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)

(91/C 189/17)

KOM(91) 244 endelig udg.

(Forelagt af Kommissionen den 12. juli 1991)

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,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv 77/143/EØF (1), ændret ved direktiv 88/449/EØF (2), 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 (3) 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;

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 —

(1) EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47.
(2) EFT nr. L 222 af 12. 8. 1988, s. 10.
(3) EFT nr. L 103 af 23. 4. 1991, s. 3.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Punkt 8.2 i bilag II til direktiv 77/143/EØF, ændret ved direktiv 88/449/EØF, der vedrører udstødning, 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 (1), ændret ved det styrkede direktiv om emissioner (2):

CO — 4,5 volumenprocent

— 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:

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 lambdaværdien 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.

— 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.

(1) EFT nr. L 76 af 6. 4. 1970, s. 1.

(2) Dokument 4102/91, vedtaget af Rådet den 4. marts 1991.

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.