

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Ιουλίου 1989

περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών του Συμβουλίου 70/157/ΕΟΚ, 70/220/ΕΟΚ, 72/245/ΕΟΚ, 72/306/ΕΟΚ, 80/1268/ΕΟΚ και 80/1269/ΕΟΚ στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα

(89/491/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

την οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 87/354/ΕΟΚ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

την οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν 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⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 88/436/ΕΟΚ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 5,

την οδηγία 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 1972 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην εξουδετέρωση των ραδιοηλεκτρικών παρασίτων που παράγονται από τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

την 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 προοριζόμενους για την προώθηση των οχημάτων⁽⁶⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

την οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα⁽⁷⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ισχύ των κινητήρων των οχημάτων με κινητήρα⁽⁸⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 88/195/ΕΟΚ⁽⁹⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας:

ότι με την οδηγία 88/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁰⁾, που τροποποιεί την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, έχουν εισαχθεί απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση αμόλυβδης βενζίνης· ότι για την προσαρμογή των υφιστάμενων κινητήρων στη βενζίνη αυτή είναι αναγκαίο, σε πολλές περιπτώσεις, να επέλθουν τεχνικής φύσεως μετατροπές που είναι συναφείς με τη συμμόρφωση προς τις σχετικές οδηγίες· ότι θεωρείται σκόπιμο να διευκολυνθούν οι διοικητικοί χειρισμοί για τις αναγκαίες τροποποιήσεις στην έγκριση τύπου των οχημάτων που αφορά το θέμα αυτό ώστε να προωθηθεί η ταχεία επέκταση της χρήσης αμόλυβδης βενζίνης· ότι θεωρείται επίσης απαραίτητο να καταστούν σαφέστερες οι προδιαγραφές της οδηγίας 88/76/ΕΟΚ που δεν επιτρέπουν σε οχήματα εφοδιασμένα με συστήματα ελέγχου εκπομπών να χρησιμοποιούν βενζίνη με μόλυβδο εφόσον η βενζίνη αυτή μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα εν λόγω συστήματα· ότι

(¹) ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 16.

(²) ΕΕ αριθ. L 192 της 11. 7. 1987, σ. 43.

(³) ΕΕ αριθ. L 76 της 6. 4. 1970, σ. 1.

(⁴) ΕΕ αριθ. L 214 της 6. 8. 1988, σ. 1.

(⁵) ΕΕ αριθ. L 152 της 6. 7. 1972, σ. 15.

(⁶) ΕΕ αριθ. L 190 της 20. 8. 1972, σ. 1.

(⁷) ΕΕ αριθ. L 375 της 31. 12. 1980, σ. 36.

(⁸) ΕΕ αριθ. L 375 της 31. 12. 1980, σ. 46.

(⁹) ΕΕ αριθ. L 92 της 9. 4. 1988, σ. 50.

(¹⁰) ΕΕ αριθ. L 36 της 9. 2. 1988, σ. 1.

είναι επιπλέον σκόπιμο να εισαχθεί στην οδηγία 72/306/ΕΟΚ το νέο καύσιμο αναφοράς για πετρελαιοκινητήρες, για το οποίο δίδονται προδιαγραφές στην παρούσα οδηγία· ότι θεωρείται σκόπιμο να εναρμονιστούν, με την ευκαιρία αυτή, οι τεχνικές διατάξεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ, με τις διατάξεις του αντίστοιχου κανονισμού της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη· ότι οι τροποποιήσεις που περιέχονται στην παρούσα οδηγία είναι επιθυμητό να ενσωματωθούν το ταχύτερο δυνατόν στις σχετικές εθνικές νομοθεσίες, δεδομένου ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις απαιτούνται ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου όταν τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί για βενζίνη με μόλυβδο και τα οχήματα που απαιτούν αμόλυβδη βενζίνη πρόκειται να συνυπάρχουν·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας συμφωνούν με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών για τα οχήματα με κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Οι ακόλουθες οδηγίες τροποποιούνται σύμφωνα με τα συνημμένα παραρτήματα:

- η οδηγία 70/157/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I,
- η οδηγία 70/220/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II,

- η οδηγία 72/245/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III,
- η οδηγία 72/306/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα IV,
- η οδηγία 80/1268/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα V,
- η οδηγία 80/1269/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VI.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1990. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 1989.

Για την Επιτροπή

Martin BANGEMANN

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 70/157/ΕΟΚ

Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

- «6. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ
- 6.1. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι ώστε τα οχήματα αυτά να κινούνται με αμόλυβδη βενζίνη
- 6.1.1. Η έγκριση τύπου οχήματος τροποποιημένου ή/και που έχει υποστεί ρύθμιση αποκλειστικά και μόνο με σκοπό να μπορεί το όχημα να κινείται με αμόλυβδη βενζίνη, όπως ορίζει η οδηγία 85/210/ΕΟΚ, ελεγκτείται εφόσον ο κατασκευαστής δεσφαιώνει, με την προϋπόθεση έγκρισης από την υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου, ότι η ηχοστάθμη για τα τροποποιημένα οχήματα δεν υπερβαίνει τις οριακές τιμές που καθορίζονται στο σημείο 5.2.2.1
- 6.2. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι για άλλο λόγο
- 6.2.1. Η έγκριση τύπου οχήματος είναι δυνατό να επεκταθεί σε τύπους οχημάτων που διαφέρουν όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, εφόσον η υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου θεωρεί ότι οι επερχόμενες τροποποιήσεις δεν ενδέχεται να έχουν σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις στην ηχοστάθμη του οχήματος.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 70/220/ΕΟΚ

1. Στην αρχή της παραγράφου 2 δεύτερο εδάφιο παρεμβάλλονται τα ακόλουθα:
- «2.2. Ο όρος "μάζα αναφοράς" σημαίνει η μάζα του οχήματος όταν αυτό βρίσκεται σε κατάσταση τέτοια ώστε να μπορεί να κυκλοφορήσει αφού από αυτήν αφαιρεθούν 75 kg, όσο λαμβάνεται πάντα η μάζα του οδηγού, και προστεθούν 100 kg (σταθερά).»
2. Το σημείο 3.2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3.2.4. Στην περίπτωση οχημάτων εξοπλισμένων με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη, δήλωση αν εφαρμόζεται το σημείο 5.1.2.1 (περιορισμένης διαμέτρου στόμιο) ή το σημείο 5.1.2.2 (επισήμανση). Στη δεύτερη περίπτωση περιγράφεται η επισήμανση.»
3. Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 5.1.2.1 και 5.1.2.2:
- «5.1.2.1. Με την επιφύλαξη του σημείου 5.1.2.2, το στόμιο εισόδου καυσίμου στη δεξαμενή καυσίμου σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η πλήρωση της δεξαμενής με στόμιο αντλίας του οποίου η εξωτερική διάμετρος είναι μεγαλύτερη ή ίση προς 23,6 mm.
- 5.1.2.2. Το σημείο 5.1.2.1 δεν εφαρμόζεται σε οχήματα σε σχέση με τα οποία ισχύουν οι δύο ακόλουθες προϋποθέσεις, δηλαδή:
- 5.1.2.2.1. το όχημα έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί έτσι ώστε κανένα από τα συστήματα που έχουν σχέση με τον έλεγχο της ρύπανσης από αέριους ρύπους δεν επηρεάζεται δυσμενώς από τη βενζίνη με μόλυβδο και
- 5.1.2.2.2. υπάρχει ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη επισήμανση με το σύμβολο της αμόλυβδης βενζίνης (4.26) σύμφωνα με την προδιαγραφή ISO 2575-1982 (1) σε τέτοια θέση ώστε η επισήμανση αυτή να διακρίνεται αμέσως από το άτομο που γεμίζει τη δεξαμενή καυσίμου. Άλλες επισήμανσεις επιτρέπονται επιπλέον της επισήμανσης αυτής.»

(1) Προϊόν του οχήματος 22 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 78/316/ΕΟΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 72/245/ΕΟΚ

Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ

- 8.1. **Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι ώστε τα οχήματα αυτά να κινούνται με αμόλυβδη βενζίνη**
- 8.1.1. Η έγκριση τύπου οχήματος τροποποιημένου ή/και που έχει υποστεί ρύθμιση αποκλειστικά και μόνο με σκοπό να μπορεί το όχημα να κινείται με αμόλυβδη βενζίνη, όπως ορίζει η οδηγία 85/210/ΕΟΚ, επεκτείνεται εφόσον ο κατασκευαστής δεσφαιώνει, με την προϋπόθεση έγκρισης από την υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου, ότι η εξουδετέρωση ραδιοηλεκτρικών παρασίτων στα τροποποιημένα οχήματα πραγματοποιείται εντός των ορίων που απαιτούνται για την πιστότητα παραγωγής, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 του παρόντος παραρτήματος.
- 8.2. **Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι για άλλο λόγο**
- 8.2.1. Η έγκριση τύπου οχήματος είναι δυνατό να επεκταθεί σε τύπους οχημάτων που διαφέρουν όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο σημείο 2.2 του παρόντος παραρτήματος εφόσον η υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου θεωρεί ότι οι επερχόμενες τροποποιήσεις δεν ενδέχεται να έχουν σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις όσον αφορά την εξουδετέρωση ραδιοηλεκτρικών παρασίτων του οχήματος.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 72/306/ΕΟΚ

Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Καύσιμο αναφοράς CEC RF-03-A-84 ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽⁷⁾

	Όρια και μονάδες	Μέθοδος ASTM
Αριθμός κετανίων ⁽⁴⁾	ελάχιστο 49 μέγιστο 53	D 613
Πυκνότητα στους 15 °C (kg/l)	ελάχιστο 0,835 μέγιστο 0,845	D 1298
Απόσταξη ⁽²⁾ 50 % 90 %	ελάχιστο 245 °C ελάχιστο 320 °C μέγιστο 340 °C μέγιστο 370 °C	D 86
Τελικό σημείο ζέσης	ελάχιστο 55 °C	D 93
Σημείο ανάφλεξης	ελάχιστο – μέγιστο – 5 °C	EN 116 (CEN)
Σημείο έμφραξης φίλτρου εν ψυχρώ	ελάχιστο – μέγιστο – 5 °C	D 445
Ιξώδες στους 40 °C	ελάχιστο 2,5 mm ² /S μέγιστο 3,5 mm ² /S	D 1266/D 262 D 2785
Περιεκτικότητα σε θείο	(ελάχιστο) να αναφέρεται μέγιστο 0,3 % κατά μάζα	D 130
Διάβρωση χαλκού	μέγιστο 0,2 % κατά μάζα	D 189
Κατάλοιπα άνθρακα κατά Conradson (10 % DR)	μέγιστο 0,01 % κατά μάζα	D 482
Περιεκτικότητα σε τέφρα	μέγιστο 0,05 % κατά μάζα	D 95/D 1744
Περιεκτικότητα σε νερό	μέγιστο 0,2 mg KPH/g	D 2274
Δείκτης εξουδετέρωσης (ισχυρό οξύ)	μέγιστο 2,5 mg/100 ml	
Σταθερότητα έναντι οξείδωσης ⁽⁴⁾	να αναφέρεται	
Πρόσθετα ⁽²⁾		
Σχέση άνθρακα-υδρογόνου	να αναφέρεται	

⁽¹⁾ Για όλες τις ιδιότητες που αναφέρονται ανωτέρω, οι αντίστοιχες μέθοδοι ISO θα υιοθετηθούν όταν εκδοθούν.

⁽²⁾ Οι αναγραφόμενες τιμές αφορούν τις εξαμιζόμενες ποσότητες (ανακατωμένη % + απώλειες %).

⁽³⁾ Οι τιμές που αναφέρονται στις προδιαγραφές είναι "αληθείς τιμές". Κατά τον καθορισμό των οριακών τιμών εφαρμόστηκαν οι όροι του ASTM D 3244 "Καθορισμός βάσης για περιπτώσεις αμφισβήτησης όσον αφορά την ποσότητα στην παραγωγή πετρελαίου", ενώ κατά τον καθορισμό της ελάχιστης τιμής λήφθηκε υπόψη ελάχιστη διαφορά 2R πάνω από το μηδέν. Κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι AR (R = αναπαραγωγικότητα).

Παρά τη μέτρηση αυτή, που είναι απαραίτητη για λόγους στατιστικής, ο παραγωγός του καυσίμου πρέπει να επιδιώκει τιμή μηδενική στην περίπτωση που η μέγιστη οριζόμενη τιμή είναι 2R και τη μέση τιμή σε περίπτωση που τίθενται μέγιστο και ελάχιστο όριο. Σε περίπτωση που είναι αναγκαίο να διεκρινιστεί σε ποιο βαθμό κάποιο καύσιμο τηρεί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, εφαρμόζονται οι όροι του ASTM D 3244.

⁽⁴⁾ Η περιοχή τιμών για τα κετάνια δεν συμφωνεί με την απαίτηση που προβλέπει ελάχιστο εύρος τιμών 4R. Εντούτοις σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ προμηθευτή και χρήστη καυσίμου, μπορεί να εφαρμοστούν οι όροι του ASTM D 3244 για την επίλυσή της, με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται επανειλημμένες μετρήσεις και αρκετές σε αριθμό ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία ακρίβεια, πράγμα που είναι προτιμότερο από έναν και μόνο προσδιορισμό.

⁽⁵⁾ Το καύσιμο αυτό πρέπει να βασίζεται μόνο σε άμεσα κλάσματα απόσταξης υδρογονανθράκων και σε κλάσματα πυρόλυσης. Επιτρέπεται η αποθείωση. Δεν πρέπει να περιέχει μεταλλικά πρόσθετα για τη δελτίαση των κετανίων.

⁽⁶⁾ Ακόμη και αν η σταθερότητα στην οξείδωση είναι υπό έλεγχο, είναι πιθανό ότι η διάρκεια ζωής του προϊόντος είναι περιορισμένη. Πρέπει να ζητείται η γνώμη του προμηθευτή όσον αφορά τις συνθήκες αποθήκευσης και τη διάρκεια ζωής.

(⁷) Σε περίπτωση που είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθεί υπολογισμός της θερμικής απόδοσης ενός κινητήρα οχήματος, η θερμογόνος δύναμη του καυσίμου μπορεί να υπολογιστεί με τον τύπο:

$$\text{Ειδική ενέργεια (θερμογόνος δύναμη) (καθαρή) MJ/Kg} = (46,423 - 8,792d^2 + 3,170d) [1 - (x + y + s)] + 9,420s - 2,499x$$

όπου: d = πυκνότητα στους 15 ° C
 x = περιεκτικότητα σε νερό κατά μάζα (%)
 y = περιεκτικότητα σε τέφρα κατά μάζα (%)
 s = περιεκτικότητα σε θείο κατά μάζα (%).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 80/1268/ΕΟΚ

1. Η παράγραφος 3.1.1 τροποποιείται ως εξής:

Η φράση «όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 78/665/ΕΟΚ» διαγράφεται.

2. Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:

«7. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ

7.1. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι ώστε τα οχήματα αυτά να κινούνται με αμόλυβδη βενζίνη

7.1.1. Με την προϋπόθεση έγκρισης από την υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου, η έγκριση τύπου οχήματος τροποποιημένου ή/και που έχει υποστεί ρυθμίσεις αποκλειστικά και μόνο για να είναι δυνατό να κυκλοφορεί με αμόλυβδη βενζίνη, όπως ορίζει η οδηγία 85/210/ΕΟΚ, επεκτείνεται με βάση του ακόλουθους εναλλακτικούς όρους:

7.1.1.1. Ο κατασκευαστής δεσμεύεται ότι η κατανάλωση καυσίμου για τις εκάστοτε συνθήκες δοκιμής δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 5 % την τιμή που σημειώνεται με το αρχικό, μη τροποποιημένο, όχημα εγκεκριμένου τύπου. Στην περίπτωση αυτή, η επέκταση επιβεβαιώνει τις τιμές της αρχικής έγκρισης τύπου, ή

7.1.1.2. Ο κατασκευαστής δηλώνει νέα τιμή κατανάλωσης καυσίμου για όποια από τις τρεις συνθήκες δοκιμής σημειώνεται υπέρβαση μεγαλύτερη από 5 % σε σχέση με την τιμή που αντιστοιχεί στο αρχικό, μη τροποποιημένο όχημα εγκεκριμένου τύπου. Στην περίπτωση αυτή, στην επέκταση καθορίζονται οι νέες δηλωθείσες τιμές σαν τιμές που ισχύουν για τον τροποποιημένο τύπο οχήματος.

7.2. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι για άλλο λόγο

7.2.1. Η έγκριση τύπου οχήματος είναι δυνατό να επεκταθεί σε τύπους οχημάτων που διαφέρουν όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα II, εφόσον η υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου θεωρεί ότι οι επερχόμενες τροποποιήσεις δεν ενδέχεται να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην κατανάλωση καυσίμου του οχήματος.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 80/1269/ΕΟΚ

Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ

8.1. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι ώστε τα οχήματα αυτά να κινούνται με αμόλυβδη βενζίνη

8.1.1. Με την προϋπόθεση έγκρισης από την υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου, η έγκριση τύπου οχήματος τροποποιημένου ή/και που έχει υποστεί ρυθμίσεις αποκλειστικά και μόνο για να είναι δυνατό να κυκλοφορεί με αμόλυβδη βενζίνη, όπως ορίζει η οδηγία 85/210/ΕΟΚ, επεκτείνεται με βάση τους ακόλουθους εναλλακτικούς όρους:

8.1.1.1. ο κατασκευαστής δεσφαιώνει ότι η ισχύς του κινητήρα του τροποποιημένου οχήματος παραμένει εντός των ορίων των απαιτούμενων για την πιστότητα παραγωγής, όπως ορίζεται στην παράγραφο 9 δεύτερο εδάφιο και επιτυγχάνεται με το αρχικό, μη τροποποιημένο όχημα εγκεκριμένου τύπου. Στην περίπτωση αυτή, η επέκταση επιβεβαιώνει την ισχύ που αναφέρεται στην αρχική έγκριση τύπου, ή

8.1.1.2. ο κατασκευαστής δηλώνει νέα τιμή ισχύος κινητήρα, μικρότερη σε σχέση με εκείνη του αρχικού, μη τροποποιημένου οχήματος εγκεκριμένου τύπου. Στην περίπτωση αυτή, η επέκταση ορίζει τις νέες δηλωθείσες τιμές που ισχύουν για τον τροποποιημένο τύπο οχήματος.

8.2. Τύποι οχημάτων τροποποιημένοι για άλλο λόγο

Κάθε άλλη τροποποίηση του κινητήρα όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο συμπληρωματικό παράρτημα 1 ή στο συμπληρωματικό παράρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος αναφέρεται στην αρμόδια υπηρεσία. Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω υπηρεσία έχει τη δυνατότητα:

8.2.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν είναι τέτοιες ώστε να έχουν ουσιαστικές επιπτώσεις στην ισχύ του κινητήρα,

8.2.2. είτε να ζητήσει περαιτέρω προσδιορισμό της ισχύος του κινητήρα με την πραγματοποίηση των δοκιμών που κρίνονται αναγκαίες.»

2. Το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

9. ΑΝΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗ ΚΑΘΑΡΗΣ ΙΣΧΥΟΣ

9.1. Η καθαρή ισχύς του κινητήρα, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή, για το συγκεκριμένο τύπο του κινητήρα, είναι δυνατό να διαφέρει κατά $\pm 2\%$, όσον αφορά τη μέγιστη τιμή της, και κατά $\pm 4\%$ στα τέσσερα σημεία μέτρησης, με ανοχή $1,5\%$ στην ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα, από τις τιμές που μετρούνται από την τεχνική υπηρεσία στον κινητήρα που υποβλήθηκε σε δοκιμή.

9.2. Στις δοκιμές ελέγχου και πιστότητας της παραγωγής, η ισχύς πρέπει να μετρείται σε δύο επίπεδα στροφών του κινητήρα S1 και S2, που αντιστοιχούν στα σημεία μέτρησης της μέγιστης ισχύος και του μέγιστου ζεύγους που αναφέρονται για την επικύρωση του τύπου. Στα δύο αυτά επίπεδα στροφών του κινητήρα, η καθαρή ισχύς, μετρούμενη τουλάχιστον σε ένα σημείο εντός των διαστημάτων $S1 \pm 5\%$ και $S2 \pm 5\%$, δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από $\pm 5\%$ από την τιμή που ορίστηκε κατά την επικύρωση.