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)

(91/C 189/17)

COM(91) 244 def.

(Door de Commissie ingediend op 12 juli 1991)

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,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat Richtlijn 77/143/EEG (1), zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG (2), 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 (3) 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 vorengenoemde 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;

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 vorengenoemde 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,

(1) PB nr. L 47 van 18. 2. 1977, blz. 47.
(2) PB nr. L 222 van 12. 8. 1988, blz. 10.
(3) PB nr. L 103 van 23. 4. 1991, blz. 3.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

In bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG, wordt in punt 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 Richtlijn 70/220/EEG (1), zoals gewijzigd bij de geconsolideerde richtlijn inzake emissies (2);

— 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 Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij de geconsolideerde richtlijn inzake emissies.

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.

— Meting bij opgevoerd stationair toerental van minstens 2 000 omwentelingen per minuut, met onbelaste motor:

CO-gehalte: niet groter dan 0,3 vol %,

Lambda: 1 ± 0,03 of in overeenstemming met de specificaties van de constructeur.

(1) PB nr. L 76 van 6. 4. 1970, blz. 1.

(2) Document 4102/91, goedgekeurd door de Raad op 4 maart 1991.

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.