

KOMISJONI DIREKTIIV 2006/51/EÜ,

6. juuni 2006,

millega muudetakse tehnika arenguga kohandamise eesmärgil Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/55/EÜ I lisa ja direktiivi 2005/78/EÜ IV ja V lisa sõidukites kasutatava heitekontrollisüsteemi nõuete ja gaasimootoritega seotud erandite suhtes

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 13 lõike 2 teist taanet,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/55/EÜ liikmesriikide seaduste ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heidete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heidete vastu, ⁽²⁾ eriti selle artiklit 7,

ning arvestades järgmist:

(1) Direktiiv 2005/55/EÜ on üks direktiivis 70/156/EMÜ sätestatud ühenduse tüübikinnitusmenetlust käsitlevatest üksikdirektiividest.

(2) Komisjoni 14. novembri 2005. aasta direktiiviga 2005/78/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/55/EÜ (liikmesriikide seaduste ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heidete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest

ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heidete vastu) ja muudetakse selle I, II, III, IV ja VI lisa, kehtestati muudatused ja rakendusmeetmed seoses uute raskeveokite ja raskeveokite mootorite heitekontrollisüsteemide vastupidavusega, kasutusomaduste nõuetekohasusega kindlaksmääratud kasuliku tööea jooksul ning pardadiagnostikasüsteemidega (OBD-süsteemid).

(3) Tehnika arengut arvestades on asjakohane kehtestada uued nõuded heitekontrollisüsteemi katsetamiseks ning selle töötingimuste ja häirete kontrollimiseks tüübikinnituse ajal.

(4) On oluline tagada, et heitekontrollisüsteemi töötamist ei takista katkestusstrateegia.

(5) Gaasimootorites ei kasutata praegu kehtivate NO_x heitenormide järgimiseks heitgaasitagastuse või valikulise katalüütilise redutseerimise tehnoloogiat. Seega tuleks praeguses staadiumis teha gaasimootorite ja gaasil töötavate sõidukite suhtes erand nimetatud nõuetest, et tagada NO_x kontrollimeetmete nõuetekohane toimimine. Erandi võib tühistada, arvestades edasisi heitestaadiume.

(6) On asjakohane kohandada direktiivi 2005/55/EÜ I lisa punktide 6.5.3, 6.5.4 ja 6.5.5 kohaldamise kuupäeva uute tüübikinnituste puhul.

(7) Komisjon kavatses OBD-piirväärtused üle vaadata, et kohandada neid tehnika arenguga.

⁽¹⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2006/28/EÜ (ELT L 65, 7.3.2006, lk 27).

⁽²⁾ ELT L 275, 20.10.2005, lk 1. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 2005/78/EÜ (ELT L 313, 29.11.2005, lk 1).

(8) Seepärast tuleks direktiive 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ vastavalt muuta.

- (9) Käesoleva direktiiviga ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 70/156/EMÜ artikli 13 lõike 1 kohaselt moodustatud tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2005/55/EÜ I lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi I lisale.

Artikkel 2

Direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi II lisale.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 8. novembriks 2006. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad kõnealuseid norme alates 9. novembrist 2006. Kui liikmesriigid võtavad kõnealused normid vastu, lisavad nad nende normide ametliku avaldamise korral nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 6. juuni 2006

Komisjoni nimel

asepresident

Günter VERHEUGEN

I LISA

DIREKTIIVI 2005/55/EÜ MUUDATUSED

I lisa muudetakse järgmiselt.

1. Punkti 2.1 muudetakse järgmiselt:

a) termini "katkestusstrateegia" määratlus asendatakse järgmisega:

"katkestusstrateegia:

- AECS, mis vähendab BECSi heitekontrolli tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ja kasutamisel, või
- BECS, mis eristab töötamist standardiseeritud tüübikatsutuse ajal töötamisest muudes olukordades ning alandab heitkoguste kontrolli taset nende tingimuste puhul, mis ei ole kohaldatava tüübikatsutuse jaoks määrava tähtsusega,
- OBD või heitekontrollistrateegia, mis eristab töötamist standardiseeritud tüübikatsutuse ajal töötamisest muudes olukordades ning vähendab (õigeaegse ja täpse) seiresuutlikkuse taset nende tingimuste puhul, mis ei ole kohaldatava tüübikatsutuse jaoks määrava tähtsusega;"

b) termini "heidete reguleerimise juhtseadme püsiseisund" määratluses asendatakse sõnad "heidete reguleerimise juhtseadme püsiseisund" sõnadega "heidete reguleerimise juhtseadme seisund";

c) lisatakse järgmine määratlus:

"heitekontrollisüsteem – süsteem, mis tagab NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise mootorisüsteemis vastavalt I lisa punkti 6.5 nõuetele.;"

2. punkti 6.1.5.6 teises taandes asendatakse sõnad "heidete reguleerimise juhtseadme püsiseisundid" sõnadega "heidete reguleerimise juhtseadme seisundid";

3. punkt 6.5 asendatakse järgmisega:

"6.5. Nõuded NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise tagamiseks

6.5.1. Üldosa

6.5.1.1. Käesolevat punkti kohaldatakse kõikide diiselmootorisüsteemide suhtes, hoolimata tehnoloogiast, mida kasutatakse punkti 6.2.1 tabelites esitatud heitkoguste piirväärtustest kinnipidamiseks.

6.5.1.2. Kohaldamiskuupäevad

Punktide 6.5.3, 6.5.4 ja 6.5.5 nõudeid hakatakse uute tüübikinnituste puhul kohaldama alates 9. novembrist 2006 ja kõikide uute sõidukite registreerimise puhul alates 1. oktoobrist 2007.

6.5.1.3. Kõik käesoleva punktiga hõlmatud mootorisüsteemid peavad olema projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud nii, et need vastaksid nõuetele kogu kasutusaja jooksul.

6.5.1.4. Tootja esitab II lisas käesoleva punktiga hõlmatud mootorisüsteemi talituslikke kasutusomadusi ammendavalt kirjeldava teabe.

6.5.1.5. Kui mootorisüsteemis on vaja kasutada reaktiive, peab tootja täpsustama tüübikinnitustaotluses kõikide heitgaasi järeltöötlussüsteemis kasutatud reaktiivide omadusi, nt liiki ja kontsentratsioone, töitemperatuuritingimusi ning andma viiteid rahvusvahelistele standarditele jms.

- 6.5.1.6. Punktis 6.1 esitatud nõuete kohaselt peavad kõik käesoleva punktiga hõlmatud mootorisüsteemid säilitama heitkoguste kontrollifunktsiooni kõikide ühenduse territooriumil üldjuhul valitsevate tingimuste puhul, eriti ümbritseva õhu madalate temperatuuride puhul.
- 6.5.1.7. Tüübikinnituse jaoks tõestab tootja tehnilise talitusele, et reaktiivi vajavate mootorisüsteemide puhul ei ületa ammoniaagi heidete hulk kohaldatava heidete katsesükli ajal keskmist väärtust 25 ppm.
- 6.5.1.8. Reaktiivi vajavate mootorisüsteemide puhul on iga sõidukile eraldi paigaldatud reaktiivipaagi juures ka vedelikuproovi võtmiseks vajalikud vahendid. Proovivõtukoht on kergesti juurdepääsetav ilma erivahendeid või -meetodeid kasutamata.
- 6.5.2. *Hooldusnõuded*
- 6.5.2.1. Tootja annab uute raskeveokite või raskeveokite mootorite omanikele kirjaliku juhendi või korraldab sellise juhendi edastamise, milles on märgitud, et kui sõiduki heitekontrollisüsteem ei tööta korralikult, annab rikkeindikaator (MI) sellest juhile märku ning mootor hakkab seejärel töötama alatalitlusel.
- 6.5.2.2. Juhendis on kirjas sõiduki nõuetekohase kasutamise ja hoolduse nõuded, sealhulgas vajadusel ka tarbitavate reaktiivide kasutamise nõuded.
- 6.5.2.3. Juhendid peavad olema kirjutatud arusaadavas ja mittetehnilises keeles ning selle riigi keeles, kus raskeveokit või raskeveokite mootorit müüakse või registreeritakse.
- 6.5.2.4. Juhendites täpsustatakse, kas sõiduki käitaja peab reaktiive lisama tavapäraste hoolduskordade vahel, ning esitatakse vastava raskesõiduki tüübi tõenäoline reaktiivikulu.
- 6.5.2.5. Juhenditega nähakse ette, et nõuetekohaste omadustega reaktiivi kasutamine ja nende lisamine näidustuste olemasolul on kohustuslik, et sõiduk vastaks asjaomasele sõiduki- või mootoritüübile välja antud vastavustunnistusele.
- 6.5.2.6. Juhendites on kirjas, et sellise sõiduki kasutamine, mis ei tarbi ühtegi reaktiivi, kuigi see on saasteainete heidete vähendamise seisukohalt nõutav, võib olla kriminaalkorras karistatav ning et selle tõttu võivad sõiduki registreerinud riigis või mõnes teises riigis, kus sõidukit kasutatakse, muutuda kehtetuks sõidukite ostmiseks või kasutamiseks kehtestatud soodustingimused.
- 6.5.3. *Mootorisüsteemi NO_x heidete kontroll*
- 6.5.3.1. Mootorisüsteemi NO_x heidete kontrolli mittenõuetekohane töötamine (näiteks nõutava reaktiivi puudumise, heitgaasi mittenõuetekohase tagastusvoolu või heitgaasitagastuse deaktiveerimise tõttu) tehakse kindlaks, jälgides heitgaasivoogu paigutatud sensorite abil NO_x taset.
- 6.5.3.2. Kui NO_x tase ületab I lisa punkti 6.2.1 tabelis 1 esitatud kohaldatava piirväärtuse rohkem kui 1,5 g/kWh, antakse sõidukijuhile sellest teada MI aktiveerimisega, nagu viidatud direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktis 3.6.5.
- 6.5.3.3. Lisaks sellele salvestatakse vastavalt direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktile 3.9.2 arvutimällu vähemalt 400 päevaks või 9 600 mootori töötunniks kustutamiskindel veakood, mis aitab tuvastada, miks NO_x tase ületas punktis 6.5.3.2 täpsustatud taseme.

NO_x taseme ületamise põhjustest peab vajaduse korral olema võimalik kindlaks teha vähemalt järgmiseid: tühi reaktiivipaak, reaktiivi doseerimise katkemine, reaktiivi halb kvaliteet, liiga väike reaktiivikulu, heitgaasi mittenõuetekohane tagastusvool või heitgaasitagastuse deaktiveerimine. Muudel juhtudel annavad veakoodid teate "kõrge NO_x tase – põhjus teadmata".

- 6.5.3.4. Kui NO_x tase ületab artikli 4 lõikes 3 esitatud tabelis antud OBD-piirväärtused, vähendab pöördemomendi piiraja mootori talitlust vastavalt punkti 6.5.5 nõuetele nii, et sõiduki juht seda kindlasti märkab. Kui pöördemomendi piiraja on aktiveerunud, jätkub juhi teavitamine vastavalt punkti 6.5.3.2 nõuetele ja kustutamiskindel veakood salvestatakse vastavalt punktile 6.5.3.3.
- 6.5.3.5. Üksnes heitgaasitagastust ja mitte ühtegi muud NO_x heitgaasi järeltöötlussüsteemi kasutavate mootorisüsteemide puhul võib tootja kasutada punkti 6.5.3.1 nõuete kohaseks NO_x taseme kindlakstegemiseks alternatiivset meetodit. Tüübikinnituse ajal tõestab tootja, et NO_x taseme kindlakstegemise alternatiivne meetod on punktis 6.5.3.1 esitatud nõuetega võrreldes sama õigeaegne ja täpne ning toob kaasa punktides 6.5.3.2, 6.5.3.3 ja 6.5.3.4 kirjeldatud tagajärjed.
- 6.5.4. *Reaktiivide kontroll*
- 6.5.4.1. Sõidukite puhul, milles tuleb käesoleva punkti nõuete täitmiseks kasutada reaktiive, teavitatakse juhti reaktiivi hulgast sõidukile paigaldatud reaktiivipaagis spetsiaalse, sõiduki armatuurlaual asuva mehaanilise või elektroonilise näidiku abil. Hoiatus antakse ka juhul, kui reaktiivi on:
- vähem kui 10 % – tootja valikul võib see protsent olla suurem – paagi mahust, või
 - vähem kogusest, mis vastab teekonna pikkusele, mida on võimalik läbida tootja poolt täpsustatud kütusetagavaraga.
- Reaktiivi näidik paigaldatakse kütusenäidiku vahetusse lähedusse.
- 6.5.4.2. Juhti teavitatakse vastavalt direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktile 3.6.5, kui reaktiivipaak on tühi.
- 6.5.4.3. Niipea kui reaktiivipaak saab tühjaks, kohaldatakse lisaks punkti 6.5.4.2 nõuetele ka punkti 6.5.5 nõudeid.
- 6.5.4.4. Tootja võib alternatiivina punkti 6.5.3 nõuete täitmisele valida punktide 6.5.4.5–6.5.4.12 nõuete täitmise.
- 6.5.4.5. Mootorisüsteemid on varustatud vahenditega, millega tehakse kindlaks, kas sõidukis on tootja poolt kinnitatud ja käesoleva direktiivi II lisas esitatud reaktiivi omadustele vastav vedelik.
- 6.5.4.6. Kui reaktiivipaagis olev vedelik ei vasta tootja poolt kinnitatud ja käesoleva direktiivi II lisas esitatud miinimumnõuetele, kohaldatakse punktis 6.5.4.12 esitatud lisanõudeid.
- 6.5.4.7. Mootorisüsteemid on varustatud vahenditega, millega tehakse kindlaks reaktiivi kulu ning võimaldatakse sõidukiväliline juurdepääs kuluandmetele.
- 6.5.4.8. Standardse diagnostikaliidese jadapordi kaudu on võimalik teada saada reaktiivi keskmine kulu ja keskmine nõutav reaktiivikulu mootorisüsteemis kas mootori eelneva 48tunnise tööaja jooksul või aja jooksul, mis kulus vähemalt 15liitrise nõutava kulu saavutamiseks, olenevalt sellest, kumb periood on pikem, nagu viidatud direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktis 6.8.3.
- 6.5.4.9. Reaktiivi kulu jälgimiseks tuleb jälgida vähemalt järgmisi mootori parameetreid:
- reaktiivi kogus sõidukil asuvas paagis,
 - reaktiivivool või reaktiivi sissepritse heitgaasi järeltöötlussüsteemi sissepritsekohale nii lähedalt kui tehniliselt võimalik.
- 6.5.4.10. Kui punktis 6.5.4.8 määratletud perioodi jooksul on reaktiivi keskmise kulu ja keskmise nõutava reaktiivikulu kõrvalekalle rohkem kui 50 %, rakendatakse punktis 6.5.4.12 sätestatud meetmeid.

- 6.5.4.11. Kui reaktiivi doseerimine katkeb, rakendatakse punktis 6.5.4.12 sätestatud meetmeid. Meetmeid ei rakendata, kui katkestuse kutsus esile mootori elektronjuhtseade, kuna mootori töötingimused on sellised, et reaktiivi doseerimine pole heitkoguste seisukohalt nõutav, tingimusel, et tootja on tüübikinnitusasutust selgesõnaliselt teavitanud, millal selliseid töötingimusi kohaldatakse.
- 6.5.4.12. Mis tahes kõrvalekalded punktide 6.5.4.6, 6.5.4.10 või 6.5.4.11 nõuetele vastavusest peavad põhjustama samasuguseid tagajärgi kui need, millele on viidatud punktides 6.5.3.2, 6.5.3.3 ja 6.5.3.4.
- 6.5.5. *Meetmed heitkoguste järelkontrollisüsteemi loata muutmise vältimiseks*
- 6.5.5.1. Käesoleva punktiga hõlmatud mootorisüsteemid on varustatud pöördemomendi piirajaga, mis teavitab sõidukijuhti, kui mootorisüsteem ei tööta nõuetekohaselt või sõidukit käitatakse nõuetele mittevastavalt, ning julgustab seega viga(vigu) viivitamata kõrvaldama.
- 6.5.5.2. Pöördemomendi piiraja aktiveerub, kui sõiduk peatub esimest korda pärast seda, kui on ilmnenud punktides 6.5.3.4, 6.5.4.3, 6.5.4.6, 6.5.4.10 või 6.5.4.11 kirjeldatud tingimused.
- 6.5.5.3. Kui pöördemomendi piiraja aktiveerub, ei ületa mootori pöördemoment ühelgi juhul konstantset väärtust, milleks on:
- sõidukikategooriate N3 > 16 tonni, M1 > 7,5 tonni, M3/III ja M3/B > 7,5 tonni puhul 60 % mootori maksimaalsest pöördemomendist,
 - sõidukikategooriate N1, N2, N3 ≤ 16 tonni, 3,5 tonni < M1 ≤ 7,5 tonni, M2, M3/I, M3/II, M3/A ja M3/B ≤ 7,5 tonni puhul 75 % mootori maksimaalsest pöördemomendist.
- 6.5.5.4. Dokumentide ja pöördemomendi piiraja suhtes kehtivad nõuded on esitatud punktides 6.5.5.5–6.5.5.8.
- 6.5.5.5. Üksikasjalikud kirjalikud andmed, mis sisaldavad heitekontrollisüsteemi ja pöördemomendi piiraja töökaarakteristikute täielikku kirjeldust, täpsustatakse vastavalt dokumente käsitlevatele nõuetele, mis on esitatud punktis 6.1.7.1. Tootja esitab teabe mootori elektronjuhtseadmes kasutatavate punkti 6.5.6.5 kohaste algoritmide kohta, mille abil seostatakse ETC katses NO_x kontsentratsiooni konkreetse NO_x heitkogusega (g/kWh).
- 6.5.5.6. Pöördemomendi piiraja deaktiveeritakse mootori tühikäigul, kui selle aktiveerumise esile kutsunud tingimused on lakanud eksisteerimast. Pöördemomendi piirajat ei deaktiveerita automaatselt, kui selle aktiveerumise põhjused pole kõrvaldatud.
- 6.5.5.7. Pöördemomendi piirajat ei ole võimalik deaktiveerida lüliti või hooldustööriista abil.
- 6.5.5.8. Pöördemomendi piirajat ei tarvitata kaitsevæes, päästeteenistuses ja tuletõrjeteenistuses kasutatavate sõidukite ja kiirabiautode puhul. Pöördemomendi võib püsivalt deaktiveerida ainult mootori või sõiduki tootja ning nõuetekohaseks identifitseerimiseks määratakse samasse mootoritüüpikonda kuuluv spetsiaalne mootoritüüp.
- 6.5.6. *Heitekontrollisüsteemi töötingimused*
- 6.5.6.1. Heitekontrollisüsteem peab töötama, kui
- ümbritseva keskkonna temperatuur on vahemikus 266K–308K (– 7 °C–35 °C),
 - ta asub kuni 1 600 m kõrgusel merepinnast,
 - mootorijahutusvedeliku temperatuur on üle 343 K (70 °C).
- Käesolevat punkti ei kohaldata reaktiivipaagi reaktiivitaseme seire puhul, mida teostatakse igasuguste kasutustingimuste korral.

- 6.5.6.2. Heitekontrollisüsteemi võib deaktiveerida, kui mitterežiimne strateegia on aktiivne ja tulemuseks on pöördemomendi vähenemine madalama tasemeni kui punktis 6.5.5.3 vastavale sõidukikategooriale määratud tasemed.
- 6.5.6.3. Kui heidete reguleerimise juhtseadme seisund on aktiivne, jätkab heitekontrollisüsteem tööd ja vastab punkti 6.5 sätetele.
- 6.5.6.4. NO_x kontrolli meetmete nõuetele mittevastav toimimine tuvastatakse nelja OBD-katsetsükli käigus, nagu viidatud direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa 1. liite punktis 6.1 esitatud määratluses.
- 6.5.6.5. Algoritme, mida kasutatakse elektronjuhtseadmes NO_x kontsentratsiooni konkreetse NO_x heitkogusega seostamiseks (g/kWh) ETC katses, ei käsitata katkestusstrateegiana.
- 6.5.6.6. Kui käivitub AECS, mis on tüübikinnitusega tegelevalt asutuselt saanud punkti 6.1.5 kohase tüübikinnituse, kohaldatakse igasuguse AECS tööst tingitud NO_x taseme tõusu suhtes punktis 6.5.3.2 osutatud asjaomaseid piirväärtusi. Kõigil sellistel juhtudel kirjeldatakse AECSi mõju NO_x tasemele vastavalt punktile 6.5.5.5.
- 6.5.7. *Heitekontrollisüsteemi häire*
- 6.5.7.1. Heitekontrollisüsteemi puhul seiratakse elektrihäireid ja mis tahes sensorite eemaldamist või deaktiveerumist, mis takistavad süsteemil punktide 6.5.3.2 ja 6.5.3.4 kohaselt heitkoguse suurenemist tuvastada.
- Diagnostikavõimet mõjutavad sensorid on näiteks sensorid, mis mõõdavad otseselt NO_x kontsentratsiooni, karbamiidi kvaliteedi sensorid ja sensorid, mida kasutatakse reaktiivi doseerimise, reaktiivitaseme, reaktiivikulu või heitgaasitagastuse määra seireks.
- 6.5.7.2. Kui heitekontrollisüsteemi häire on kindlaks tehtud, teavitatakse juhti viivitamata hoiatussignaali aktiveerimisega vastavalt IV lisa punktile 3.6.5.
- 6.5.7.3. Pöördemomendi piiraja aktiveeritakse vastavalt punktile 6.5.5, kui häiret ei kõrvaldata 50 mootori töötunni jooksul.
- Esimeses alalõigus sätestatud aega vähendatakse 36 tunnile alates artikli 2 lõigetes 7 ja 8 täpsustatud kuupäevadest.
- 6.5.7.4. Kui heitekontrollisüsteem on teinud kindlaks, et häire on kõrvaldatud, võib kõnealuse häirega seotud veakoodi süsteemi mälust kustutada, välja arvatud punktis 6.5.7.5 osutatud juhtudel, ning vajaduse korral deaktiveeritakse pöördemomendi piiraja vastavalt punktile 6.5.5.6.
- Heitekontrollisüsteemi häirega seotud veakoodi või -koode ei tohi olla võimalik mis tahes skänneri abil süsteemi mälust kustutada.
- 6.5.7.5. Heitekontrollisüsteemi eemaldamise või deaktiveerumise korral vastavalt punktile 6.5.7.1 salvestatakse arvuti mällu vastavalt direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktile 3.9.2 vähemalt 400 päevaks või 9 600 mootori töötunniks kustutamiskindel veakood.
- 6.5.8. *Heitekontrollisüsteemi töö demonstreerimine*
- 6.5.8.1. Punktiga 3 ettenähtud tüübikinnituse taotluse osana demonstreerib tootja vastavust nimetatud punkti sätetele mootori dünamomeetril läbiviidavate katsetega vastavalt punktidele 6.5.8.2–6.5.8.7.
- 6.5.8.2. Mootoritüüpikonna või OBD-mootoritüüpikonna vastavust nimetatud punkti nõuetele võib demonstreerida tüüpikonna ühe mootori (algmootori) heitekontrollisüsteemi katsetades tingimusel, et tootja tõestab tüübikinnitusasutusele, et kogu mootoritüüpikonna heitekontrollisüsteemid on sarnased.

Demonstreerimisel võib esitada tüübikinnitusasutusele näiteks algoritme, funktsionaalseid analüüse jms.

Algmootori valib tootja kokkuleppel tüübikinnitusasutusega.

6.5.8.3. Heitekontrollisüsteemi katsetamine koosneb järgmisest kolmest etapist.

Valik:

asutus valib tootja esitatud toimumisvigade nimekirjast NO_x kontrollimeetmete toimumisvea või heitekontrollisüsteemi häire.

Kvalifikatsioon:

toimumisvea mõju kontrollitakse, mõõtes NO_x taset ETC-katsega mootori katsestendil.

Demonstreerimine:

süsteemi reaktsiooni (pöördemomendi vähenemine, hoiatussignaal jne) demonstreeritakse, katsetades mootorit nelja OBD-katsetsükli käigus.

6.5.8.3.1. Valikuetapi jaoks esitab tootja tüübikinnitusasutusele nende seirestrateegiate kirjelduse, mida kasutatakse, et kindlaks teha mis tahes NO_x kontrollimeetme võimalik toimumisviga või heitekontrollisüsteemi võimalik häire, mille tulemusena aktiveeruks pöördemomendi piiraja või üksnes hoiatussignaal.

Kõnealusesse nimekirja kuuluvate toimumisvigade tüüpilised näited on tühi reaktiivipaak, toimumisviga, mille tulemuseks on reaktiivi doseerimise katkemine, ebapiisav reaktiivi kvaliteet, liiga väike reaktiivikulu, heitgaasi mittenõuetekohane tagastusvool või heitgaasitagastuse deaktiveerumine.

Tüübikinnitusasutus valib antud nimekirjast vähemalt kaks ja maksimaalselt kolm NO_x kontrollisüsteemi toimumisviga või heitekontrollisüsteemi häiret.

6.5.8.3.2. Kvalifikatsioonietapi jaoks mõõdetakse NO_x heitkoguseid ETC-katsetsükli käigus vastavalt III lisa 2. liite sätetele. ETC-katse tulemust kasutatakse, et määrata kindlaks, milline on NO_x kontrollisüsteemi eeldatav reaktsioon demonstratsiooni käigus (pöördemomendi vähenemine ja/või hoiatussignaal). Häire simuleeritakse nii, et NO_x tase ei ületaks ühtki punktides 6.5.3.2 või 6.5.3.4 antud piirväärtust rohkem kui 1 g/kWh võrra.

Heidete kvalifikatsioon ei ole nõutav tühja reaktiivipaagi korral või kui demonstreeritakse heitekontrollisüsteemi häiret.

Pöördemomendi piiraja deaktiveeritakse kvalifikatsiooniprotsessi käigus.

6.5.8.3.3. Demonstreerimisetapi jaoks katsetatakse mootorit maksimaalselt nelja OBD-katsetsükli käigus.

Võivad esineda ainult demonstratsiooniks valitud häired.

6.5.8.3.4. Enne punktis 6.5.8.3.3 nimetatud katseseeria käivitamist seatakse heitekontrollisüsteem seisundisse "häired puuduvad".

6.5.8.3.5. Olenevalt valitud NO_x tasemest aktiveerib süsteem hoiatussignaali ja vajaduse korral pöördemomendi piiraja mis tahes ajahetkel enne katseseeria lõppu. Katseseeria võib peatada, kui NO_x kontrollisüsteem on nõuetekohaselt reageerinud.

- 6.5.8.4. Heitekontrollisüsteemi puhul, mis põhineb peamiselt heitevoos paiknevate sensorite abil NO_x taseme seirel, võib tootja nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks otsustada teatavate süsteemi funktsioonide (nt doseerimise katkemine, suletud tagastusvooluklapp) otsese seire kasuks. Sel juhul demonstreeritakse valitud süsteemi funktsioone.
- 6.5.8.5. Punktiga 6.5.5.3 ettenähtud tase, mille pöördemomendi piiraja peab pöördemomendi vähendamisel saavutama, kinnitatakse koos mootori üldise talitluse kinnitamisega vastavalt direktiivile 80/1269/EMÜ. Demonstreerimisel tõestab tootja tüübikinnitusasutusele, et mootori elektronjuhtseadmesse on lisatud nõuetekohane pöördemomendi piiraja. Eraldi pöördemomendi mõõtmine demonstreerimise ajal ei ole nõutav.
- 6.5.8.6. Alternatiivina punktidele 6.5.8.3.3–6.5.8.3.5 võib heitekontrollisüsteemi ja pöördemomendi piiraja tööd demonstreerida sõidukit katsetades. Sõidukiga sõidetakse teel või katserajal, kusjuures valitud heitekontrollisüsteemi toimimisvead või häired aitavad demonstreerida, et hoiatussignaali ja pöördemomendi piiraja aktiveerimine toimub vastavalt punkti 6.5 ja eriti punktide 6.5.5.2. ja 6.5.5.3 nõuetele.
- 6.5.8.7. Kui punkti 6.5 nõuete täitmiseks on vajalik kustutamiskindla veakoodi salvestamine arvutimällu, peavad demonstratsiooniseeria lõpuks olema täidetud järgmised kolm tingimust:
- OBD skänneri abil on võimalik kinnitada punktis 6.5.3.3 kirjeldatud sobiva kustutamiskindla veakoodi olemasolu OBD arvutimällu ning tüübikinnitusasutusele on võimalik tõestada, et skänner ei saa seda koodi kustutada, ning
 - direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktis 3.9.2 nimetatud kustutamiskindla loendaja abil on võimalik kindlaks määrata aeg, mille jooksul hoiatussignaal oli katseseeria ajal aktiivne, ja on võimalik tõestada, et skänner ei saa seda koodi kustutada, ning
 - tüübikinnitusasutus on kinnitanud konstruktsioonelemendid, mis näitavad, et kõnealune kustutamiskindel teave on salvestatud arvutimällu vastavalt direktiivi 2005/78/EÜ IV lisa punktile 3.9.2 vähemalt 400 päevaks või 9 600 mootori töötunniks.”
-

II LISA

DIREKTIIVI 2005/78/EÜ MUUDATUSED

1. IV lisa muudetakse järgmiselt:

- a) punktis 3.6.4 asendatakse sõnad "heidete reguleerimise juhtseadme püsiseisund" sõnadega "heidete reguleerimise juhtseadme seisund";
- b) punkti 3.7 teises taandes asendatakse sõnad "heidete reguleerimise juhtseadme püsiseisund" sõnadega "heidete reguleerimise juhtseadme seisund";
- c) punkt 3.8.3 asendatakse järgmisega:

"3.8.3 Kui rikkeindikaatori aktiveerumise põhjustab NO_x kontrollimeetmetega seotud mootorisüsteemi toimimisviga või nõuetele mittevastav reaktiivikulu ja doseerimistegevus, võib rikkeindikaatori lülitada aktiveerimiseks asendisse, kui direktiivi 2005/55/EÜ I lisa punktides 6.5.3, 6.5.4 ja 6.5.7 esitatud tingimused ei ole enam täidetud.";

- d) punkt 3.9.2 asendatakse järgmisega:

"3.9.2 Alates 9. novembrist 2006 uute tüübikinnitusete puhul ja alates 1. oktoobrist 2007 mis tahes registreerimise puhul, kui kustutamiskindel veakood on tekitatud direktiivi 2005/55/EÜ I lisa punktide 6.5.3 või 6.5.4 kohaselt, säilitab OBD-süsteem veakoodi registreeringu ja mootori töötunnid rikkeindikaatori aktiveeritud oleku ajal vähemalt 400 päeva või 9 600 mootori töötunni ulatuses.

Ühtegi veakoodi ega sellele vastavat mootori töötundide arvu, mil rikkeindikaator oli aktiveeritud, ei saa kustutada ühegi välise diagnostikaseadme ega muu käesoleva lisa punktis 6.8.3 nimetatud tööriista abil."

2. V lisa muudetakse järgmiselt:

- a) punkt 2 asendatakse järgmise tekstiga:

"2. Näide käesolevas direktiivis ja direktiivis 2005/55/EÜ sätestatud nõuete kohaldamise kohta Ühendkuningriigis välja antud kolmanda tüübikinnitusete suhtes (esialgu ilma laienduseta), mis koos OBD-süsteemi esimese etapiga vastab kohaldamiskuupäevale B1:

e11*2005/55*2005/78B*0003*00";

- b) punkt 3 asendatakse järgmise tekstiga:

"3. Näide direktiivis 2005/55/EÜ ja seda muutvas direktiivis 2006/51/EÜ sätestatud nõuete kohaldamise kohta Saksamaal välja antud neljanda tüübikinnitusete suhtes (esialgu ilma laienduseta), mis koos OBD-süsteemi teise etapiga vastab kohaldamiskuupäevale B2:

e1*2005/55*2006/51F*0004*02";

c) lisatakse järgmine punkt 4:

“4. Tabel tähtsümbolite kasutamise kohta vastavalt direktiivis 2005/55/EÜ sätestatud eri kohaldamiskuupäevadele

Tähtsümbol	Rida (*)	OBD I etapp (**)	OBD II etapp	Vastupidavus ja kasutus-tingimused	NO _x heidete kontroll (***)
A	A	—	—	—	—
B	B1(2005)	JAH	—	JAH	—
C	B1(2005)	JAH	—	JAH	JAH
D	B2(2008)	JAH	—	JAH	—
E	B2(2008)	JAH	—	JAH	JAH
F	B2(2008)	—	JAH	JAH	—
G	B2(2008)	—	JAH	JAH	JAH
H	C	JAH	—	JAH	—
I	C	JAH	—	JAH	JAH
J	C	—	JAH	JAH	—
K	C	—	JAH	JAH	JAH

(*) Vastavalt direktiivi 2005/55/EÜ I lisa punkti 6 I tabelile.

(**) Vastavalt direktiivi 2005/55/EÜ artiklile 4 jäetakse OBD I etapis välja gaasimootorid.

(***) Vastavalt direktiivi 2005/55/EÜ I lisa punktile 6.5.”