

31989L0491

15.8.1989

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 238/43

KOMISJONI DIREKTIIV,**17. juuli 1989,****millega kohandatakse tehnika arenguga mootorsõidukeid käsitlevaid nõukogu direktiive 70/157/EMÜ, 70/220/EMÜ, 72/245/EMÜ, 72/306/EMÜ, 80/1268/EMÜ ja 80/1269/EMÜ**

(89/491/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiivi 80/1268/EMÜ mootorsõidukite kütusekulu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (7) eriti selle artiklit 3,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud mürataset ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (1) viimati muudetud direktiiviga 87/354/EMÜ, (2) eriti selle artiklit 3,

võttes arvesse nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiivi 80/1269/EMÜ mootorsõidukite mootorite võimsust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (8) viimati muudetud direktiiviga 88/195/EMÜ, (9) eriti selle artiklit 3

võttes arvesse nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (3) viimati muudetud direktiiviga 88/436/EMÜ, (4) eriti selle artiklit 5,

ning arvestades, et:

võttes arvesse nõukogu 20. juuni 1972. aasta direktiivi 72/245/EMÜ mootorsõidukitele paigaldatud sädesüütemootorite tekitatud raadiohäirete summutamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (5) eriti selle artiklit 4,

nõukogu direktiiviga 88/76/EMÜ, (10) millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ, on kehtestatud pliivaba bensiini kasutamise-ga seotud nõuded; olemasolevate mootorite kohandamine ni-metatud bensiinile nõuab paljudel juhtudel tehnilisi muudatusi, mis on vajalikud eespool nimetatud direktiivide järgimiseks; pliivaba bensiini kiiresti kasvavat kasutust arvestades näib ole-vat asjakohane lihtsustada asjaomaste sõidukite tüübikinnituses tehtavate seonduvate muudatuste ametlikku menetlemist; ka näib olevat vaja täpsustada direktiivi 88/76/EMÜ sätteid, mille-ga tõkestatakse selliste sõidukite tankimist pliibensiiniga, mis on varustatud heitmekontrolliseadmetega ja millele pliibensiini kasutamine mõjuks kahjulikult; samavõrd asjakohane näib ole-vat käesolevas direktiivis sätestatud uue diiselmootorite etalon-kütuse kasutuselevõtmine direktiivis 72/306/EMÜ, mis käsitleb kõnealuste mootorite heitgaasi suitsusust; näib olevat soovitatav viia mootori võimsust käsitleva direktiivi 80/1269/EMÜ tehni-lised sätted vastavusse Euroopa Majanduskomisjoni vastava määrusega;

võttes arvesse nõukogu 2. augusti 1972. aasta direktiivi 72/306/EMÜ sõidukite diiselmootoritest paisatavate heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, (6) eriti selle artiklit 4,

(1) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 16.

(2) EÜT L 192, 11.7.1987, lk 43.

(3) EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1.

(4) EÜT L 214, 6.8.1988, lk 1.

(5) EÜT L 152, 6.7.1972, lk 15.

(6) EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1.

(7) EÜT L 375, 31.12.1980, lk 36.

(8) EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46.

(9) EÜT L 92, 9.4.1988, lk 50.

(10) EÜT L 36, 9.2.1988, lk 1.

soovitav on teha käesolevas direktiivis sisalduvad muudatused nii kiiresti kui võimalik ka asjaomastes siseriiklikes õigusaktides, kuna neid on eelkõige tarvis üleminekuajal, mil kõrvuti eksisteerivad pliibensiini kasutamiseks ettenähtud sõidukid ning pliivaba bensiini vajavad sõidukid;

käesoleva direktiivi sätted on kooskõlas mootorsõidukeid käsitlevate direktiivide tehnika arengule kohaldamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Allpool nimetatud direktiive muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisadele:

- direktiivi 70/157/EMÜ muudetakse vastavalt I lisale,
- direktiivi 70/220/EMÜ muudetakse vastavalt II lisale,
- direktiivi 72/245/EMÜ muudetakse vastavalt III lisale,
- direktiivi 72/306/EMÜ muudetakse vastavalt IV lisale,

- direktiivi 80/1268/EMÜ muudetakse vastavalt V lisale,
- direktiivi 80/1269/EMÜ muudetakse vastavalt VI lisale.

Artikkel 2

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. jaanuaril 1990. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 17. juuli 1989

Komisjoni nimel
asepresident
Martin BANGEMANN

I LISA

DIREKTIIVI 70/157/EMÜ I LISA MUUDATUSED

Lisatakse punkt 6 järgmises sõnastuses:

- “6. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE
- 6.1. **Sõidukitüübid, mis on ümber ehitatud kasutama pliivaba bensiini**
- 6.1.1. Sellise sõidukitüübi tüübikinnitust, mida on ümber ehitatud ja/või kohandatud üksnes eesmärgiga võimaldada sellel töötada direktiivis 85/210/EMÜ sätestatud pliivaba bensiiniga, laiendatakse, kui tootja tõendab, et ümberehitatud sõiduki müratase ei ületa punktis 5.2.2.1 sätestatud piirväärtusi, ning tüübikinnituse andev asutus kiidab selle tõenduse heaks.
- 6.2. **Muul eesmärgil ümberehitatud sõidukitüübid**
- 6.2.1. Sõidukitüübi tüübikinnitust võib laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad üksteisest III lisa loetletud omaduste poolest, kui tüübikinnituse andev asutus leiab, et ümberehitus tõenäoliselt sõiduki mürataset oluliselt ei suurenda.”

II LISA

DIREKTIIVI 70/220/EMÜ I LISA MUUDATUSED

1. Punkti 2.2. algusse lisatakse järgmine tekst:
- “2.2. *Tuletatud mass* – töökorras sõiduki mass, millest on lahutatud juhi ühtne mass 75 kg ning millele on liidetud ühtne mass 100 kg.”
2. Punkt 3.2.4. asendatakse järgmisega:
- “3.2.4. ottomootoriga sõidukite puhul teatis, kas kohaldatakse punkti 5.1.2.1 (piiratud ava) või 5.1.2.2 (märgistus) ning viimasel juhul ka märgistuse kirjeldus.”
3. Lisatakse punktid 5.1.2.1 ja 5.1.2.2 järgmises sõnastuses:
- “5.1.2.1. Kui punkti 5.1.2.2 ei tulene teisiti, peab kütusepaagi täiteava olema ehitatud nii, et paaki ei oleks võimalik täita tankuri püstolist, mille välisdiameeter on 23,6 mm või üle selle.
- 5.1.2.2. Punkti 5.1.2.1 ei kohaldata sõidukite suhtes, mille puhul on täidetud mõlemad järgmised tingimused:
- 5.1.2.2.1. sõiduk on ehitatud ja konstrueeritud nii, et pliibensiin ei kahjusta ühtki gaasiliste heitmete kontrollimiseks ettenähtud seadet,
- 5.1.2.2.2. see on silmatorkavalt, loetavalt ja kustutatamatult märgistatud ISO 2757-1985⁽¹⁾ kohase pliivaba bensiini tähisega (4.26) kohas, kus see on kütusepaaki täitvale isikule kohe nähtav. Lubatud on lisamärgistus.”

(¹) Direktiivi 78/316/EMÜ II lisa joonis 22.

III LISA

DIREKTIIVI 72/245/EMÜ I LISA MUUDATUSED

Punkti 8 muudetakse järgmiselt:

- “8. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE
- 8.1. **Sõidukitüübid, mis on ümber ehitatud kasutama pliivaba bensiini**
- 8.1.1. Sellise sõidukitüübi tüübikinnitust, mida on ümber ehitatud ja/või kohandatud üksnes eesmärgiga võimaldada sellel töötada direktiivis 85/210/EMÜ sätestatud pliivaba bensiiniga, laiendatakse, kui tootja tõendab, et ümberehitatud sõidukid jäävad raadiohäirete summutamist arvestades käesoleva lisa punktis 9 sätestatud toodangu vastavuse piiresse.
- 8.2. **Muul eesmärgil ümberehitatud sõidukid**
- 8.2.1. Sõidukitüübi tüübikinnitust võib laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad üksteisest käesoleva lisa punktis 2.2 loetletud omaduste poolest, kui tüübikinnituse andev asutus leiab, et ümberehitus tõenäoliselt sõiduki raadiohäirete summutamist oluliselt ei kahjusta.”
-

IV LISA

DIREKTIIVI 72/306/EMÜ I LISA MUUDATUSED

V lisa asendatakse järgmisega:

“TÜÜBIKINNITUSKATSETEKS JA TOODANGU VASTAVUSE KONTROLLIMISEKS ETTENÄHTUD ETALONKÜTUSE TEHNILISED KARAKTERISTIKUD

CEC etalonkütus RF-03-A-84 ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽⁷⁾

	Piirväärtused ja ühikud	Meetod ASTM
Tsetaanarv ⁽⁴⁾	min 49 maks 53	D 613
Tihedus temperatuuril 15 °C (kg/l)	min 0,835 maks 0,845	D 1298
Destillatsioon ⁽²⁾	50 % min 245 °C 90% min 320 °C maks 340 °C	D 86
FBP	maks 370 °C	
Leekpunkt	min 55 °C	D 93
CFPP	min – maks –5 °C	EN 116 (CEN)
Viskoossus 40 °C	min 2,5 mm ² /S maks 3,5 mm ² /S	D 445
Väävliisaldus	min (tehakse teatavaks) maks 0,3 massiprotsenti	D 1266/D 2622 D 2785
Vase korrosioon	maks 1	D 130
Koksiarv Conradsoni järgi (10 % GRD)	maks 0,3 massiprotsenti	D 189
Tuhasus	maks 0,01 massiprotsenti	D 482
Veesisaldus	maks 0,05 massiprotsenti	D 95/D 1744
Neutralisatsiooniarv (tugev hape)	maks 0,2 mg KPH/g	
Oksüdatsiooni stabiilsus ⁽⁶⁾ maks 2,5 mg/100 m	D 2274	Kütuselisandid ⁽⁵⁾
Süsiniku ja vesiniku suhe	(tehakse teatavaks)	

⁽¹⁾ ISO meetoditega samaväärsed meetodid võetakse kasutusele niipea, kui need avaldatakse kõigi eespool loetletud omaduste kohta.

⁽²⁾ Esitatud arvud tähistavad aurustumise koguseid (% taastatud + % kadu).

⁽³⁾ Spetsifikatsioonides esitatud väärtused on "tegelikud väärtused". Nende piirväärtuste kindlaksmääramisel on kasutatud dokumendis ASTM D 3244, *Defining a Basis for Petroleum product Quality Disputes* sisalduvaid tingimusi ning maksimumväärtuse kindlaksmääramisel on arvesse võetud 2R minimaalset erinevust üle nulli; maksimum- ja miinimumväärtuse kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = korduvteostatavus).

Olenemata kõnealusest meetmest, mis on vajalik statistilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus juhul, kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus juhul, kui on antud maksimaalsed ja minimaalsed piirväärtused. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsiooni nõuetele, tuleks rakendada ASTM D 3244 tingimusi.

⁽⁴⁾ Tsetaani diapsoon ei vasta 4R miinimumdiapsooni nõuetele. Kui siiski peaks tekkima vaidlusi kütuse tarnija ning kütuse kasutaja vahel, siis võib kasutada vaidluste lahendamisel ASTM D 3244 tingimusi, kui vajaliku täpsuse saavutamisel ei piirdata ühekorde määramisega, vaid tehakse piisaval hulgal korduvaid mõõtmisi.

⁽⁵⁾ See kütus peaks põhinema ainult süsivesinike otsedestillatsiooni ja krakitud destillatsiooni komponentidel; desulfureerimine on lubatud. See ei tohi sisaldada metallilisandeid ega tsetaani parenduslisandeid.

⁽⁶⁾ Kuigi oksüdatsiooni stabiilsust kontrollitakse, on säilivusaeg tõenäoliselt piiratud. Tuleks tarnijaga ladustamistingimuste ja säilivusaja suhtes nõu pidada.

(⁷) Kui on vaja välja arvutada mootori või sõiduki soojuslik kasutegur, saab kütuse kütteväärtuse järgmisest valemi abil:

Energiasisaldus (kütteväärtus) (neto) MJ/kg =

$$(46,423 - 8,792d^2 + 3,170d) (1 - (x + y + s)) + 9,420s - 2,499x$$

kus: d = tihedus temperatuuril 15 °C,
x = veemassi suhtarv (%/100),
y = tuhamassi suhtarv (%/100),
s = väävlmassi suhtarv (%/100).

V LISA

DIREKTIIVI 80/1268/EMÜ I LISA MUUDATUSED

1. Punkti 3.1.1 muudetakse järgmiselt: Kustutatakse fraas "(viimati muudetud direktiiviga 78/665/EMÜ)".

2. Lisatakse punkt 7 järgmises sõnastuses:

"7. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE

7.1. Sõidukitüübid, mis on ümber ehitatud kasutama pliivaba bensiini

7.1.1. Kui tüüvikinnituse andev asutus selle heaks kiidab, laiendatakse sellise sõidukitüübi tüüvikinnitust, mida on ümber ehitatud ja/või kohandatud üksnes eesmärgiga võimaldada sellel töötada direktiivis 85/210/EMÜ sätestatud pliivaba bensiiniga, ühtedel järgmistest tingimustest:

7.1.1.1. Tootja tõendab, et mis tahes katsetingimustes ei ületa kütusekulu tüüvikinnituse saanud algse, ümberehitamata sõidukiga saadud näitajat enam kui 5 %. Sellisel juhul kinnitatakse laienduses algse tüüvikinnituse näitajad.

7.1.1.2. Tootja esitab kolmest katsetingimusest mõne kohta muudetud kütusekulu näitaja, mis ületab tüüvikinnituse saanud algse, ümberehitamata sõidukiga saadud näitajat enam kui 5 %. Sellisel juhul täpsustatakse laienduses ümberehitatud sõidukitüübi suhtes kehtivad uued esitatud näitajad.

7.2. Muul eesmärgil ümberehitatud sõidukid

7.2.1. Sõidukitüübi tüüvikinnitust võib laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad üksteisest II lisas loetletud omaduste poolest, kui tüüvikinnituse andev asutus leiab, et ümberehitus tõenäoliselt sõiduki kütusekulu oluliselt ei suurenda."

VI LISA

DIREKTIIVI 88/1269/EMÜ I LISA MUUDATUSED

1. Punkt 8 asendatakse järgmisega:

“8. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE

8.1. **Sõidukitüübid, mis on ümber ehitatud kasutama pliivaba bensiini**

8.1.1. Kui tüübikinnituse andev asutus selle heaks kiidab, laiendatakse sellise sõidukitüübi tüübikinnitust, mida on ümber ehitatud ja/või kohandatud üksnes eesmärgiga võimaldada sellel töötada direktiivis 85/210/EMÜ sätestatud pliivaba bensiiniga, ühtedel järgmistest tingimustest:

8.1.1.1. tootja tõendab, et ümberehitatud sõiduki mootori võimsus jääb punktis 9.2 sätestatud toodangu vastavuse piiresse, mis kehtivad tüübikinnituse saanud algse, ümberehitamata sõiduki suhtes. Sellisel juhul kinnitatakse laienduses algse tüübikinnituse võimsus,

8.1.1.2. tootja esitab mootori võimsuse muudetud näitaja, mis on väiksem kui tüübikinnituse saanud algse, ümberehitamata sõidukiga saadud näitaja. Sellisel juhul täpsustatakse laienduses ümberehitatud sõidukitüübi suhtes kehtivad uued esitatud näitajad.

8.2. **Muul eesmärgil ümberehitatud sõidukid**

Kõigist muudest mootoritüübi muudatustest seoses käesoleva lisa 1. või 2. liites loetletud omadustega teatatakse pädevale asutusele. Seejärel võib see asutus kas:

8.2.1. võtta seisukoha, et ümberehitus tõenäoliselt mootori võimsust oluliselt ei mõjuta, või siis

8.2.2. paluda mootori võimsus uuesti kindlaks määrata katsete abil, mida ta vajalikuks peab.”

2. Punkt 9 asendatakse järgmisega:

“9. KASULIKU VÕIMSUSE KINDLAKSMÄÄRAMISEL LUBATUD HÄLBED

9.1. Tootja esitatud mootoritüübi kasulik võimsus kiidetakse heaks, kui see ei erine väärtustest, mille tehniline teenistus on mõõtnud katsetamiseks esitatud mootoril, enam kui $\pm 2\%$ suurima võimsuse osas ning enam kui $\pm 4\%$ kõvera teistes mõõtepunktid, kusjuures mootori pöörlemiskiiruse lubatud hälve on $\pm 1,5\%$.

9.2. Toodangu vastavuse kontrollimiseks tehtavate katsete käigus mõõdetakse võimsust mootori pöörlemiskiirustel S1 ja S2, mis vastavad vastavalt tüübikinnituses heakskiidetud suurima võimsuse ja suurima pöördemomendi mõõtepunktile. Nimetatud kahel mootori pöörlemiskiirusel, mille puhul on lubatud hälve $+ 5\%$, ei tohi vähemalt ühes vahemikku $S1 \pm 5\% - S2 \pm 5\%$ jäävas punktis mõõdetud kasulik võimsus erineda tüübikinnitusnäitajast enam kui 5% .”
