ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(91) 244 τελικό

Βρυξέλλες, 4 Ιουλίου 1991

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 77/143/ΕΟΚ
ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ

(ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

Αιτιολογική έκθεση

Γενικά

Υφιστάμενη κατάσταση

Η οδηγία 77/143/ΕΟΚ (1), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ (2), αφορά τον τεχνικό έλεγχο βαρέων φορτηγών οχημάτων, λεωφορείων, ταξί, ασθενοφόρων και ελαφρών φορτηγών οχημάτων.

Οι ανωτέρω οδηγίες καθορίζουν την περιοδικότητα των ελέγχων και περιλαμβάνουν πίνακα των σημείων που πρέπει να ελέγχονται.

Δεδομένου ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ δεν καθορίζει κριτήρια αναφοράς για σημεία που πρέπει να ελέγχονται, είναι αναγκαίο να τεθούν κοινές ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά τις δοκιμές ώστε να εξασφαλίζονται στο αυτό επίπεδο σε ολόκληρη την Κοινότητα αφενός η ασφάλεια και αφετέρου, με την παρούσα πρόταση, η προστασία του περιβάλλοντος.

Η οδηγία 91/225/ΕΟΚ (3) για την τροποποίηση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, που εγκρίθηκε πρόσφατα από το Συμβούλιο, στοχεύει στην καθιέρωση διαδικασίας έκδοσης επιμέρους οδηγιών σχετικά με τον έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων όσον αφορά τα σημεία που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ. Επίσης, με την πρόταση συγκροτείται τεχνική επιτροπή η οποία παρέχει στην Επιτροπή την έγκρισή της σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων στην πρόοδο που σημειώνεται.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, η παρούσα νέα πρόταση τροποποιεί το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ, έτσι ώστε, για τα οχήματα με κινητήρα, να καθορίζονται καλύτερα τόσο οι οριακές τιμές όσο αφορά τα αποδεκτά επίπεδα για αέριες εκπομπές κινητήρων με αναφλεκτήρες (βενζινοκινητήρες) όσο και η αδιαφάνεια των καπναερίων κινητήρων στους οποίους η ανάφλεξη γίνεται με συμπίεση (πετρελαιοκινητήρες).

---

(1) ΕΕ αριθ. L 47, 18.02.1977, σ. 47.
(2) ΕΕ αριθ. L 222, 12.08.1988, σ. 10.
(3) ΕΕ αριθ. L 103, 23.04.1991, σ. 3.

Πεδίο εφαρμογής της πρ[illegible]

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με τ[illegible] οδηγία 88/449/ΕΟΚ, περιλαμβάνει τα βαριά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (καθώς και τα ταξί και τα ασθενοφόρα) όχι όμως τα επιβατικά αυτοκίνητα. Τα επιβατικά αυτοκίνητα αποτελούν το αντικείμενο τροποποιητικής πρότασης COM(86)214[4]. Με την έγκριση του COM(86)214, θα εξασφαλιστεί ότι όλα τα οχήματα με κινητήρα τόσο τα επιβατικά όσο και τα επαγγελματικά θα υπόκεινται στους αναγκαίους ελέγχους όσον αφορά τις εκπομπές.

Η παρούσα πρόταση σχετικά με τον έλεγχο των αέριων εκπομπών των οχημάτων ή την αδιαφάνεια των καυσαερίων συμφωνεί απόλυτα προς τα ισχύοντα σήμερα και προτεινόμενα συστήματα τεχνικού ελέγχου, οπότε, όσον αφορά την περιοδικότητα πραγματοποίησης του ελέγχου, ακολουθούνται τα προβλεπόμενα στα εν λόγω συστήματα. Μέχρις ότου εγκριθεί η παρούσα πρόταση ή αμέσως μετά την έγκρισή της, η νομοθεσία σχετικά με την παραγωγή βενζινοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων θα προβλέπει για τα περισσότερα νέα οχήματα, αν όχι για όλα, την υποχρεωτική χρησιμοποίηση συστημάτων τριοδικού καταλυτικού μετατροπέα κλειστού κυκλώματος τα οποία είναι συστήματα με αισθητήρα λάμδα. Οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου όσον αφορά την ανθεκτικότητα των εν λόγω συστημάτων ελέγχου εκπομπών θα είναι τέτοιες ώστε να μην είναι αναγκαίος ο τεχνικός έλεγχος πριν παρέλθουν τρία έτη μετά τη θέση των οχημάτων σε κυκλοφορία.

Για τα βαριά επαγγελματικά οχήματα (όπως επίσης για τα ταξί και τα ασθενοφόρα) ο έλεγχος θα πρέπει να πραγματοποιείται κάθε έτος μετά την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ενώ για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα η κατάσταση του κινητήρα από άποψη συντήρησης ελέγχεται με εξέταση της αδιαφάνειας των καυσαερίων. Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (κάτω των 3,5 τόνων), θα πρέπει να πραγματοποιείται έλεγχος το αργότερο τέσσερα έτη αφότου τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία και στη συνέχεια ανά διετία. Στην περίπτωση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων θεωρείται ότι η ανθεκτικότητα της κατασκευής δικαιολογεί την περιοδικότητα αυτή.

Για τα οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1970 δεν απαιτείται έλεγχος εκπομπών ή αδιαφάνειας των καυσαερίων. Πάντως, τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια, αν θέλουν, να ελέγχουν τα οχήματα αυτά με βάση τα εθνικά τους πρότυπα.

---

(4) ΕΕ αριθ. C 133, 31.05.1986, σ. 3

Οριακές τιμές

Μετά από πολλές συζητήσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών ειδικούς για τον τεχνικό έλεγχο, με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών ειδικούς για πρότυπα κατασκευής αυτοκινήτων και με αντιπροσώπους της αυτοκινητοβιομηχανίας και του κλάδου ελέγχου αυτοκινήτων, αποφασίστηκε να ορισθούν για τις αέριες εκπομπές οχημάτων και για την αδιαφάνεια των καυσαερίων τιμές που αποτελούν μέγιστα όρια ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα που σαφώς ρυπαίνουν δεν θα διέρχονται επιτυχώς τη σχετική δοκιμή. Οι οριακές τιμές 4,5% κατ'όγκον αρχικά και 3,5% κατ'όγκο στη συνέχεια για την εκπομπή μονοξειδίου του άνθρακα από συμβατικά βενζινοκίνητα οχήματα βασίζονται σε μελέτες (Ηνωμένο Βασίλειο) που έδειξαν ότι το 50% περίπου των εκπομπών CO προέρχεται από το 17% περίπου του συνόλου των οχημάτων που κυκλοφορούν σήμερα, αν θεωρηθεί ότι στο ποσοστό 50% συμβάλλουν τα χειρότερα από άποψη εκπομπών CO οχήματα. Δεδομένου ότι οι εν λόγω μελέτες έδειξαν επίσης ότι γύρω στο 25% των κυκλοφορούντων σήμερα συμβατικών επιβατικών αυτοκινήτων δίδουν τιμές για την εκπομπή CO μεγαλύτερες από 4,5% κατ'όγκον και λαμβανομένου υπόψη ότι ο έλεγχος αρχίζει εφόσον τα οχήματα είναι ήδη τριών ετών, θεωρείται ότι αρχικά θα μπορούσε να αναμένεται κατά τον έλεγχο ποσοστό αποτυχίας μέχρι 30%. Προφανώς είναι προς το συμφέρον του κοινού να είναι βέβαιο ότι τα οχήματα που χρησιμοποιεί έχουν ρυθμιστεί και συντηρούνται σωστά.
[Ως εναλλακτική δυνατότητα προς τα όρια 4,5/3,5% CO κατ'όγκον, το μέγιστο περιεχόμενο CO στα καυσαέρια σε κατάσταση βραδυπορείας θα είναι εκείνο που δηλώνει ο κατασκευαστής του οχήματος και το οποίο καταγράφεται στις δοκιμές έγκρισης τύπου. Η εναλλακτική αυτή δυνατότητα είναι πάντα ίση με ή χαμηλότερη από το όριο 4,5/3,5% κατ'όγκον].

Για τα βενζινοκίνητα οχήματα με προηγμένου τύπου συστήματα ελέγχου εκπομπών, δηλ. με τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος που ελέγχεται με αισθητήρα λάμδα (λόγος αέρα/καυσίμου), η οριακή τιμή 0,3% κατ'όγκο ανταποκρίνεται στην ανάγκη να διατηρηθεί το ποσοτικό άλμα που επιτυγχάνεται στη μείωση των εκπομπών του οχήματος με την εισαγωγή της νέας αυτής τεχνολογίας.

Για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, προβλέποντας τη μέτρηση της αδιαφάνειας των καυσαερίων, η παρούσα πρόταση αποβλέπει στην αξιολόγηση της κατάστασης του οχήματος από άποψη συντήρησης και, κατά συνέπεια, την αξιολόγηση κατά πόσον το εν λόγω όχημα μπορεί να προκαλεί χαμηλού επιπέδου ρύπανση.

Με τις οριακές τιμές τ[illegible]εστή απορρόφησης στα παραγόμενα καυσαέρια (2,5 m^{-1} για κινητήρες ντήζελ με φυσική αναρρόφηση και 3,0 m^{-1} κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση) λαμβάνεται υπόψη η περιορισμένη ακρίβεια της δοκιμής με ελεύθερη επιτάχυνση ως ενδεικτικής των συνθηκών που παρατηρούνται κατά την κυκλοφορία, ιδίως για βαριά εμπορικά οχήματα με υπερπλήρωση, [illegible] όμως δυνατόν με τις οριακές αυτές τιμές να εντοπίζονται τα οχήματα που προκαλούν σημαντική ρύπανση και τα οποία κατά κύριο λόγο ευθύνονται για τη ρύπανση που προκαλείται από τα οχήματα τα οποία κυκλοφορούν.

ΠΡΟΤΑΣΗ

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 77/143/ΕΟΚ

ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΤΟΥΣ

Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75•

την πρόταση της Επιτροπής(1).

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου(2).

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής(3).

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ(4)του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ(5) προβλέπει την πραγματοποίηση κανονικά τεχνικού ελέγχου μόνο για ορισμένα οδικά οχήματα (λεωφορεία, βαριά και ελαφρά φορτηγά οχήματα, βαριά ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, ταξί και ασθενοφόρα) όχι όμως ακόμη για επιβατικά οχήματα•

ότι, με την οδηγία 91/225/ΕΟΚ(6) του Συμβουλίου, επιδιώκεται η καθιέρωση διαδικασιών με σκοπό την έκδοση επί μέρους οδηγιών για τον έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων όσον αφορά τα σημεία τα περιλαμβανόμενα στο Παράρτημα II των ανωτέρω οδηγιών•

ότι, επίσης με την ανωτέρω οδηγία, επιδιώκεται η συγκρότηση Τεχνικής Επιτροπής που θα παρέχει στην Επιτροπή την έγκρισή της σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για την προσαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων στην πρόοδο που σημειώνεται•

---

(1) ΕΕ αριθ. C
(2) ΕΕ αριθ. C
(3) ΕΕ αριθ. C
(4) ΕΕ αριθ. L 47, 18.2.1977, σ. 47.
(5) ΕΕ αριθ. L 222, 12.8.1988, σ. 10.
(6) ΕΕ αριθ. L 103, 23.4.1991, σ. 3.

ότι με την πραγματοποίηση περιοδικά ελέγχου των εκπομπών από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων, η παρούσα οδηγία αποβλέπει αφενός στο να διατηρούνται οι εκπομπές των οχημάτων σε χαμηλά επίπεδα κατά το χρονικό διάστημα κατά το οποίο τα οχήματα θα μπορούν να χρησιμοποιούνται και αφετέρου στο να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα που προκαλούν σημαντική ρύπανση αποσύρονται από την κυκλοφορία μέχρις ότου υποστούν την απαιτούμενη συντήρηση·

ότι, για τα βαριά επαγγελματικά οχήματα, τα περισσότερα από τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διαδικασίες ελέγχου της αδιαφάνειας των καυσαερίων·

ότι σε αρκετά κράτη μέλη υφίστανται εθνικοί κανόνες για τον έλεγχο των αέριων εκπομπών των ελαφρότερων οχημάτων, περιλαμβανόμενων των επιβατικών αυτοκινήτων

ότι, όπως προκύπτει από την αξιολόγηση των διαδικασιών δοκιμής για την έγκριση τύπου όσον αφορά αφενός τις αέριες εκπομπές και αφετέρου τον εκπεμπόμενο από πετρελαιοκινητήρες καπνό, για όλους τους τύπους οχημάτων, η εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών δοκιμής στο πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου δεν είναι ρεαλιστική·

ότι τα πρότυπα τα οποία θα υιοθετηθούν για την πραγματοποίηση δοκιμών σε οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία πρέπει να αφορούν κατά κύριο λόγο την κατάσταση των οχημάτων από άποψη συντήρησης και, συνεπώς την ικανότητά τους να ανταποκρίνονται από άποψη επιδόσεων στα κριτήρια που καθορίζονται για την έγκριση τύπου, στο πλαίσιο δοκιμής σχετικά απλής, ταχείας και χαμηλού κόστους·

ότι η κακή ρύθμιση του κινητήρα και η ανεπαρκής συντήρηση έχουν καταστρεπτικές επιπτώσεις για τον κινητήρα και το περιβάλλον, λόγω αύξησης της ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων·

ότι, όσον αφορά τους πετρελαιοκινητήρες (έναυση με συμπίεση), η μέτρηση της αδιαφάνειας των εκπομπών από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων θεωρείται ότι δίδει επαρκή ένδειξη για την κατάσταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος·

ότι, για τους συμβατικούς βενζινοκινητήρες (έναυση με αναφλεκτήρες), η μέτρηση του μονοξειδίου του άνθρακα στην απόληξη του συστήματος εξαγωγής καυσαερίων του οχήματος, με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας, θεωρείται ότι δίδει επαρκή ένδειξη όσον αφορά την κατάσταση του οχήματος από άποψη συντήρησης·

ότι πρέπει να αναμένεται πως το κατά τον έλεγχο απορριπτόμενο ποσοστό των υπόψη οχημάτων λόγω εκπομπών από το σύστημα καυσαερίων θα μπορούσε να είναι υψηλό σε περίπτωση που τα οχήματα δεν έχουν υποστεί τη συνήθη περιοδική συντήρηση·

ότι, στην περίπτωση των βενζινοκίνητων οχημάτων που σύμφωνα με τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου πρέπει να είναι εφοδιασμένα με προηγμένα συστήματα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικούς καταλυτικούς μετατροπείς κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενους με αισθητήρα λάμδα, το πρότυπο για τον έλεγχο των εκπομπών κατά την κυκλοφορία θα είναι αυστηρότερο σε σχέση με εκείνο για τα συμβατικά οχήματα·

ότι επιδιώκεται η προσαρμογή της παρούσας οδηγίας ώστε να λαμβάνονται αφενός μελλοντικές εξελίξεις στο θέμα της πρόβλεψης μέτρων κατά την κατασκευή των οχημάτων προκειμένου να διευκολύνεται ο έλεγχός τους κατά την κυκλοφορία και αφετέρου μεθοδολογίες μέτρησης με τις οποίες θα μπορούν να προσεγγίζονται καλύτερα οι συνθήκες που αναπτύσσονται κατά την κυκλοφορία,

Εξέδωσε την παρούσα οδηγία·

Άρθρο 1

1. Η υποπαράγραφος 8 εδάφιο 2 του παραρτήματος II της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ, σχετικά με τις εκπομπές από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων, αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

8.2 Εκπομπές από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων

8.2.1 Βενζινοκίνητα οχήματα με κινητήρα (έναυση με αναφλεκτήρες)

α) Όταν οι εκπομπές στο σύστημα εξαγωγής δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα.

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξαγωγής, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, αν η εξέταση αυτή είναι δυνατή, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

Μετά από κάποιο χρονικό διάστημα που λογικά απαιτείται μέχρις ότου ο κινητήρας φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας και λαμβανόμενων υπόψη των σχετικών συστάσεων του κατασκευαστή, μετράται στην κατάσταση βραδυπορείας (λειτουργία εν κενώ) η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Σαν μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO λαμβάνεται εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος και η οποία μετρήθηκε κατά την αρχική έγκριση τύπου με ανοχή 0,5% κατ'όγκο. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι διαθέσιμο ή όταν οι αρμόδιες για τον έλεγχο υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο σαν τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

το 4,5 % κατ'όγκο όσον αφορά οχήματα που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1η Οκτωβρίου 1986 ή πριν από την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν για τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας για την έγκριση τύπου 70/220/ΕΟΚ(7) όπως αυτή έχει τροποποιηθεί

(7) ΕΕ αριθ. L 76 της 9.3.1970, σ.

το 3,5 % κατ'όγκο όσον αφορά οχήματα που έχουν κατασκευασθεί μετά την 1η Οκτωβρίου 1986.

Για τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1979 δεν ισχύουν οι παρούσες απαιτήσεις.

β) Όταν οι εκπομπές στο σύστημα εξαγωγής ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα ή όταν οι εκπομπές των καυσαερίων ρυθμίζονται με διαφορετικό τρόπο προκειμένου να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί [από την ενοποιημένη οδηγία για τις εκπομπές(8)].

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξαγωγής, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές και αν όλα τα μέρη είναι πλήρη.

2. Οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει σε αυτό ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

3 Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 4 κατωτέρω ή σύμφωνα με τις προαιρετικού χαρακτήρα διαδικασίες του κατασκευαστή όπως καταγράφεται κατά την αρχική έγκριση τύπου. Για κάθε μία δοκιμή ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, λαμβανωμένων υπόψη των σχετικών συστάσεων του κατασκευαστή.

4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξαγωγής - Οριακές τιμές

- Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας.

  σαν μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO λαμβάνεται εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος και η οποία καταγράφεται κατά την αρχική έγκριση τύπου. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστή, η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5% κατ'όγκο.

(8) Έγγρ. αριθ. 4102/91 που εξέδωσε το Συμβούλιο στις 4 Μαρτίου 1991.

- Μέτρηση κα[illegible]λειτουργία του κινητήρα υπό αυξημένη ταχύτητα σ[illegible] σχέση με την ταχύτητα που αντιστοιχεί στην κατάσταση βραδυπορ[illegible] και εν κενώ. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είν[illegible] τουλάχιστον 2.000 rpm.

περιεκτικότητα σε CO : όχι μεγαλύτερη από 0,3% κατ'όγκο

Λάμδα : λ = 1 ± 0,03 ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

8.2.2 <u>Οχήματα με κινητήρα ντήζελ (έναυση με συμπίεση)</u>

Μέτρηση της αδιαφάνειας των καυσαερίων κατά την επιτάχυνση του κινητήρα, με το σύστημα μετάδοσης στο νεκρό σημείο (εν κενώ), δηλαδή ο κινητήρας επιταχύνεται από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η αδιαφάνεια δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος και η οποία καταγράφηκε στο όχημα κατά την αρχική έγκριση τύπου με ανοχή $0,5m^{-1}$. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι διαθέσιμο ή όταν οι αρμόδιες για τον έλεγχο υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μη χρησιμοποιήσουν την εν λόγω τιμή σαν δεδομένο αναφοράς, ως οριακές τιμές λαμβάνονται:

για το μέγιστο συντελεστή απορρόφησης σε

κινητήρες ντήζελ με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m^{-1},
κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση = 3,0 m^{-1}.

Για τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1970 δεν ισχύουν οι παρούσες απαιτήσεις.

8.2.3. <u>Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής</u>

Για τη δοκιμή τόσο των βενζινοκίνητων όσο και των πετρελαιοκίνητων οχημάτων πρέπει να χρησιμοποιείται τεχνικός εξοπλισμός κατάλληλος για την πραγματοποίηση των δοκιμών με ακρίβεια σε σχέση με τις προκαθορισμένες ή δεδομένες οριακές τιμές.

'Αρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. 'Οταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνουν μνεία της παρούσας οδηγίας ή συνοδεύονται από μια τέτοια μνεία κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες οι σχετικές με τη μνεία αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος καθορίζεται από την παρούσα οδηγία.

'Αρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

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 procuce 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 0254-1483

COM(91) 244 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR **07**

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-91-286-GR-C

ISBN 92-77-73782-4

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg