

## RICHTLINIE 92/55/EWG DES RATES

vom 22. Juni 1992

zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Auspuffgase)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 77/143/EWG <sup>(4)</sup> schreibt für alle in ihrem Anhang I genannten Fahrzeuggruppen eine regelmäßige technische Überwachung vor.

In der genannten Richtlinie sind Einzelrichtlinien für die Überwachung der Fahrzeuge in bezug auf die in Anhang II der Richtlinie aufgeführten Punkte vorgesehen; ferner wurde ein Technischer Ausschuss eingesetzt, dessen Stellungnahme die Kommission einholt, bevor sie Maßnahmen zur Anpassung der technischen Überwachung an den technischen Fortschritt trifft.

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen niedrig zu halten und zu gewährleisten, daß die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen so lange aus dem Verkehr gezogen werden, wie sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.

Die meisten Mitgliedstaaten haben Verfahren zur Kontrolle der Trübung der Rauchgasemissionen von schweren Nutzfahrzeugen festgelegt.

Mehrere Mitgliedstaaten haben für Abgasuntersuchungen bei leichteren Kraftfahrzeugen, insbesondere Personenkraftwagen, eigene Vorschriften erlassen.

Eine Bewertung der bei der Erteilung der Betriebserlaubnis angewandten Prüfverfahren für die gasförmigen Emissionen und den Dieselrauch bei allen Fahrzeugtypen zeigt, daß die Anwendung der gleichen Verfahren im Rahmen der technischen Überwachung schwer möglich ist.

Die technische Überwachung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen sollte relativ einfach, schnell und kostengünstig sein.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 189 vom 20. 7. 1991, S. 20.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 150 vom 15. 6. 1992.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 49 vom 24. 2. 1992, S. 64.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/328/EWG (AbI. Nr. L 178 vom 6. 7. 1991, S. 29).

Eine falsche Einstellung und unzureichende Wartung des Motors schaden nicht nur dem Motor, sondern auch der Umwelt, weil sie zu einer Zunahme von Kraftstoffverbrauch und Verschmutzung führen.

Es ist von Bedeutung, daß umweltfreundliche Beförderungsmittel entwickelt werden.

Bei Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) gilt die Messung der Rauchgastrübung als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

Bei Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren) gilt die Messung der Kohlenmonoxidemissionen im Leerlauf am Auspuff als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

Bei unregelmäßiger Wartung dürfte ein hoher Prozentsatz der Fahrzeuge bei der Abgasuntersuchung wegen Überschreitung der vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte zurückgewiesen werden.

Die Prüfkriterien für die regelmäßige Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, für deren Betriebserlaubnis die Ausrüstung mit modernen Abgasreinigungsanlagen wie Dreiwege-Katalysatoren mit Lambdasondenregelung erforderlich ist, werden strenger sein als bei konventionellen Fahrzeugen.

Diese Richtlinie soll angepaßt werden, um künftigen baulichen Veränderungen der Fahrzeuge, die die technische Überwachung erleichtern, und Fortschritten bei den Untersuchungsverfahren, durch die die tatsächlichen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs besser reproduziert werden, Rechnung zu tragen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## Artikel 1

Anhang II der Richtlinie 77/143/EWG wird wie folgt geändert:

1. Die beiden Spalten von Nummer 8.2 (Auspuffabgasentwicklung) werden durch den Text im Anhang der vorliegenden Richtlinie ersetzt.
2. Nach Nummer 8.2 sind in den beiden Spalten folgende Überschriften einzufügen:

FAHRZEUGE DER  
FAHRZEUGGRUPPEN  
1, 2; 3 UND 4

FAHRZEUGE DER  
FAHRZEUGGRUPPEN  
5 UND 6

*Artikel 2*

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie binnen eines Jahres nach ihrer Annahme nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
- (2) Sie wenden diese Vorschriften spätestens an ab
- 1. Januar 1994 für die in Anhang II Nummer 8.2.1 Buchstabe a) genannten Fahrzeuge,
  - 1. Januar 1996 für die in Anhang II Nummer 8.2.2 genannten Fahrzeuge,
  - 1. Januar 1997 für die in Anhang II Nummer 8.2.1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge.
- (3) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch

einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 3*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 22. Juni 1992.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

Joaquim FERREIRA DO AMARAL

## ANHANG

## „FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 und 6

## 8.2. Auspuffabgase

## 8.2.1. Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren),

- a) deren Auspuffabgase nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit;
2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung.

Nach einer angemessenen, den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden Warmlaufzeit des Motors wird der Kohlenmonoxid-(CO-)Gehalt in den Auspuffabgasen im Leerlauf (ohne Last) gemessen.

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen höchstens betragen:

- bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten deren Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG <sup>(1)</sup> vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden:

4,5 Vol. %

- bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden:

3,5 Vol. %

- b) deren Auspuffabgase durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit;
2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;
3. Ermittlung des Wirkungsgrades der Abgasreinigungsanlage des Fahrzeugs, indem in den Auspuffabgasen der Lambda-Wert und der CO-Gehalt gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Betriebserlaubnis genehmigten Verfahren nachgemessen werden. Für jede Untersuchung wird eine vom Fahrzeughersteller empfohlene Warmlaufzeit des Motors eingehalten.

4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte

- Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Wert 0,5 Vol. % nicht überschreiten.

- Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl ohne Last von mindestens 2 000 U/min:

CO-Gehalt: höchstens 0,3 Vol. %

Lambda:  $1 \pm 0,03$  oder gemäß Herstellerangaben.

## 8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren)

Die Messung der Trübung der Rauchgasemissionen erfolgt durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last), das heißt der Motor wird von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl beschleunigt. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG <sup>(2)</sup> auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten. Liegen hierzu keine

<sup>(1)</sup> Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. Nr. L 76 vom 9. 3. 1970, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/441/EWG (ABl. Nr. L 242 vom 30. 8. 1991, S. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. Nr. L 190 vom 20. 8. 1972, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/491/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 238 vom 15. 8. 1989, S. 43).

Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwert zu verwenden, so dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

- Saugmotoren:  $2,5 \text{ m}^{-1}$
- Turbomotoren:  $3,0 \text{ m}^{-1}$

oder entsprechende Werte bei Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis verwendeten Art.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit.

8.2.3. *Prüfeinrichtungen*

Mit den für die Prüfung von Otto- bzw. Dieselmotoren eingesetzten Einrichtungen muß es möglich sein, genau festzustellen, ob das jeweilige Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte einhält.

- 8.2.4. Sollten die in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerte von einem Fahrzeugtyp bei der Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis nicht eingehalten werden können, so können die Mitgliedstaaten für diesen Fahrzeugtyp auf der Grundlage eines entsprechenden Nachweises des Herstellers höhere Grenzwerte festlegen. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet.“