

ΟΔΗΓΙΑ 92/55/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Ιουνίου 1992

για την τροποποίηση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (εκπομπές εξάτμισης)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

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) ορίζει ότι όλες οι κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα I, πρέπει να υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο·

ότι η εν λόγω οδηγία προβλέπει τη θέσπιση ειδικών οδηγιών για τον έλεγχο των προτύπων στα οποία πρέπει να ανταποκρίνονται τα σημεία που απαριθμούνται στο παράρτημα II και τη σύσταση τεχνικής επιτροπής της οποίας τη γνώμη θα λαμβάνει η Επιτροπή πριν θεσπίσει μέτρα για την προσαρμογή του τεχνικού ελέγχου στην τεχνική πρόοδο·

ότι σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι, αφενός, να διατηρούνται οι εκπομπές σε χαμηλό επίπεδο καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, χάρη στον επιβαλλόμενο τακτικό έλεγχο των εκπομπών αυτών, και, αφετέρου, να εξασφαλίζεται ότι τα πολύ ρυπαντικά οχήματα αποσύρονται από την κυκλοφορία εφόσον δεν είναι καλά συντηρημένα·

ότι τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διαδικασίες ελέγχου της αδιαφάνειας των απορρίψεων καπνού (ντήζελ) των φορτηγών·

ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικούς κανόνες όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών αερίου των ελαφρών οχημάτων, και ιδίως των ιδιωτικών·

ότι, από την αξιολόγηση των διαδικασιών έγκρισης όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών αερίου και των απορρίψεων καπνού (ντήζελ) όλων των τύπων οχημάτων, προκύπτει ότι οι διαδικασίες αυτές δεν μπορούν να εφαρμοστούν εύκολα στο πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου·

ότι ο έλεγχος που πρέπει να διενεργείται καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, πρέπει να είναι σχετικά απλός, γρήγορος και χαμηλού κόστους·

(1) ΕΕ αριθ. C 189 της 20. 7. 1991, σ. 20.

(2) ΕΕ αριθ. C 150 της 15. 6. 1992.

(3) ΕΕ αριθ. C 49 της 24. 2. 1992, σ. 64.

(4) ΕΕ αριθ. L 47 της 18. 2. 1977, σ. 47. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/328/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 178 της 6. 7. 1991, σ. 29).

ότι η κακή ρύθμιση και η ανεπαρκής συντήρηση του κινητήρα επηρεάζουν αρνητικά όχι μόνον τον κινητήρα αλλά και το περιβάλλον διότι αυξάνουν τη ρύπανση και την κατανάλωση καυσίμου·

ότι πρέπει να αναπτυχθούν μέσα μεταφορών αβλαβή για το περιβάλλον·

ότι, όσον αφορά τους κινητήρες με ανάφλεξη με συμπίεση (ντηζελοκινητήρες), η μέτρηση της αδιαφάνειας του καπνού θεωρείται ως επαρκής ένδειξη της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά της εκπομπές·

ότι, όσον αφορά τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρες), η μέτρηση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα στην έξοδο της εξάτμισης, με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας (ραλαντί), θεωρείται ως επαρκής ένδειξη της κατάστασης συντήρησης του οχήματος, όσον αφορά τις εκπομπές·

ότι το ποσοστό των οχημάτων που απορρίπτονται κατά τον έλεγχο των εκπομπών, θα είναι υψηλό για τα οχήματα που δεν συντηρούνται τακτικά·

ότι, για τα βενζινοκίνητα οχήματα των οποίων τα πρότυπα έγκρισης ορίζουν ότι πρέπει να είναι εφοδιασμένα με προηγμένα συστήματα ρύθμισης των εκπομπών, όπως οι τρίοδοι καταλύτες με αισθητήρα λάμδα, τα πρότυπα περιοδικού ελέγχου των εκπομπών πρέπει να είναι αυστηρότερα από τα αντίστοιχα πρότυπα για τα συμβατικά οχήματα·

ότι η παρούσα οδηγία θα προσαρμόζεται προοδευτικά, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πρόοδος στον τομέα, αφενός, της κατασκευής των οχημάτων, η οποία διευκολύνει τον έλεγχο κατά τη χρήση του οχήματος, και, αφετέρου, των μεθόδων δοκιμών, οι οποίες θα πλησιάζουν περισσότερο τις πραγματικές συνθήκες χρήσης του οχήματος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα II της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. οι δύο στήλες του σημείου 8.2 (εκπομπές) αντικαθίστανται από το κείμενο που περιέχεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας·
2. μετά το σημείο 8.2 παρεμβάλλονται οι ακόλουθοι τίτλοι επάνω από τις δύο στήλες:

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ
1, 2, 3 και 4

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ
5 και 6

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία εντός ενός έτους από την ημερομηνία έκδοσής της. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.
2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές το αργότερο από:
 - την 1η Ιανουαρίου 1994 για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.1.α) του παραρτήματος II,
 - την 1η Ιανουαρίου 1996 για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.2 του παραρτήματος II,
 - την 1η Ιανουαρίου 1997 για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.1.β) του παραρτήματος II.
3. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από

παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 22 Ιουνίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Joaquim FERREIRA DO AMARAL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1, 2, 3, 4, 5 και 6

8.2. Εκπομπές εξάτμισης

8.2.1. Οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρα)

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

1. οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, 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 εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβάνομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται στην κατάσταση βραδυπορείας (ραλαντί) και με αποσυμπλεγμένο τον κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξειδίο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το στοιχείο 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:

— όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή θεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά ανάμεσα στην ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν για τα οχήματα αυτά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ (1):

CO — 4,5 % κατ' όγκον,

— όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν θεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986:

CO — 3,5 % κατ' όγκον·

β) Όταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως για παράδειγμα τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης, 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 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για καθημία δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας, σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή·
4. εκπομπές στην απόληξη του συστήματος εξατμίσεων — Οριακές τιμές

— Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. 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 αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη (ραλαντί) βραδυπορεία. Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 rpm

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

Λάμδα: $1 \pm 0,03$ ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

8.2.2. Οχήματα με κινητήρα ντήζελ (ανάφλεξη με συμπίεση)

Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ (2). Σε περίπτωση που το στοιχείο αυτό δεν είναι διαθέσιμο ή όταν οι αρμόδιες

(1) Οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών αφορώντων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσεως του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα (ΕΕ αριθ. L 76 της 9. 3. 1970, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/441/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 242 της 30. 8. 1991, σ. 1).

(2) Οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Αυγούστου 1972 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών μολυνόντων αερίων που προέρχονται από πετρελαιοκινητήρες προοριζομένους για την προώθηση των οχημάτων (ΕΕ αριθ. L 190 της 20. 8. 1972, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 89/491/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 238 της 15. 8. 1989, σ. 43).

για τον έλεγχο υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μη χρησιμοποιήσουν την εν λόγω τιμή σαν δεδομένο αναφοράς, ως οριακές τιμές για το μέγιστο συντελεστή απορρόφησης, λαμβάνονται:

— Κινητήρες ντήζελ με φυσική αναρρόφηση: $2,5 \text{ m}^{-1}$

— Κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση: $3,0 \text{ m}^{-1}$

ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση ΕΟΚ.

Για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, δεν ισχύουν αυτές οι διατάξεις.

8.2.3. Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής

Οι εκπομπές των οχημάτων πρέπει να ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

8.2.4. Στην περίπτωση που, κατά την έγκριση ΕΟΚ, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές που ορίζει η παρούσα οδηγία, τα κράτη μπορούν να ορίσουν ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις που προσκομίζει ο κατασκευαστής. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή ή οποία με τη σειρά της ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη.»