Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 77/143/CEE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (emissões do escape)

(91/C 189/17)

COM(91) 244 final

(Apresentada pela Comissão em 12 de Julho de 1991)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que a Directiva 77/143/CEE (1), alterada pela Directiva 88/449/CEE (2), prevê o controlo técnico regular de apenas alguns veículos (autocarros, veículos de transporte de mercadorias pesados e ligeiros, reboques e semi-reboques pesados, táxis e ambulâncias) mas não de veículos de transporte de passageiros;

Considerando que mediante a Directiva 91/225/CEE (3) se tenciona estabelecer procedimentos para a apresentação de directivas separadas relativas aos ensaios de verificação da normalidade dos componentes mencionados nos anexo II das directivas acima indicadas;

Considerando que, pela directiva acima referida, se tenciona igualmente instituir um comité técnico que habilite a Comissão a adoptar medidas destinadas a adaptar as normas técnicas ao progresso;

Considerando que a presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, por meio de um controlo periódico das emissões do escape, bem como assegurar a retirada da circulação de veículos altamente poluentes até estarem devidamente afinados;

Considerando que a maioria dos Estados-membros adoptou procedimentos de controlo dos veículos comerciais pesados no que respeita à opacidade do fumo de escape;

Considerando que vários Estados-membros dispõem de normas nacionais para os ensaios das emissões de gases de escape de veículos ligeiros incluindo os veículos de passageiros;

Considerando que a avaliação dos controlos de homologação no que respeita às emissões de gases e fumo do gasóleo de todos os tipos de veículos indica que não é realista utilizar esses procedimentos de ensaio para fins de controlo técnico;

Considerando que as normas previstas para os ensaios em serviço devem incidir na condição de manutenção do veículo e, por conseguinte, no facto de respeitar os critérios de recepção em matéria de desempenho, num controlo relativamente simples, rápido e não oneroso;

Considerando que a afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas ao próprio motor e ao ambiente na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia;

Considerando que, no que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente da condição do sistema de controlo das emissões do veículo;

Considerando que, no que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca) a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto à condição de manutenção do veículo;

Considerando que a taxa de reprovação prevista, relativa às emissões de escape, dos veículos acima mencionados pode ser elevada se o veículo não tiver sido sujeito à manutenção de rotina;

Considerando que, no que se refere aos veículos cujos requisitos de recepção exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como convertedores catalíticos de três vias em circuito fechado controlados por sonda lambda, o controlo da norma das emissões em funcionamento será mais severo do que no caso dos veículos convencionais;

Considerando que se tenciona adaptar a presente directiva, a fim de ter em conta os desenvolvimentos futuros das disposições relativas às medidas de construção de veículos que facilitem a inspecção em funcionamento, bem como os progressos realizados na metodologia de controlo destinados a reflectir de um modo mais fiel as condições de funcionamento,

(1) JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.
(2) JO nº L 222 de 12. 8. 1988, p. 10.
(3) JO nº L 103 de 23. 4. 1991, p. 3.

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. O ponto 8.2 do anexo II da Directiva 77/143/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE, relativa às emissões de gases de escape, é substituído pelo seguinte:

«8.2. Emissões de gases de escape

8.2.1. Veículos a motor equipados com motores com ignição por faísca (gasolina)

a) Se as emissões de gases de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como convertedores catalíticos de três vias em circuito fechado controlados por sonda lambda:

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas.

2. Se for caso disso, inspecção visual do sistema de controlo dos gases de escape para verificar se o equipamento necessário se encontra instalado.

Após um período razoável de aquecimento do motor, de acordo com as instruções dos construtores de veículos proceder-se-á à medição do teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor em velocidade de marcha lenta (sem carga).

O teor máximo autorizado de CO nos gases de escape deve corresponder àquele indicado pelo construtor do veículo e registado aquando da recepção do modelo com uma tolerância de 0,5 %. Na ausência destes dados ou quando as autoridades dos Estados-membros responsáveis pelos controlos decidirem não os utilizar como valor de referência, o teor de CO nos gases de escape não deverá ser superior aos seguintes valores:

— para os veículos fabricados antes de 1 de Outubro de 1986, ou antes da data em que os Estados-membros exigiram que na altura da primeira matrícula os veículos se conformem à Directiva 70/220/CEE (1), relativa aos procedimentos de recepção, com a última redacção que lhe foi dada pela directiva consolidada relativa às emissões (2): CO — 4,5 vol %,

— para os veículos fabricados após 1 de Outubro de 1986: CO — 3,5 vol %.

Os veículos fabricados antes de 1 de Janeiro de 1970 estão isentos do cumprimento desses requisitos.

b) Se as emissões de gases de escape forem controladas por um sistema avançado de controlo de emissões, tal como um convertedor catalítico de três vias em circuito fechado, controlado por sonda lambda ou se as emissões de gases forem controladas por um outro método, a fim de se conformar às disposições relativas aos procedimentos de recepção da Directiva 70/220/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela directiva consolidada relativa às emissões.

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas.

2. Inspecção visual do sistema de controlo dos gases de escape para verificar se o equipamento necessário se encontra instalado.

3. Determinação da eficácia do sistema de controlo dos gases de escape dos veículos medindo o valor lambda, e o teor de CO dos gases de escape em conformidade com o ponto 4 ou de acordo com os procedimentos opcionais dos construtores, tais como registados na altura da recepção inicial. O veículo deverá ser submetido a um período de aquecimento do motor de acordo com as instruções dos construtores de veículos relativas a cada controlo.

4. Emissões do tubo de escape — valores-limite

— Medições com o motor em marcha lenta:

O teor máximo autorizado de CO nas emissões de gases de escape deverá corresponder ao indicado pelo construtor do veículo e registado na altura da homologação inicial. Na ausência destes dados, o teor de CO não deverá ser superior a 0,5 vol %.

— Medição com o motor com velocidade de marcha lenta mais elevada, sem carga, sendo a velocidade mínima do motor de 2 000 ipm.

Teor de CO: não superior a 0,3 vol %

Lambda: ± 0,03 ou em conformidade com as especificações do construtor.

(1) JO nº L 76 de 9. 4. 1970, p. 1.

(2) Documento 4102/91 do Conselho adoptado pelo Conselho em 4 de Março de 1991.

8.2.2. Veículos a motor equipados com motores com ignição por compressão *(diesel)*

Medição da opacidade dos gases de escape procedendo a uma aceleração do motor com a transmissão em ponto morto (sem carga), ou seja, sendo o motor acelerado da velocidade de marcha lenta sem carga até à velocidade de corte. O nível de opacidade não deve ser superior ao indicado pelo construtor do veículo e registado no veículo aquando da recepção inicial do modelo, com uma tolerância de 0,5 $^{-1}$. Na ausência desses dados, ou se as autoridades dos Estados-membros responsáveis pelos controlos decidirem não utilizar este valor como referência, os seguintes valores máximos não deverão ser excedidos:

Coeficiente máximo de absorção para:

— motores *diesel* com aspiração natural: 2,5 m^{-1},

— motores *diesel* com turbo: 3,0 m^{-1}.

Os veículos fabricados antes de 1 de Janeiro de 1970 estão isentos do cumprimento destes requisitos.

8.2.3. Equipamento de controlo

No controlo de veículos equipados com motores a gasolina e motores *diesel* será necessário utilizar equipamento apto a medir com exactidão os veículos em função dos valores-limite estabelecidos ou declarados.»

Artigo 2º

1. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 1 de Janeiro de 1993. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem as disposições referidas no nº 1, essas disposições deverão incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas por essa referência por ocasião da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 3º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.