gebouwde voertuigen hoeft aan deze voorwaarden niet te worden voldaan.

8.2.3. Controleapparatuur

Voor het controleren van zowel de met benzinemotoren als de met dieselmotoren uitgeruste voertuigen is het nodig gebruik te maken van apparatuur waarmee het aan de voorgeschreven of opgegeven grenswaarden beantwoorden van de voertuigen nauwkeurig kan worden nagegaan.

Artikel 2

1. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om vóór 1 januari 1993 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt naar deze richtlijn verwezen in die bepalingen of bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

3. De Lid-Staten delen de Commissie de bepalingen van intern recht mede, die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De Voorzitter

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introducing this measure?

Whereas the build standard of vehicles, with regard to the emissions of gaseous pollutants, have improved over the years, the ability to maintain a reasonably low level of emissions from in service vehicles is tested only in a few Member States. It is recognised as being of vital importance that vehicles continue to produce levels of emissions in service which can equate to their original type approved standard. Tests have shown that vehicles with conventional petrol engines can produce four times or more carbon monoxide than they do when new (although the level of nitrous oxides tends to fall slightly in service). A simple adjustment is invariably all that is required to bring these vehicles back into tune. Modern petrol engined vehicles with catalytic converters (with lambda probe controlled air/fuel ratio) produce in the order of 1/10 the pollutants of conventional vehicles. It is important that this impressive standard is maintained in service as failure of the catalyst through lead poisoning, burn out etc can render the vehicle worse than those with relatively modern conventional engines. For diesel engines, dense clouds of smoke are the obvious manifestation of poor engine maintenance. This poor maintenance will invariably cause high levels of gaseous emissions (as well as soot and other particulates). Again this proposal aims at identifying the gross polluters.

II. Features of the business in question

All users of vehicles, the subject of Directive 77/143/EEC as amended, also garages, technical services and agencies charged with vehicle roadworthiness testing will be affected. As things stand at the moment, only commercial vehicles, including taxis and ambulances, are covered by roadworthiness Directives.

The amendment to include passenger cars within a Community roadworthiness scheme remains on the table of the Council. Until this amendment is adopted this proposal on exhaust emissions will not affect owners of passenger cars nor those small businesses responsible for their operation or maintenance.

III. What obligations does this measure impose directly on business?

Users of vehicles, be they the general public or commercial operators will need to pay particular attention to the standard of maintenance of their vehicles' emission control/engine management systems. This is no more than should reasonably be done anyway for both environmental and fuel saving reasons. The cost of the roadworthiness test may rise (by approximately 20 %) for those Member States that do not currently test for vehicle emissions. Also, the testing agencies/garages will need to invest in equipment which, for testing vehicles with catalysts etc. could cost a further 7000 ECU. However, as yet passenger cars will be unaffected by this proposal until they are included within the roadworthiness scheme.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect to SME's?

Where roadworthiness testing is delegated to private garages, these garages will incur an extra cost for test equipment. However, that cost can be offset by increased fees.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

The extra complexity of testing for exhaust emissions will increase the cost of the roadworthiness test for commercial vehicle operators by approximately 20 %. This will apply to passenger car operators as and when these vehicles are included in the roadworthiness scheme. This proposal will equalise the conditions of competition by standardising on the type of test to be applied.

Certain EFTA countries (Sweden, Norway, Switzerland and Austria) carry out or are intending to carry out emission testing on the lines of the proposal.

b) Employment

Possibly a marginal increase commensurate with the increased time to test the vehicles.

VII. Have the relevant representation organisations been consulted?

All Member States roadworthiness testing authorities, the coordinating body of roadworthiness testes (CITA), DEKRA, the garage equipment association and private testing organisations have been consulted.

ISSN 0254-1513

COM(91) 244 def.

DOCUMENTEN

NL 07

Catalogusnummer : CB-CO-91-286-NL-C

ISBN 92-77-73786-7

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg