# Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκούμενών τους (εκπομπές από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων)

(91/C 189/17)

*COM(91) 244 τελικό*

*(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12 Ιουλίου 1991)*

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση τη Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 77/143/ΕΟΚ [1] του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/449/ΕΟΚ [2] 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 [3] του Συμβουλίου, επιδιώκεται η καθιέρωση διαδικασιών με σκοπό την έκδοση επιμέρους οδηγιών για τον έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων όσον αφορά τα σημεία τα περιλαμβανόμενα στο παράρτημα ΙΙ 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 σημειώνεται·

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 βραδυπορίας, 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,

---

(1) ΕΕ αριθ. L 47 της 18. 2. 1977, σ. 47.
(2) ΕΕ αριθ. L 222 της 12. 8. 1988, σ. 10.
(3) ΕΕ αριθ. L 103 της 23. 4. 1991, σ. 3.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*

Το σημείο 8.2 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 88/449/ΕΟΚ, σχετικά με τις εκπομπές από το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 δραδυπορίας (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 [1] όπως αυτή έχει τροποποιηθεί από την ενοποιημένη οδηγία για τις εκπομπές [2],

— 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 1970 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.

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 προαιρεικού χαρακτήρα διαδικασίες του κατασκευαστή όπως καταγράφεται κατά την αρχική έγκριση τύπου. Για καθεμία δοκιμή ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών συστάσεων του κατασκευαστή.

4. Εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξαγωγής — Οριακές τιμές

— Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση δραδυπορίας:

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.

— Μέτρηση κατά τη λειτουργία του κινητήρα υπό αυξημένη ταχύτητα σε σχέση με την ταχύτητα που αντιστοιχεί στην κατάσταση δραδυπορίας και εν κενώ. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι 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.

[1] ΕΕ αριθ. L 76 της 9. 4. 1970, σ. 1.

[2] Έγγραφο 4102/91 του Συμβουλίου της 4ης Μαρτίου 1991.

8.2.2. Οχήματα με κινητήρα ντήζελ (έναυση με συμπίεση)

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 δραδυπορίας 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 0,5 $m^{-1}$. 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:

2,5 $m^{-1}$, σε κινητήρες ντήζελ με φυσική αναρρόφηση,

3,0 $m^{-1}$ σε κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση.

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

8.2.3. Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής

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».

*Άρθρο 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. Όταν 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.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.