KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(91) 244 endelig udg.

Bruxelles, den 4. juli 1991

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

OM ÆNDRING AF DIREKTIV 77/143/EØF OM INDBYRDES TILNÆRMELSE AF MEDLEMSSTATERNES LOVGIVNING OM TEKNISK KONTROL MED MOTORDREVNE KØRETØJER OG PÅHÆNGSKØRETØJER DERTIL

(UDSTØDNING)

(forelagt af Kommissionen)

Begrundelse

Almindelige bemærkninger

Den nuværende situation

Direktiv 77/143/EØF[1], ændret ved direktiv 88/449/EØF[2], vedrører teknisk kontrol med tunge lastbiler, busser, hyrevogne, ambulancer og lette last- og varevogne.

I disse direktiver angives, hvor hyppigt kontrollen skal foretages og de rummer en fortegnelse over de punkter, der skal kontrolleres.

Eftersom der i direktiv 77/143/EØF ikke er opstillet nogen kontrolnormer for de punkter, der skal kontrolleres, er det derfor nødvendigt at fastlægge fælles minimumskontrolnormer med henblik på at sikre et ensartet niveau for sikkerhed og - i kraft af dette forslag - for miljøvenlighed overalt i Fællesskabet.

Direktiv 91/225/EØF[3] om ændring af direktiv 77/143/EØF, der for nylig blev vedtaget af Rådet, tager sigte på at indføre en procedure for udstedelse af særdirektiver om kontrolnormer for de i bilag II til direktiv 77/143/EØF anførte punkter. I medfør af direktivet nedsættes der også et teknisk udvalg, der skal give Kommissionen fuldmagt til at vedtage en række foranstaltninger med henblik på at tilpasse de tekniske krav til motorkøretøjer til den fortløbende udvikling.

I forlængelse af ovenstående indeholder det nye forslag visse ændringer af bilag II til direktiv 77/143/EØF, ændret ved 88/449/EØF, således at der bedre kan fastlægges grænseværdier for de niveauer, der kan accepteres for udstødningsgasser fra (benzindrevne) motorkøretøjer med gnisttænding samt for røgtætheden for (dieseldrevne) motorkøretøjer med kompressionstænding.

---

(1) EFT L 47 af 18.02.1977, s. 47.

(2) EFT L 222 af 12.08.1988, s. 10.

(3) EFT L 103 af 23.4.1991, s. 3.

Forslagets anvendelsesområde

Anvendelsesområdet for direktiv 77/143/EØF, ændret ved direktiv 88/449/EØF, omfatter tunge og lette erhvervskøretøjer (såvel som hyrevogne og ambulancer), men omfatter ikke motordrevne køretøjer til personbefordring. Disse er genstand for et andet ændringsforslag, KOM(86) 214(4). Med vedtagelsen af KOM(86) 214 sikres det, at alle motordrevne køretøjer, både til personbefordring og til erhvervsformål, underkastes den nødvendige emissionskontrol.

Nærværende forslag om kontrol af niveauet for udstødningsgasser eller røgtæthed skal ses som et led i de allerede eksisterende samt foreslåede ordninger for teknisk kontrol og bygger derfor på samme kontrolhyppighed. På det tidspunkt, hvor nærværende forslag vedtages, eller kort tid derefter, vil lovgivningen vedrørende konstruktion af benzindrevne personbiler også indeholde bestemmelser om obligatorisk anvendelse af trevejskatalysatorer med lukket kredsløb, der styres af en lambdasonde, og disse bestemmelser vil gælde for de fleste, eventuelt alle, nye køretøjer. De strenge krav, der stilles til typegodkendelsen af disse emissionskontrolsystemer for køretøjer, taler til fordel for, at man venter tre år efter ibrugtagningen, førend de behøver at blive underkastet teknisk kontrol.

Tunge erhvervskøretøjer (og ligeledes hyrevogne og ambulancer) skal dog kontrolleres hvert år efter tidspunktet for deres ibrugtagning, medens dieseldrevne køretøjers motormæssige vedligeholdelsesstandard testes i form af en røgtæthedskontrol. Lette erhvervskøretøjer (på mindre end 3,5 tons) skal første gang kontrolleres senest fire år efter ibrugtagningen og derefter hvert andet år. Det antages, at dieselmotorers holdbarhed berettiger en sådan kontrolhyppighed.

Køretøjer, der er taget i brug inden 1. januar 1970, skal ikke underkastes nogen udstødnings- eller røgtæthedskontrol. Medlemsstaterne vil imidlertid frit kunne kontrollere disse køretøjer i henhold til nationale normer, hvis de måtte ønske det.

---

(4) EFT C 133 af 31.05.1986, s. 3.

Grænseværdier

Efter mange drøftelser med medlemsstaternes eksperter inden for teknisk kontrol med og konstruktionsnormer for køretøjer samt med repræsentanter for automobilindustrien og for de instanser, der udfører den tekniske kontrol, er det blevet besluttet at opstille maksimumsgrænseværdier for køretøjers udstødning og røgtæthed, der sikrer, at de "store forurenere" vil blive fældet ved kontrollen. De opstillede grænseværdier for CO-emissioner fra de konventionelle benzindrevne motorkøretøjer på henholdsvis 4,5 og 3,5 volumenprocent afspejler undersøgelser (i Det Forenede Kongerige), der har godtgjort, at ca. 50% af CO-emissionerne stammer fra de ca. 17% mest forurenende af samtlige benzindrevne motorkøretøjer, der for tiden er i brug. De samme undersøgelser har vist, at ca. 25% af de benzindrevne personbiler, der for øjeblikket er i brug, har emissionsværdier på over 4,5 procentvolumen, hvorved det bør erindres, at kontrollen først begynder, efter at køretøjerne er 3 år gamle, så det derfor må antages, at op til 50% af alle disse køretøjer i starten vil blive fældet ved en kontrol. Det er helt klart i offentlighedens interesse at sikre, at alle køretøjer er korrekt justerede og vedligeholdte.

Som et alternativ til CO-grænseværdierne 4,5/3,5 volumenprocent betragtes det maksimale indhold af CO i udstødningsgassen ved tomgang, som konstateres af motorkøretøjsfabrikanterne, og som registreres ved en typegodkendelseskontrol. Dette alternativ er altid lig med, eller lavere end, grænseværdien 4,5/3,5 volumenprocent.

For de benzindrevne køretøjers vedkommende, der er forsynet med avancerede emissionskontrolsystemer, f.eks. en trevejskatalysator med lukket kredsløb, der styres af en lambdasonde (luft/brændstofforholdet), er CO-grænseværdien på 0,3 procentvolumen nødvendig, såfremt man vil udnytte den kolossale begrænsning af køretøjets emission, der er opnået gennem indførelsen af denne nye teknologi.

For dieseldrevne motorkøretøjers vedkommende tager nærværende forslag sigte på en vurdering af køretøjets vedligeholdelsesstandard, og dermed af dets evne til at forurene mindst muligt, idet man måler udstødningsrøgens tæthed.

Ved fastsættelsen af grænseværdierne for koefficienten for absorption af den frembragte røg til 2,5/m for indsugningsdieselmotorer og til 3,0/m for turboladede dieselmotorer tages der hensyn til usikkerheden ved kontrollen under fri accellerering som indikator for forholdene under kørslen, især for turboladede tunge erhvervskøretøjer, men kontrollen er dog tilstrækkelig sikker til, at man kan finde frem til de store forurenere, dvs. de køretøjer, der er ansvarlige for størsteparten af forureningen fra samtlige køretøjer i brug.

FORSLAG TIL
RÅDETS DIREKTIV
OM ÆNDRING AF DIREKTIV 77/143/EØF
OM INDBYRDES TILNÆRMELSE AF MEDLEMSSTATERNES LOVGIVNING
OM TEKNISK KONTROL MED MOTORDREVNE KØRETØJER
OG PÅHÆNGSKØRETØJER DERTIL

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen(1),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet(2),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg(3), og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv 77/143/EØF(4), ændret ved direktiv 88/449/EØF(5), indeholder bestemmelser om regelmæssig teknisk kontrol af visse vejkøretøjer (busser, tunge og lette lastbiler, tunge påhængskøretøjer og sættevogne, hyrevogne og ambulancer), men endnu ikke af motordrevne køretøjer til personbefordring;

det er hensigten med Rådets direktiv 91/225/EØF(6) at indføre procedurer for udstedelse af særdirektiver om kontrolnormer for de i bilag II til disse direktiver anførte punkter;

det er ligeledes hensigten med ovennævnte direktiv at nedsætte et teknisk udvalg, der skal give Kommissionen fuldmagt til at vedtage en række foranstaltninger med henblik på at tilpasse de tekniske krav til motorkøretøjer til den fortløbende udvikling;

---

(1) EFT C ...
(2) EFT C ...
(3) EFT C ...
(4) EFT L 47, af 18.02.1977, s. 47.
(5) EFT L 222 af 12.08.1988, s. 10.
(6) EFT L 103 af 23.4.1991, s. 3.

formålet med dette direktiv er ved hjælp af en periodisk kontrol af motorkøretøjers udstødning at holde denne nede på et lavt niveau i hele den periode, hvor køretøjerne er i brug, samt at sikre, at kraftigt forurenende køretøjer tages ud af drift, indtil de igen fungerer korrekt;

de fleste medlemsstater har allerede vedtaget procedurer for teknisk kontrol af tunge erhvervskøretøjer med hensyn til udstødningens røgtæthed;

adskillige medlemsstater har nationale regler for teknisk kontrol af udstødningsgasser fra lettere køretøjer, herunder personbiler;

en nærmere vurdering af typegodkendelseskontrollen med hensyn til udstødningsgasser og dieselrøg for alle køretøjstyper viser, at gennemførelsen af sådanne kontrolprocedurer inden for rammerne af den tekniske kontrol ikke er realistisk;

de normer, der kræves overholdt ved kontrollen med ibrugtagne køretøjer, bør især tage sigte på køretøjets vedligeholdelsesniveau, derunder dets evne til at opfylde typegodkendelsesnormerne, og det i form af en relativ enkel, hurtig og billig kontrol;

en forkert indstilling af motoren og en utilstrækkelig vedligeholdelse heraf skader både motoren og det omgivende miljø som følge af øget brændstofforbrug og dermed øget forurening;

for så vidt angår dieselmotorer (med kompressionstænding), må målingen af udstødningens røgtæthed anses for at være en tilstrækkelig præcis indikator for, i hvilken tilstand køretøjernes emissionskontrolsystem befinder sig;

for de traditionelle benzinmotorer (med gnisttænding) må målingen af køretøjets CO-emissioner fra udstødningsrøret, der foretages ved tomgangshastighed, anses for at give et tilstrækkeligt fingerpeg om køretøjets vedligeholdelsesniveau;

det må antages, at procenten af ovennævnte køretøjer, der ikke går igennem kontrollen som følge af fejl ved udstødningen, vil blive høj, såfremt køretøjerne ikke bliver rutinemæssigt vedligeholdt;

for de benzindrevne køretøjers vedkommende, hvor en typegodkendelse forudsætter, at de er udstyret med avancerede emissionskontrolsystemer såsom en trevejskatalysator med lukket kredsløb, der styres af en lambdasonde, bør normerne for kontrollen med de ibrugtagne køretøjers emission være strengere end for traditionelle køretøjer;

det er hensigten fremover at tilpasse dette direktiv, så der tages højde for de fremtidige ændringer af bestemmelserne om konstruktion af motorkøretøjer, der vil kunne lette kontrollen af ibrugtagne køretøjer, samt for de fremskridt, der gives med hensyn til kontrolmetoder, der bedre afspejler forholdene under kørslen -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Underpunkt 8.2 i bilag II til direktiv 77/143/EØF, ændret ved direktiv 88/449/EØF, der vedrører udblæsning, erstattes af følgende tekst:

8.2 Udstødning

8.2.1 Motorkøretøjer, der er udstyret med (benzindrevne) gnisttændingsmotorer

a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med lukket kredsløb, der styres af en lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.

2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet, hvis et sådant forefindes med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.

Når motoren i henhold til motorkøretøjsproducenternes anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er konstateret af motorkøretøjsproducenten, og som er registreret på tidspunktet for den første typegodkendelse, med en tilladt afvigelse på 0,5 volumenprocent. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter ikke at anvende disse oplysninger som referenceværdi, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:

For køretøjer, der er fremstillet inden oktober 1986 eller inden den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne ved den første registrering skulle være i overensstemmelse med det ændrede typegodkendelsesdirektiv 70/220/EØF[7]: CO - 4,5 volumenprocent

(7) EFT L 76 af 9.3.1970. s.

For køretøjer, der er fremstillet efter 1. oktober 1986:

CO - 3,5 volumenprocent

Køretøjer, der er fremstillet inden 1. januar 1970, er fritaget for at opfylde disse krav.

b) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med lukket kredsløb, der styres af en lambdasonde, eller hvis køretøjernes udstødning ikke kontrolleres ved hjælp af en anden metode med henblik på udstødningens overensstemmelse med typegodkendelsesbestemmelserne i direktiv 70/220/EØF, ændret [ved det styrkede direktiv om emissioner(8)].

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.

2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet med henblik på en konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.

3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionssystem ved måling af lambda-værdien og CO-indholdet af udstødningsgassen i overensstemmelse med nedenstående punkt 4 eller i overensstemmelse med de af motorkøretøjsfabrikantens valgte fremgangsmåder for registrering af værdierne på tidspunktet for den første typegodkendelse. Motoren bør forinden gøres driftsvarm i henhold til motorkøretøjsfabrikantens anvisninger for hver enkelt kontrol.

4. Emissioner fra udstødningsrøret - grænseværdier

- Måling ved tomgangshastighed:
  Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er konstateret af motorkøretøjsfabrikanten, og som er registreret på tidspunktet for den første typegodkendelse. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, bør det maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.

---

(8) Rådets direktiv nr. 4102/91, vedtaget af Rådet den 4. marts 1991.

- Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal andrage 2000 omdr./min.

CO-indhold:	må ikke overstige 0,3 volumenprocent
Lambda:	1 ± 0,03 eller i overensstemmelse med motorkøretøjsfabrikantens anvisninger.

8.2.2 Motorkøretøjer, der er udstyret med (dieseldrevne) kompressionstændingsmotorer

Målingen af udstødningsgassens røgtæthed udføres, efter at motoren er bragt op på et højere omdrejningstal, og mens køretøjet er i frigear (ubelastet), dvs. motoren accellereres fra tomgangsomdrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal. Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er konstateret af motorkøretøjsfabrikanten, og som er registreret på køretøjet på tidspunktet for den første typegodkendelse med en tilladt afvigelse på 0,5/m. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, bør følgende grænseværdier ikke overstiges:

Den maksimale absorptionskoefficient for

indsugningsdieselmotorer = 2,5/m
turboladede dieselmotorer = 3,0/m

Køretøjer, der er fremstillet inden 1. januar 1970, er fritaget for at opfylde disse krav.

8.2.3 Kontroludstyr

Kontrollen med såvel benzin- som dieseldrevne motorkøretøjer kræver anvendelse af et kontroludstyr, ved hjælp af hvilket der kan foretages en nøjagtig kontrol af køretøjerne med hensyn til de foreskrevne eller rent faktisk forekommende grænseværdier.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1993. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

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 0254-1459

KOM(91) 244 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07**

Katalognummer : CB-CO-91-286-DA-C

ISBN 92-77-73780-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg