

ΟΔΗΓΙΑ 2006/51/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Ιουνίου 2006

για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των παραρτημάτων IV και V της οδηγίας 2005/78/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις για το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών που χρησιμοποιείται σε οχήματα και τις εξαιρέσεις για τους κινητήρες που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2 δεύτερη περίπτωση,

την οδηγία 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2005/55/ΕΚ είναι μία από τις χωριστές οδηγίες στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου της Κοινότητας σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.
- (2) Με την οδηγία 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή της οδηγίας 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο

και χρησιμοποιούνται σε οχήματα και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II, III, IV και VI της εν λόγω οδηγίας, εισήχθησαν μέτρα τροποποίησης και εφαρμογής όσον αφορά την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, την εν χρήση συμμόρφωση για μια ορισμένη ωφέλιμη διάρκεια ζωής και τα ενσωματωμένα διαγνωστικά συστήματα (OBD) για νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και κινητήρες.

- (3) Λαμβάνοντας υπόψη την τεχνική πρόοδο, είναι πλέον σκόπιμο να εισαχθούν βελτιωμένες απαιτήσεις για τον έλεγχο των συνθηκών λειτουργίας, για τις αστοχίες και την επίδειξη του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών τη στιγμή της έγκρισης τύπου.
- (4) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι η στρατηγική αναστολής δεν δυσχεραίνει τη λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών.
- (5) Οι κινητήρες φυσικού αερίου δεν χρησιμοποιούν τις τεχνολογίες ανακυκλοφορίας των καυσαερίων ή επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής με σκοπό να τηρήσουν τα τρέχοντα πρότυπα για τις εκπομπές των NO_x. Συνεπώς, θεωρείται ότι, σε αυτό το στάδιο, οι κινητήρες αερίου και τα οχήματα που τροφοδοτούνται με αέριο πρέπει να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις για την εξασφάλιση της κατάλληλης εφαρμογής των μέτρων ελέγχου των εκπομπών NO_x. Η εξαίρεση μπορεί να ανακληθεί όταν ληφθούν υπόψη περαιτέρω στάδια εκπομπών.
- (6) Είναι σκόπιμο να προσαρμοστεί η ημερομηνία εφαρμογής των απαιτήσεων των σημείων 6.5.3, 6.5.4 και 6.5.5 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ για τις νέες εγκρίσεις τύπου.
- (7) Η Επιτροπή προτίθεται να επανεξετάσει τις κατώτατες οριακές τιμές OBD ώστε να τις προσαρμόσει στην τεχνολογική πρόοδο.
- (8) Επομένως, οι οδηγίες 2005/55/ΕΟΚ και 2005/78/ΕΟΚ πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.

⁽¹⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία φορά με την οδηγία 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 65 της 7.3.2006, σ. 27).

⁽²⁾ ΕΕ L 275 της 20.10.2005, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 313 της 29.11.2005, σ. 1).

- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο που συστάθηκε βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I της οδηγίας 2005/55/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Το παράρτημα IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από τις 8 Νοεμβρίου 2006, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις 9 Νοεμβρίου 2006. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 6 Ιουνίου 2006.

Για την Επιτροπή
Günter VERHEUGEN
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2005/55/ΕΚ

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1) Το σημείο 2.1 τροποποιείται ως εξής:

α) Ο ορισμός «στρατηγικές αναστολής» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στρατηγικές αναστολής» νοούνται:

- μια AECs που μειώνει την αποτελεσματικότητα του ελέγχου των εκπομπών όσον αφορά την BECS κάτω από συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική λειτουργία και χρήση του οχήματος,
- μια BECS που εισάγει διάκριση μεταξύ της λειτουργίας σε μια τυποποιημένη δοκιμή έγκρισης τύπου και άλλων λειτουργιών και παρέχει ένα κατώτερο επίπεδο ελέγχου των εκπομπών κάτω από συνθήκες που δεν περιλαμβάνονται ουσιαστικά στις ισχύουσες διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση του τύπου, ή
- ένα OBD ή μια στρατηγική παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών που εισάγει διάκριση μεταξύ της λειτουργίας σε μια τυποποιημένη δοκιμή έγκρισης τύπου και άλλων λειτουργιών και παρέχει ένα χαμηλότερο επίπεδο ικανότητας ελέγχου των εκπομπών (από άποψη χρόνου και ακρίβειας) κάτω από συνθήκες που δεν περιλαμβάνονται ουσιαστικά στις ισχύουσες διαδικασίες δοκιμής για την έγκριση τύπου».

β) Στον ορισμό της «προκαθορισμένης διαρκούς εκπομπής» η φράση «προκαθορισμένη διαρκής εκπομπή» αντικαθίσταται από τη φράση «προκαθορισμένη εκπομπή».

γ) Προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός:

«σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών» νοείται το σύστημα που εξασφαλίζει τη σωστή λειτουργία των μέτρων ελέγχου των εκπομπών NO_x που εφαρμόζονται στο σύστημα του κινητήρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5 του παραρτήματος Ι.».

2) Στο σημείο 6.1.5.6 στη δεύτερη περίπτωση, η φράση «προκαθορισμένη διαρκής εκπομπή» αντικαθίσταται από τη φράση «προκαθορισμένη εκπομπή».

3) Το σημείο 6.5 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«6.5. Απαιτήσεις για να εξασφαλίζεται η ορθή λειτουργία των μέτρων ελέγχου των NO_x

6.5.1. Γενικά

6.5.1.1. Το σημείο αυτό εφαρμόζεται σε όλα τα συστήματα κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση ανεξαρτήτως της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται για τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών που αναγράφονται στους πίνακες στο σημείο 6.2.1.

6.5.1.2. Ημερομηνίες εφαρμογής

Οι απαιτήσεις των τμημάτων 6.5.3, 6.5.4 και 6.5.5 εφαρμόζονται από την 9η Νοεμβρίου 2006 για τις νέες εγκρίσεις τύπου και από την 1η Οκτωβρίου 2007 για όλες τις ταξινομήσεις νέων οχημάτων.

6.5.1.3. Κάθε σύστημα κινητήρα που καλύπτεται από αυτό το σημείο σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και εγκαθίσταται με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να πληροί αυτές τις απαιτήσεις στη διάρκεια της ωφέλιμης διάρκειας ζωής του κινητήρα.

6.5.1.4. Οι πληροφορίες που περιγράφουν πλήρως τα λειτουργικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος κινητήρα που καλύπτεται από αυτό το σημείο παρέχονται από τον κατασκευαστή στο παράρτημα ΙΙ.

6.5.1.5. Αν το σύστημα κινητήρα απαιτεί αντιδραστήριο, στην αίτησή του για την έγκριση τύπου ο κατασκευαστής διευκρινίζει τα χαρακτηριστικά όλων των αντιδραστηρίων που καταναλώνει κάθε σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων, π.χ. τύπο και συγκεντρώσεις, θερμοκρασία σε συνθήκες λειτουργίας, παραπομπές σε διεθνή πρότυπα κ.λπ.

- 6.5.1.6. Με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 6.1, κάθε σύστημα κινητήρα που καλύπτεται από το παρόν σημείο πρέπει να διατηρεί τη λειτουργία ελέγχου των εκπομπών σε όλες τις κανονικές συνθήκες στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικότερα σε χαμηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος.
- 6.5.1.7. Για το σκοπό της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής πρέπει να καταδείξει στην τεχνική υπηρεσία ότι για τα συστήματα κινητήρα που απαιτούν αντιδραστήριο, κάθε εκπομπή αμμωνίας δεν υπερβαίνει, στον εφαρμοζόμενο κύκλο δοκιμών των εκπομπών, μια μέση τιμή 25 ppm.
- 6.5.1.8. Για τα συστήματα κινητήρα που απαιτούν αντιδραστήριο, κάθε ξεχωριστή δεξαμενή αντιδραστηρίου εγκατεστημένη σε ένα όχημα πρέπει να περιλαμβάνει μέσο για τη λήψη δείγματος οποιουδήποτε υγρού μέσα στη δεξαμενή. Το σημείο δειγματοληψίας πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμο, χωρίς να απαιτείται χρήση ειδικού εργαλείου ή συσκευής.
- 6.5.2. *Προαπαιτούμενα συντήρησης*
- 6.5.2.1. Ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει ή να εξασφαλίσει ότι θα παρασχεθούν σε όλους τους ιδιοκτήτες νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ή νέων βαρέων επαγγελματικών κινητήρων γραπτές οδηγίες οι οποίες διευκρινίζουν ότι, αν το σύστημα ελέγχου των εκπομπών του οχήματος δεν λειτουργεί σωστά, ο οδηγός ενημερώνεται για οποιοδήποτε πρόβλημα από το δείκτη δυσλειτουργίας (MI) και ο κινητήρας λειτουργεί συνεπώς με μειωμένη απόδοση.
- 6.5.2.2. Οι οδηγίες πρέπει να αναφέρουν τις απαιτήσεις για την ορθή χρήση και συντήρηση των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης, όπου προβλέπεται, της χρήσης αναλώσιμων αντιδραστηρίων.
- 6.5.2.3. Οι οδηγίες πρέπει να είναι γραμμένες με σαφήνεια, χωρίς τεχνικούς όρους, και στη γλώσσα της χώρας στην οποία το νέο βαρύ επαγγελματικό όχημα ή κινητήρας πωλείται ή ταξινομείται.
- 6.5.2.4. Οι οδηγίες πρέπει να διευκρινίζουν αν τα αναλώσιμα αντιδραστήρια πρέπει να επαναπληρώνονται από το χειριστή του οχήματος σε κανονικά διαστήματα συντήρησης και να αναφέρουν το πιθανό ποσοστό κατανάλωσης αντιδραστηρίου ανάλογα με τον τύπο του νέου βαρέος επαγγελματικού οχήματος.
- 6.5.2.5. Οι οδηγίες πρέπει να διευκρινίζουν ότι είναι υποχρεωτική η χρήση και η επαναπλήρωση του απαιτούμενου αντιδραστηρίου σωστών προδιαγραφών, όταν αυτές αναφέρονται, ώστε το όχημα να συμμορφώνεται με το πιστοποιητικό καταλληλότητας που έχει εκδοθεί για το όχημα ή για τον τύπο του κινητήρα.
- 6.5.2.6. Οι οδηγίες αναφέρουν ότι ενδέχεται να είναι ποινικό αδίκημα η χρήση ενός οχήματος που δεν καταναλώνει αντιδραστήριο εφόσον αυτό απαιτείται για τη μείωση των εκπομπών ρύπων και ότι, συνεπώς, ενδέχεται να καταστούν άκυροι όλοι οι ευνοϊκοί όροι για την αγορά ή τη λειτουργία του οχήματος που έχει αποκτηθεί στη χώρα ταξινόμησης ή σε άλλη χώρα στην οποία χρησιμοποιείται το όχημα.
- 6.5.3. *Έλεγχος των NO_x του συστήματος του κινητήρα*
- 6.5.3.1. Η αντικανονική λειτουργία του συστήματος του κινητήρα όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών NO_x (π.χ. λόγω έλλειψης οποιουδήποτε απαιτούμενου αντιδραστηρίου, αντικανονικής ροής EGR (ανακυκλοφορίας καυσίμων) ή απενεργοποίησης της EGR) πρέπει να προσδιορίζεται με παρακολούθηση του επιπέδου των NO_x από αισθητήρες τοποθετημένους στο ρεύμα των καυσαερίων.
- 6.5.3.2. Κάθε απόκλιση του επιπέδου των NO_x μεγαλύτερη από 1,5 g/kwh πάνω από την ισχύουσα οριακή τιμή που αναφέρεται στον πίνακα 1 του σημείου 6.2.1 του παραρτήματος I, πρέπει να συνεπάγεται τη σχετική ειδοποίηση του οδηγού με την ενεργοποίηση του δείκτη δυσλειτουργίας (MI), όπως αναφέρεται στο σημείο 3.6.5 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ.
- 6.5.3.3. Επιπλέον, πρέπει να αποθηκευτεί, σύμφωνα με το σημείο 3.9.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ, για τουλάχιστον 400 ημέρες ή 9 600 ώρες λειτουργίας του κινητήρα, μη διαγράψιμος κωδικός βλάβης που προσδιορίζει το λόγο για τον οποίο τα NO_x υπερβαίνουν τα επίπεδα που καθορίστηκαν στο σημείο 6.5.3.2.

Οι λόγοι υπέρβασης των NO_x προσδιορίζονται, τουλάχιστον και κατά περίπτωση, στις ακόλουθες περιπτώσεις: άδεια δεξαμενή αντιδραστηρίου, διακοπή στη δραστηριότητα δοσολογίας του αντιδραστηρίου, ανεπαρκής ποιότητα αντιδραστηρίου, υπερβολικά χαμηλή κατανάλωση αντιδραστηρίου, αντικανονική ροή ανακυκλοφορίας καυσαερίων ή απενεργοποίηση της ανακυκλοφορίας καυσαερίων. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ο κατασκευαστής επιτρέπεται να παραπέμψει στον μη διαγράψιμο κωδικό βλάβης “υψηλά επίπεδα NO_x — άγνωστη αιτία”.

- 6.5.3.4. Εάν το επίπεδο των NO_x υπερβαίνει τις κατώτατες οριακές τιμές OBD που παρατίθενται στον πίνακα του άρθρου 4 παράγραφος 3, ο κόφτης ροπής πρέπει να μειώνει την απόδοση του κινητήρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.5 κατά τρόπο σαφώς αντιληπτό από τον οδηγό του οχήματος. Όταν ενεργοποιείται ο κόφτης ροπής, ο οδηγός πρέπει να εξακολουθεί να ειδοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.3.2 και ένας μη διαγράψιμος κωδικός βλάβης να αποθηκεύεται σύμφωνα με το σημείο 6.5.3.3.
- 6.5.3.5. Στην περίπτωση συστημάτων κινητήρα που εξαρτώνται από την ανακυκλοφορία καυσίμων (EGR) και από κανένα άλλο σύστημα μετεπεξεργασίας για τον έλεγχο των εκπομπών NO_x, ο κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτική μέθοδο σε σχέση με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.3.1 για τον προσδιορισμό του επιπέδου των NO_x. Κατά τη διάρκεια της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει ότι η εναλλακτική μέθοδος είναι εξίσου έγκαιρη και ακριβής στον προσδιορισμό του επιπέδου των NO_x συγκρινόμενη με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.3.1 και ότι επιφέρει τα ίδια αποτελέσματα με εκείνα που αναφέρονται στα σημεία 6.5.3.2, 6.5.3.3 και 6.5.3.4.
- 6.5.4. Έλεγχος του αντιδραστηρίου
- 6.5.4.1. Για τα οχήματα στα οποία απαιτείται η χρήση αντιδραστηρίου προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου, ο οδηγός πρέπει να ενημερώνεται σχετικά με το επίπεδο του αντιδραστηρίου στην ενσωματωμένη δεξαμενή αποθήκευσης αντιδραστηρίου μέσω ειδικού μηχανικού ή ηλεκτρονικού δείκτη στον πίνακα οργάνων χειρισμού του οχήματος. Κατά την ενημέρωση αυτή ειδοποιείται, όταν το επίπεδο του αντιδραστηρίου:
- κατεβαίνει κάτω από το 10 % της δεξαμενής ή περισσότερο ανάλογα με τις ρυθμίσεις του κατασκευαστή, ή
 - κάτω από το επίπεδο που αντιστοιχεί στην απόσταση την οποία μπορεί να διανύσει το όχημα με τα καύσιμα εφειδρείας ανάλογα με τις ρυθμίσεις του κατασκευαστή.
- Ο δείκτης αντιδραστηρίου τοποθετείται σε άμεση γειτνίαση με το δείκτη επιπέδου των καυσίμων.
- 6.5.4.2. Ο οδηγός ενημερώνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.6.5 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ, σε περίπτωση που αδειάσει η δεξαμενή αντιδραστηρίου.
- 6.5.4.3. Μόλις αδειάσει η δεξαμενή αντιδραστηρίου, εκτός από τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.4.2, εφαρμόζονται και οι απαιτήσεις του σημείου 6.5.5.
- 6.5.4.4. Ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να συμμορφωθεί με τα σημεία 6.5.4.5 έως 6.5.4.12 αντί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5.3.
- 6.5.4.5. Τα συστήματα κινητήρων περιλαμβάνουν τη δυνατότητα να εξακριβώσουν εάν στο όχημα βρίσκεται ένα ρευστό που ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά του αντιδραστηρίου, όπως τα έχει δηλώσει ο κατασκευαστής και όπως αυτά ορίζονται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.
- 6.5.4.6. Εάν το ρευστό στη δεξαμενή του αντιδραστηρίου δεν ανταποκρίνεται στις ελάχιστες απαιτήσεις που έχει δηλώσει ο κατασκευαστής, όπως καταγράφεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι πρόσθετες απαιτήσεις του σημείου 6.5.4.12.
- 6.5.4.7. Τα συστήματα κινητήρων διαθέτουν μέσο καθορισμού της κατανάλωσης αντιδραστηρίου καθώς και πρόσβασης στα στοιχεία κατανάλωσης εκτός του οχήματος.
- 6.5.4.8. Η μέση κατανάλωση αντιδραστηρίου και η μέση ζητούμενη κατανάλωση αντιδραστηρίου από το σύστημα του κινητήρα κατά την προηγούμενη πλήρη περίοδο λειτουργίας 48 ωρών ή την περίοδο που απαιτείται για τη ζητούμενη κατανάλωση αντιδραστηρίου τουλάχιστον 15 λίτρων, οποιαδήποτε από τις δύο είναι η μεγαλύτερη, είναι διαθέσιμη μέσω της σειριακής θύρας του τυποποιημένου διαγνωστικού συνδέσμου, όπως αναφέρεται στο σημείο 6.8.3 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ.
- 6.5.4.9. Προκειμένου να παρακολουθείται η κατανάλωση αντιδραστηρίου, πρέπει να παρακολουθούνται τουλάχιστον οι ακόλουθες παράμετροι εντός του κινητήρα:
- επίπεδο του αντιδραστηρίου στην ενσωματωμένη στο όχημα δεξαμενή αποθήκευσης,
 - ροή του αντιδραστηρίου ή έγχυση του αντιδραστηρίου όσο το δυνατόν εγγύτερα από τεχνικής άποψης στο σημείο έγχυσης στο σύστημα μετεπεξεργασίας των καυσαερίων.
- 6.5.4.10. Οποιαδήποτε απόκλιση άνω του 50 % του συστήματος του κινητήρα από τη μέση κατανάλωση αντιδραστηρίου και τη μέση ζητούμενη κατανάλωση αντιδραστηρίου κατά την περίοδο που καθορίζεται στο σημείο 6.5.4.8 οδηγεί στην εφαρμογή των μέτρων που παρατίθενται στο σημείο 6.5.4.12.

- 6.5.4.11. Σε περίπτωση διακοπής στη δραστηριότητα δοσολογίας του αντιδραστηρίου, εφαρμόζονται τα μέτρα που παρατίθενται στο σημείο 6.5.4.12. Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει όταν η εν λόγω διακοπή προκαλείται από τη μονάδα ECU του κινητήρα, διότι, λόγω των συγκεκριμένων συνθηκών λειτουργίας του, η απόδοση εκπομπών του δεν απαιτεί τη δοσολογία αντιδραστηρίου, με την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής έχει ενημερώσει ικανοποιητικά την αρχή έγκρισης τύπου σχετικά με αυτές τις συνθήκες λειτουργίας.
- 6.5.4.12. Οποιαδήποτε αστοχία εντοπιστεί σε σχέση με τα σημεία 6.5.4.6, 6.5.4.10 ή 6.5.4.11 προκαλεί τις ίδιες συνέπειες με εκείνες που αναφέρονται στα σημεία 6.5.3.2, 6.5.3.3 ή 6.5.3.4.
- 6.5.5. *Μέτρα για την αποθάρρυνση τυχόν παρεμβάσεων αλλοίωσης στα συστήματα μετεπεξεργασίας των καυσαερίων*
- 6.5.5.1. Κάθε σύστημα κινητήρα που υπάγεται στο παρόν σημείο περιλαμβάνει έναν κόφτη ροπής που ειδοποιεί τον οδηγό σε περίπτωση που το σύστημα κινητήρα λειτουργεί ανικανικά ή το όχημα λειτουργεί δεχόμενο εσφαλμένους χειρισμούς, παρακινώντας τον έτσι να προβεί σε άμεση επιδιόρθωση τυχόν βλάβης ή βλαβών.
- 6.5.5.2. Ο κόφτης ροπής ενεργοποιείται όταν το όχημα ακινητοποιείται για πρώτη φορά μετά την εμφάνιση των συνθηκών που περιγράφονται στα σημεία 6.5.3.4, 6.5.4.3, 6.5.4.6, 6.5.4.10 ή 6.5.4.11.
- 6.5.5.3. Σε περίπτωση που ενεργοποιηθεί ο κόφτης ροπής, η ροπή του κινητήρα δεν υπερβαίνει, σε καμία περίπτωση, τη σταθερή τιμή:
- του 60 % της μέγιστης ροπής κινητήρα, για οχήματα των κατηγοριών N3 > 16 τόνων, M1 > 7,5 τόνων, M3/III και M3/B > 7,5 τόνων,
 - του 75 % της μέγιστης ροπής κινητήρα, για οχήματα των κατηγοριών N1, N2, N3 ≤ 16 τόνων, 3,5 < M1 ≤ 7,5 τόνων, M2, M3/I, M3/II, M3/A και M3/B ≤ 7,5 τόνων.
- 6.5.5.4. Οι απαιτήσεις τεκμηρίωσης και η λειτουργία του κόφτη ροπής περιγράφονται στα σημεία 6.5.5.5 έως 6.5.5.8.
- 6.5.5.5. Οι αναλυτικές γραπτές πληροφορίες που περιγράφουν πλήρως τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών και του κόφτη ροπής καθορίζονται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις τεκμηρίωσης του σημείου 6.1.7.1 στοιχείο β). Ειδικότερα, ο κατασκευαστής παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους αλγορίθμους που χρησιμοποιεί η μονάδα ECU για να συνδέσει τη συγκέντρωση των NO_x με τη συγκεκριμένη εκπομπή NO_x (σε g/kWh) στον κύκλο δοκιμών ETC, σύμφωνα με το σημείο 6.5.6.5.
- 6.5.5.6. Ο κόφτης ροπής απενεργοποιείται όταν οι στροφές του κινητήρα βρίσκονται σε βραδυπορία (ρελαντί) και εφόσον δεν υφίστανται πλέον οι συνθήκες ενεργοποίησής του. Ο κόφτης ροπής δεν απενεργοποιείται αυτομάτως, χωρίς να έχει αντιμετωπιστεί η αιτία ενεργοποίησής του.
- 6.5.5.7. Ο κόφτης ροπής δεν μπορεί να απενεργοποιείται με διακόπτη ή με εργαλείο συντήρησης.
- 6.5.5.8. Ο κόφτης ροπής δεν εφαρμόζεται σε κινητήρες ή οχήματα που προορίζονται για τις ένοπλες δυνάμεις, για τις σωστικές υπηρεσίες, για την πυροσβεστική και για τα ασθενοφόρα. Μόνιμως απενεργοποιείται μόνο από τον κατασκευαστή του κινητήρα ή του οχήματος και στην περίπτωση αυτή ορίζεται ένας ειδικός τύπος κινητήρα από τη σειρά κινητήρων για ορθή ταυτοποίηση.
- 6.5.6. *Συνθήκες λειτουργίας του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών*
- 6.5.6.1. Το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών λειτουργεί
- σε όλες τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος μεταξύ 266 K και 308 K (−7 °C και 35 °C).
 - σε όλα τα υψόμετρα κάτω των 1 600 m,
 - σε θερμοκρασίες ψυκτικού του κινητήρα άνω των 343 K (70 °C).

Το παρόν σημείο δεν έχει εφαρμογή όταν παρακολουθείται το επίπεδο του αντιδραστηρίου στη δεξαμενή αποθήκευσης όπου η παρακολούθηση γίνεται σε όλες τις συνθήκες χρήσης.

- 6.5.6.2. Το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών μπορεί να απενεργοποιείται, όταν είναι ενεργοποιημένη μια στρατηγική λειτουργίας σε έκτακτες περιπτώσεις η οποία έχει ως αποτέλεσμα μείωση ροπής μεγαλύτερη από τα επίπεδα που αναφέρονται στο σημείο 6.5.5.3 για την αντίστοιχη κατηγορία οχήματος.
- 6.5.6.3. Εάν είναι ενεργοποιημένος ο προκαθορισμένος τρόπος ρύθμισης των εκπομπών, το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών παραμένει σε λειτουργία και συμβαδίζει με τις διατάξεις του σημείου 6.5.
- 6.5.6.4. Η αντικανονική λειτουργία των μέτρων ελέγχου των εκπομπών NO_x εντοπίζεται με τέσσερις κύκλους δοκιμών OBD, όπως αναφέρεται στον ορισμό που δίνεται στο σημείο 6.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ.
- 6.5.6.5. Οι αλγόριθμοι που χρησιμοποιεί η μονάδα ελέγχου του κινητήρα (ECU) για να συνδέσει την πραγματική συγκέντρωση των NO_x με τη συγκεκριμένη εκπομπή NO_x (σε g/kWh) στον κύκλο δοκιμών ETC δεν θεωρούνται ότι αποτελούν στρατηγική αναστολής.
- 6.5.6.6. Εάν τεθεί σε λειτουργία μια βοηθητική στρατηγική ελέγχου των εκπομπών (AECS) που έχει εγκριθεί από την αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σημείο 6.1.5., οποιαδήποτε αύξηση των NO_x η οποία οφείλεται στη λειτουργία της AECS μπορεί να εφαρμοστεί στο κατάλληλο επίπεδο NO_x που αναφέρεται στο σημείο 6.5.3.2. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, η επίδραση της AECS στο κατώτατο όριο των NO_x περιγράφεται σύμφωνα με το σημείο 6.5.5.5.
- 6.5.7. *Αστοχία του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών*
- 6.5.7.1. Το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών παρακολουθείται για τις ηλεκτρικές αστοχίες και για την αφαίρεση ή απενεργοποίηση οποιουδήποτε αισθητήρα το εμποδίζει να διαγνώσει αύξηση των εκπομπών, όπως απαιτείται από τα σημεία 6.5.3.2 και 6.5.3.4.
- Παραδείγματα αισθητήρων που επηρεάζουν τη διαγνωστική ικανότητα είναι οι αισθητήρες που μετρούν απευθείας τη συγκέντρωση των NO_x, οι αισθητήρες που μετρούν την ποιότητα ουρίας και οι αισθητήρες που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της δραστηριότητας δοσολογίας του αντιδραστήριου, του επιπέδου του αντιδραστήριου, της κατανάλωσης του αντιδραστήριου ή του ρυθμού ανακυκλοφορίας καυσαερίων.
- 6.5.7.2. Εάν επιβεβαιωθεί αστοχία του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών, ο οδηγός ειδοποιείται αμέσως με την ενεργοποίηση του προειδοποιητικού σήματος που αναφέρεται στο σημείο 3.6.5 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ.
- 6.5.7.3. Ο κόφτης ροπής ενεργοποιείται σύμφωνα με το σημείο 6.5.5, εάν η αστοχία δεν έχει αντιμετωπιστεί μετά από 50 ώρες λειτουργίας του κινητήρα.
- Το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μειώνεται σε 36 ώρες από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφοι 7 και 8.
- 6.5.7.4. Όταν το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών αποφασίσει ότι η αστοχία έπαψε να υπάρχει, οι κωδικοί βλάβης μπορούν να διαγραφούν από τη μνήμη του συστήματος, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 6.5.7.5, και ο κόφτης ροπής να απενεργοποιηθεί, ενδεχομένως, σύμφωνα με το σημείο 6.5.5.6.
- Οι κωδικοί βλάβης που συνδέονται με αστοχία του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών δεν μπορούν να διαγραφούν από τη μνήμη του συστήματος από καμία διάταξη σάρωσης.
- 6.5.7.5. Σε περίπτωση αφαίρεσης ή απενεργοποίησης στοιχείων του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών, σύμφωνα με το σημείο 6.5.7.1, ένας μη διαγράψιμος κωδικός βλάβης αποθηκεύεται σύμφωνα με το σημείο 3.9.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ, για τουλάχιστον 400 ημέρες ή 9 600 ώρες λειτουργίας του κινητήρα.
- 6.5.8. *Επίδειξη του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών*
- 6.5.8.1. Στο πλαίσιο της αίτησης για έγκριση τύπου που προβλέπεται στο σημείο 3, ο κατασκευαστής προβαίνει στην επίδειξη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος σημείου μέσω της διεξαγωγής δοκιμών σε δυναμόμετρο κινητήρα, σύμφωνα με τα σημεία 6.5.8.2 έως 6.5.8.7.
- 6.5.8.2. Η συμμόρφωση μιας σειράς κινητήρων ή μιας σειράς κινητήρων με σύστημα OBD με τις απαιτήσεις αυτού του σημείου μπορεί να επιδειχθεί με τη δοκιμή του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών ενός μόνο μέλους της σειράς των κινητήρων (του μητρικού κινητήρα), αρκεί ο κατασκευαστής να επιδείξει στην αρχή έγκρισης τύπου ότι τα συστήματα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών της ίδιας σειράς κινητήρων είναι παρεμφερή.

Αυτό μπορεί να το επιδείξει υποβάλλοντας στην αρχή έγκρισης τύπου στοιχεία όπως οι αλγόριθμοι, οι λειτουργικές αναλύσεις κ.λπ.

Ο μητρικός κινητήρας επιλέγεται από τον κατασκευαστή κατόπιν συμφωνίας με την αρχή έγκρισης τύπου.

6.5.8.3. Η δοκιμή των συστημάτων παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια:

Επιλογή:

Η αρχή επιλέγει μια αντικανονική λειτουργία των μέτρων ελέγχου των εκπομπών NO_x ή μια αστοχία του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών από έναν κατάλογο με αντικανονικές λειτουργίες που της παρέχει ο κατασκευαστής.

Χαρακτηρισμός:

Η επίδραση της αντικανονικής λειτουργίας επικυρώνεται μέσω της μέτρησης του επιπέδου NO_x σύμφωνα με τον κύκλο δοκιμών ETC, σε κλίνη δοκιμής του κινητήρα.

Επίδειξη:

Η αντίδραση του συστήματος (μείωση ροπής, προειδοποιητικό σήμα κ.λπ.) επιδεικνύεται κατά τη λειτουργία του κινητήρα σε τέσσερις κύκλους δοκιμών OBD.

6.5.8.3.1. Για το στάδιο της επιλογής, ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου μια περιγραφή των στρατηγικών παρακολούθησης που χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό τυχόν αντικανονικής λειτουργίας οποιοδήποτε μέτρου ελέγχου των εκπομπών NO_x και τυχόν αστοχιών στο σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών που θα προκαλούσαν είτε την ενεργοποίηση του κόφτη ροπής είτε την ενεργοποίηση μόνο του προειδοποιητικού σήματος.

Τυπικά παραδείγματα αντικανονικών λειτουργιών από τον εν λόγω κατάλογο είναι: άδεια δεξαμενή αντιδραστηρίου, αντικανονική λειτουργία που προκαλεί διακοπή στη δραστηριότητα δόσολογίας του αντιδραστηρίου, ανεπαρκής ποιότητα του αντιδραστηρίου, αντικανονική λειτουργία που προκαλεί χαμηλή κατανάλωση αντιδραστηρίου, αντικανονική ροή της ανακυκλοφορίας καυσαερίων ή απενεργοποίηση της ανακυκλοφορίας καυσαερίων.

Η αρχή έγκρισης τύπου θα επιλέξει από τον εν λόγω κατάλογο τουλάχιστον δύο και όχι περισσότερες από τρεις αντικανονικές λειτουργίες του συστήματος ελέγχου των εκπομπών NO_x ή αστοχίες του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών.

6.5.8.3.2. Για το στάδιο του χαρακτηρισμού, οι εκπομπές NO_x μετριούνται κατά τον κύκλο δοκιμών ETC, βάσει των διατάξεων του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος III. Το αποτέλεσμα του κύκλου δοκιμών ETC χρησιμοποιείται για να καθοριστεί με ποιο τρόπο το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών NO_x αναμένεται να αντιδράσει κατά το στάδιο της επίδειξης (μείωση της ροπής ή/και προειδοποιητικό σήμα). Η αστοχία προσομοιώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε το επίπεδο των NO_x να μην υπερβαίνει περισσότερο από 1 g/kWh οποιοδήποτε κατώτατο όριο αναφέρεται στα σημεία 6.5.3.2 ή 6.5.3.4.

Δεν απαιτείται χαρακτηρισμός των εκπομπών σε περίπτωση άδειας δεξαμενής αντιδραστηρίου ή για την επίδειξη αστοχίας του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών.

Ο κόφτης ροπής απενεργοποιείται κατά το στάδιο του χαρακτηρισμού.

6.5.8.3.3. Για το στάδιο της επίδειξης, ο κινητήρας λειτουργεί σε τέσσερις κύκλους δοκιμών OBD κατ' ανώτατο όριο.

Δεν πρέπει να υπάρχει άλλη αστοχία εκτός από αυτές που εξετάζονται για τους σκοπούς της επίδειξης.

6.5.8.3.4. Πριν από την έναρξη της ακολουθίας των κύκλων δοκιμής που αναφέρονται στο σημείο 6.5.8.3.3, το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών ρυθμίζεται στη θέση "καμία αστοχία".

6.5.8.3.5. Ανάλογα με το επίπεδο των NO_x που επιλέγεται, το σύστημα ενεργοποιεί ένα προειδοποιητικό σήμα και επιπλέον, κατά περίπτωση, τον κόφτη ροπής οποιαδήποτε στιγμή πριν από το τέλος της ακολουθίας εντοπισμού. Η ακολουθία εντοπισμού μπορεί να σταματήσει μόλις το σύστημα παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών NO_x αντιδράσει σωστά.

- 6.5.8.4. Στην περίπτωση συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών που βασίζεται κυρίως στην παρακολούθηση των επιπέδων των NO_x με αισθητήρες τοποθετημένους στο ρεύμα των καυσαερίων, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να παρακολουθηθούν απευθείας ορισμένες λειτουργικότητες του συστήματος (π.χ. διακοπή στη δραστηριότητα δοσολογίας, κλειστή βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων) για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτή, επιδεικνύεται η επιλεξιμότητα λειτουργικότητας του συστήματος.
- 6.5.8.5. Το επίπεδο μείωσης της ροπής που απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 6.5.5.3 από τον κόφτη ροπής εγκρίνεται μαζί με τη γενική έγκριση της απόδοσης του κινητήρα σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ. Για το στάδιο της επίδειξης, ο κατασκευαστής επιδεικνύει στην αρχή έγκρισης τύπου ότι στη μονάδα ECU του κινητήρα έχει ενσωματωθεί ο κατάλληλος κόφτης ροπής. Δεν απαιτείται χωριστή μέτρηση της ροπής κατά το στάδιο της επίδειξης.
- 6.5.8.6. Εναλλακτικά, αντί των προβλεπόμενων στα σημεία 6.5.8.3.3 έως 6.5.8.3.5, η επίδειξη του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών και του κόφτη ροπής μπορεί να διενεργηθεί με τη δοκιμή ενός οχήματος. Η εν λόγω δοκιμή συνίσταται στην οδήγηση του οχήματος στο δρόμο ή σε πίστα δοκιμών με τις επιλεξιμότητες αντικανονικές λειτουργίες ή αστοχίες του συστήματος παρακολούθησης του ελέγχου των εκπομπών να επιδεικνύουν ότι το προειδοποιητικό σήμα και η ενεργοποίηση του κόφτη ροπής λειτουργεί, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5, και ιδίως των σημείων 6.5.5.2 και 6.5.5.3.
- 6.5.8.7. Αν, για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του σημείου 6.5, απαιτείται η αποθήκευση στη μνήμη ηλεκτρονικού υπολογιστή μη διαγράψιμου κωδικού βλάβης, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι πριν από το τέλος της ακολουθίας επίδειξης:
- θα πρέπει να μπορεί να επιβεβαιωθεί μέσω της διάταξης σάρωσης OBD η παρουσία στη μνήμη ηλεκτρονικού υπολογιστή κατάλληλου μη διαγράψιμου κωδικού βλάβης όπως περιγράφεται στο σημείο 6.5.3.3, και να αποδειχθεί ικανοποιητικά στην αρχή έγκρισης τύπου ότι η διάταξη σάρωσης δεν μπορεί να τον διαγράψει,
 - θα πρέπει να μπορεί να επιβεβαιωθεί η διάρκεια της ακολουθίας εντοπισμού με ενεργοποιημένο το προειδοποιητικό σήμα, ανατρέχοντας στις μη διαγράψιμες ώρες λειτουργίας που αναφέρονται στο σημείο 3.9.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ, και να αποδειχθεί ικανοποιητικά στην αρχή έγκρισης τύπου ότι η διάταξη σάρωσης δεν μπορεί να τις διαγράψει, και
 - θα πρέπει η αρχή έγκρισης τύπου να έχει εγκρίνει τα στοιχεία σχεδιασμού που αποδεικνύουν ότι αυτή η μη διαγράψιμη πληροφορία αποθηκεύεται, σύμφωνα με το σημείο 3.9.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ, για τουλάχιστον 400 ημέρες ή 9 600 ώρες λειτουργίας του κινητήρα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2005/78/ΕΚ

1) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 3.6.4 η φράση «μόνιμο προκαθορισμένο τρόπο εκπομπών» αντικαθίσταται από τη φράση «προκαθορισμένη εκπομπή».

β) Στο σημείο 3.7 στη δεύτερη παράγραφο, η φράση «λόγω της λειτουργίας ή του μόνιμου προκαθορισμένου τρόπου ρύθμισης εκπομπών» αντικαθίσταται από τη φράση «λόγω δυσλειτουργίας ή προκαθορισμένης ρύθμισης εκπομπών».

γ) Το σημείο 3.8.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«3.8.3. Σε περίπτωση ενεργοποίησης του ΜΙ λόγω αντικανονικής λειτουργίας του συστήματος του κινητήρα όσον αφορά τα μέτρα ελέγχου των NO_x ή αντικανονικής κατανάλωσης αντιδραστήριου και αντικανονικής δραστηριότητας δοσολογίας, ο ΜΙ μπορεί να ρυθμιστεί στην προηγούμενη κατάσταση ενεργοποίησης εφόσον δεν ισχύουν πλέον οι όροι που παρατίθενται στα σημεία 6.5.3, 6.5.4 και 6.5.7 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ.»

δ) Το σημείο 3.9.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«3.9.2. Από τις 9 Νοεμβρίου 2006 για τις νέες εγκρίσεις τύπου και από την 1η Οκτωβρίου 2007 για όλες τις ταξινομήσεις, στην περίπτωση μη διαγράψιμου κωδικού βλάβης που εμφανίζεται σύμφωνα με τα σημεία 6.5.3 ή 6.5.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ, το σύστημα OBD καταχωρίζει τον κωδικό βλάβης και τις ώρες λειτουργίας του κινητήρα κατά το διάστημα ενεργοποίησης του ΜΙ για τουλάχιστον 400 ημέρες ή 9 600 ώρες λειτουργίας του κινητήρα.

Ο εν λόγω κωδικός βλάβης και οι αντίστοιχες ώρες λειτουργίας του κινητήρα κατά το διάστημα ενεργοποίησης του ΜΙ δεν διαγράφονται με τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού διαγνωστικού ή άλλου εργαλείου που αναφέρεται στο σημείο 6.8.3 του παρόντος παραρτήματος.»

2) Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2) Παράδειγμα εφαρμογής των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2005/55/ΕΚ για την τρίτη έγκριση (χωρίς επέκταση, μέχρι τώρα) που αντιστοιχεί στην ημερομηνία εφαρμογής Β1 με στάδιο I OBD, η οποία χορηγήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο:

e11*2005/55*2005/78B*0003*00»

β) Το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«3) Παράδειγμα εφαρμογής των απαιτήσεων της οδηγίας 2005/55/ΕΚ και τροποποίησης της οδηγίας 2006/51/ΕΚ για τη δεύτερη επέκταση της τέταρτης έγκρισης που αντιστοιχεί στην ημερομηνία εφαρμογής Β2, με στάδιο II OBD, η οποία χορηγήθηκε από τη Γερμανία:

e1*2005/55*2006/51F*0004*02»;

γ) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4:

«4) Πίνακας που παρουσιάζει τους χαρακτήρες που πρέπει να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις διάφορες ημερομηνίες εφαρμογής που αναφέρονται στην οδηγία 2005/55/EK:

Χαρακτήρας	Σειρά (*)	Στάδιο I OBD (**)	Στάδιο II OBD	Ανθεκτικότητα και κατά τη χρήση της διάταξης	Έλεγχος NO _x (***)
A	A	—	—	—	—
B	B1(2005)	NAI	—	NAI	—
C	B1(2005)	NAI	—	NAI	NAI
D	B2(2008)	NAI	—	NAI	—
E	B2(2008)	NAI	—	NAI	NAI
F	B2(2008)	—	NAI	NAI	—
G	B2(2008)	—	NAI	NAI	NAI
H	C	NAI	—	NAI	—
I	C	NAI	—	NAI	NAI
J	C	—	NAI	NAI	—
K	C	—	NAI	NAI	NAI

(*) Σύμφωνα με τον πίνακα 1 σημείο 6 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/EK.

(**) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/55/EK, οι κινητήρες αερίου εξαιρούνται από το στάδιο I OBD.

(***) Σύμφωνα με το σημείο 6.5 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/EK.»