

ΟΔΗΓΙΑ 1999/99/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Δεκεμβρίου 1999

για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την ισχύ κινητήρος των μηχανοκινήτων οχημάτων
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

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 στην έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/91/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2,

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 μηχανοκινήτων οχημάτων ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/21/ΕΚ ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) η οδηγία 80/1269/ΕΟΚ είναι μια από τις επιμέρους οδηγίες της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΚ τύπου, η οποία θεσπίζεται βάσει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ· κατά συνέπεια, οι διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ σχετικά με τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες των οχημάτων ισχύουν για την εν λόγω οδηγία·
- (2) στο πλαίσιο της εγκρίσεως τύπου των οχημάτων που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το αέριο (υγραέριο και φυσικό αέριο), είναι απαραίτητο να εισαχθούν διατάξεις στην οδηγία 80/1269/ΕΟΚ για τη μέτρηση της ισχύος του κινητήρος τέτοιου είδους οχημάτων, ιδίως όσον αφορά τα καύσιμα δοκιμής που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, όπως ορίζονται στην οδηγία 98/77/ΕΚ της Επιτροπής, της 2ας Οκτωβρίου 1998, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τα μέτρα που επιβάλλεται να ληφθούν για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από εκπομπές μηχανοκινήτων οχημάτων ⁽⁵⁾· είναι σκόπιμο, συνεπώς, να τηρηθούν οι τεχνικές απαιτήσεις που έχουν εγκριθεί από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη στον κανονισμό αριθ. 85 ⁽⁶⁾·
- (3) τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

Άρθρο 1

Το παράρτημα Ι της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Από 1ης Ιανουαρίου 2000, τα κράτη μέλη δεν δικαιούνται, για λόγους που αφορούν την ισχύ του κινητήρα:

- να απορρίπτουν, ως προς οποιοδήποτε δεδομένο τύπο μηχανοκινήτου οχήματος, την χορήγηση εγκρίσεως ΕΚ τύπου ή εθνικής εγκρίσεως τύπου, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ είτε
- να μη χορηγούν εθνική έγκριση είτε
- να απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε λειτουργία οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

εφόσον τα στοιχεία ισχύος του κινητήρα καθορίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

2. Από 1ης Ιανουαρίου 2000, τα κράτη μέλη:

- δεν χορηγούν πλέον έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και
- δικαιούνται να απορρίπτουν τη χορήγηση εθνικής εγκρίσεως τύπου εκτός των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

για τύπο οχήματος, εφόσον η ισχύς του κινητήρα δεν καθορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τα κείμενα των διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

⁽¹⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 11 της 16.1.1999, σ. 25.

⁽³⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 125 της 16.5.1997, σ. 31.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 286 της 23.10.1998, σ. 34.

⁽⁶⁾ Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, κανονισμός αριθ. 85 (Ε/ΕΚΕ/324-Ε/ΕΚΕ/TRANS/505/Αναθ. 1/συμπλήρωμα 84), όπως τροποποιήθηκε.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 15 Δεκεμβρίου 1999.

Για την Επιτροπή

Erkki LIIKANEN

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 80/1269/ΕΟΚ

1. Το σημείο 5.3.11. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.3.11. Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι το εξής:

- 5.3.11.1. Για κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο τη βενζίνη:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο που διατίθεται στην αγορά. Σε περίπτωση διαφοράς, πρέπει να χρησιμοποιείται το καύσιμο αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΧ σημείο 1 της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία. Αντί του προαναφερθέντος καυσίμου αναφοράς, μπορούν να χρησιμοποιούνται τα καύσιμα αναφοράς που καθορίζονται από το CEC (*) για κινητήρες που χρησιμοποιούν ως καύσιμο τη βενζίνη στο έγγραφο RF-08-A-85 του CEC.

- 5.3.11.2. Για κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το υγραέριο:

- 5.3.11.2.1. Στην περίπτωση κινητήρων με αυτοπροσαρμόζομενη τροφοδοσία:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο που διατίθεται στην αγορά. Σε οποιαδήποτε περίπτωση διαφοράς, το καύσιμο πρέπει να είναι ένα από τα καύσιμα αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΧα της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.

- 5.3.11.2.2. Στην περίπτωση κινητήρων χωρίς αυτοπροσαρμόζομενη τροφοδοσία:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι το καύσιμο αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα Ια της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, με το χαμηλότερο περιεχόμενο C3.

- 5.3.11.2.3. Στην περίπτωση κινητήρα με σήμανση για συγκεκριμένη σύσταση καυσίμου:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο για το οποίο φέρει σήμανση ο κινητήρας.

- 5.3.11.2.4. Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στην έκθεση δοκιμής.

- 5.3.11.3. Για κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το φυσικό αέριο:

- 5.3.11.3.1. Στην περίπτωση κινητήρων με αυτοπροσαρμόζομενη τροφοδοσία:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο που διατίθεται στην αγορά. Σε οποιαδήποτε περίπτωση διαφοράς, το καύσιμο πρέπει να είναι ένα από τα καύσιμα αναφοράς που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΧα της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.

- 5.3.11.3.2. Στην περίπτωση κινητήρων χωρίς αυτοπροσαρμόζομενη τροφοδοσία:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι αυτό που διατίθεται στην αγορά με δείκτη Wobbe τουλάχιστον $52,6 \text{ MJm}^{-3}$ (0 °C, 101,3 kPa). Σε περίπτωση διαφοράς, το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι το καύσιμο αναφοράς G20 που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΧα της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, δηλαδή το καύσιμο με τον υψηλότερο δείκτη Wobbe.

- 5.3.11.3.3. Στην περίπτωση κινητήρα με σήμανση για ειδική σειρά καυσίμων:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο που διατίθεται στην αγορά, με δείκτη Wobbe τουλάχιστον $52,6 \text{ MJm}^{-3}$ (0 °C, 101,3 kPa), εφόσον ο κινητήρας φέρει σήμανση για τη σειρά Η αερίων, ή τουλάχιστον $47,2 \text{ MJm}^{-3}$ (0 °C, 101,3 kPa), εφόσον ο κινητήρας φέρει σήμανση για τη σειρά Λ αερίων. Σε περίπτωση διαφοράς, το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι το καύσιμο αναφοράς G20, που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΧα της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, εφόσον ο κινητήρας φέρει σήμανση για τη σειρά Η αερίων, ή το καύσιμο αναφοράς G23, εφόσον ο κινητήρας φέρει σήμανση για τη σειρά Λ αερίων, δηλαδή το καύσιμο με τον υψηλότερο δείκτη Wobbe για τη σχετική σειρά.

- 5.3.11.3.4. Στην περίπτωση κινητήρα που φέρει σήμανση για ειδική σύσταση καυσίμων:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι το καύσιμο για το οποίο φέρει σήμανση ο κινητήρας.

- 5.3.11.3.5. Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στην έκθεση δοκιμής.

- 5.3.11.4. Για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο πρέπει να είναι εκείνο που διατίθεται στην αγορά. Σε περίπτωση διαφοράς, πρέπει να χρησιμοποιείται το καύσιμο αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΧ, σημείο 2 της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία. Αντί του προαναφερθέντος καυσίμου αναφοράς, μπορεί να χρησιμοποιείται το καύσιμο αναφοράς που καθορίζεται από το CEC (*) για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, στα έγγραφα RF-03-A-84 του CEC.

- 5.3.11.5. Οι κινητήρες επιβαλλόμενης ανάρτησης οχημάτων που κινούνται με πετρέλαιο ή με αέριο καύσιμο, πρέπει να δοκιμάζονται και για τα δύο είδη καυσίμου, σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 5.3.11.1 έως 5.3.11.3. Τα οχήματα που χρησιμοποιούν ως καύσιμο τόσο τη βενζίνη όσο και αέριο καύσιμο, εφόσον το σύστημα της βενζίνης λειτουργεί μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις ή χρησιμεύει αποκλειστικά και μόνο για να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας και το δοχείο καυσίμου έχει μέγιστη χωρητικότητα 15 λίτρων βενζίνης, θεωρούνται, σε ό,τι αφορά τις δοκιμές, ως οχήματα που χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο αέριο καύσιμο.

(*) Συντονιστικό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Co-ordinating European Council) για την ανάπτυξη δοκιμών επίδοσης για λιπαντικά και καύσιμα κινητήρων.»

2. Προστίθεται υποσημείωση «⁽¹⁾» στο τέλος του σημείου 8.1, η οποία έχει ως εξής:
- «⁽¹⁾ Ο κατασκευαστής έχει τη δυνατότητα να δηλώσει αποκλειστικά και μόνο μία τιμή, εφόσον η ισχύς του κινητήρα παραμένει αμετάβλητη εντός μιας κατηγορίας τύπου κινητήρα. Κάθε κατηγορία πρέπει να ορίζεται σαφώς.»
3. Το σημείο 3.2.2. του προσαρτήματος 1 τροποποιείται ως εξής:
- «3.2.2. Καύσιμο: πετρέλαιο Ντίζελ/βενζίνη/υγραέριο/φυσικό αέριο ⁽¹⁾.»
4. Προστίθενται τα σημεία 3.2.15 και 3.2.16 του προσαρτήματος 1 ως εξής:
- «3.2.15. Σύστημα με καύσιμο υγραέριο: ναι/όχι ⁽¹⁾
- 3.2.15.1. Αριθμός εγκρίσεως σύμφωνα με την οδηγία 70/221/ΕΟΚ ⁽³⁾:
- 3.2.15.2. Ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου διαχείρισης του κινητήρα για τροφοδοσία με υγραέριο:
- 3.2.15.2.1. Μάρκα(-ες):
- 3.2.15.2.2. Τύπος(-οι):
- 3.2.15.2.3. Δυνατότητες τροποποίησης που αφορούν τις εκπομπές:
- 3.2.15.3. Περαιτέρω τεκμηρίωση:
- 3.2.15.3.1. Περιγραφή της προστασίας του καταλύτη κατά τη μετάβαση από τη βενζίνη στο υγραέριο ή αντίστροφα:
-
- 3.2.15.3.2. Διάταξη του συστήματος (ηλεκτρικές συνδέσεις, αντισταθμιστικοί σωλήνες, σύνδεσης κενού κ.λπ.):
-
- 3.2.15.3.3. Σχέδιο του συμβόλου:
- 3.2.16. Σύστημα τροφοδοσίας φυσικού αερίου: ναι/όχι ⁽¹⁾
- 3.2.16.1. Αριθμός εγκρίσεως σύμφωνα με την οδηγία 70/221/ΕΟΚ ⁽³⁾:
- 3.2.16.2. Μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου διαχείρισης του κινητήρα για τροφοδοσία φυσικού αερίου:
- 3.2.16.2.1. Μάρκα(-ες):
- 3.2.16.2.2. Τύπος(-οι):
- 3.2.16.2.3. Δυνατότητες τροποποίησης σχετικά με τις εκπομπές:
- 3.2.16.3. Περαιτέρω τεκμηρίωση:
- 3.2.16.3.1. Περιγραφή της προστασίας του καταλύτη κατά τη μετάβαση από βενζίνη σε φυσικό αέριο ή αντιστρόφως:
-
- 3.2.16.3.2. Διάταξη του συστήματος (ηλεκτρικές συνδέσεις, αντισταθμιστικοί σωλήνες συνδέσεων κενού κ.λπ.):
-
- 3.2.16.3.3. Σχέδιο του συμβόλου: »
5. Η υποσημείωση «⁽³⁾» προστίθεται στο τέλος του προσαρτήματος 1:
- «⁽³⁾ Εφόσον η παρούσα οδηγία τροποποιηθεί για να καλύπτει δοχεία αερίων καυσίμων.»
6. Το σημείο 1.1.3 της προσθήκης του προσαρτήματος 2 διατυπώνεται ως εξής:
- «1.1.3. Καύσιμο: πετρέλαιο ντίζελ/βενζίνη/υγραέριο/φυσικό αέριο ⁽¹⁾.»