

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 136/2014,**11. veebruar 2014,****millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitega (Euro 5 ja Euro 6) ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 seoses raskeveokite heitega (Euro VI)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),⁽¹⁾ eriti selle artikli 39 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust,⁽²⁾ eriti selle artikli 5 lõiget 3,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrust (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ,⁽³⁾ eriti selle artikli 5 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust,⁽⁴⁾ on kehtetatud ühised tehnilised nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade tüübikinnitusele seoses nende heitega, eeskirjad kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimise, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse, pardadiagnostikasüsteemide (OBD-süsteemid), kütusekulu mõõtmise ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta.
- (2) Direktiiviga 2007/46/EÜ kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks

mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta. Selles sätestatakse tüübikinnitusedokumentide vorm ja määratakse kindlaks alus, milles esitatakse mootori omadused, sealhulgas mootori võimsus ja võimsusega seotud näitajad.

- (3) EÜ tüübikinnitusnumber, mis on välja antud vastavalt määrusele (EÜ) nr 692/2008, hõlmab tähemärke (Euro 5 ja Euro 6 etapid), mis väljendavad heite piirväärtuseid ning OBD nõudeid, mille kohaselt tüübikinnitus anti. Iga etapp, mida väljendab tähemärk, sisaldab uute sõidukitüüpide ning kõigi uute sõidukite kohustusliku sertifitseerimise rakendamise kuupäeva, samuti registreerimise lõppkuupäev.
- (4) Sõidukitootjad võivad taotleda sõidukite tüübikinnitust rangemate nõuete alusel juba enne kõnealuste nõuete kohustuslikuks muutumist. Uus Euro 6 etapp võimaldab sertifitseerida madalama heitkoguste tasemega sõidukeid enne, kui kõnealused heitetasemed jõustuvad.
- (5) Määrusega (EÜ) nr 595/2009 tunnistati alates 31. detsembrist 2013 kehtetuks nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiiv 80/1269/EMÜ mootorsõidukite mootori võimsust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta⁽⁵⁾. Seepärast on vaja direktiivi 80/1269/EMÜ sätteid viia üle määrusesse (EÜ) nr 715/2007.
- (6) Määruses (EÜ) nr 692/2008 ja määruses (EL) nr 582/2011 on täpsustatud etalonkütused, mida sõidukitootjad peaksid vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja määrusele (EÜ) nr 595/2009 heitekatsete tegemiseks kasutama. Etalonkütuste omadused peegeldavad turul määruse (EÜ) nr 692/2008 vastuvõtmise ajal kõige sagedamini kasutatud kütuste omadusi. Turul viimastel aastatel aset leidnud biokütuste suurenenud kasutamise tõttu tuleks etalonkütuste spetsifikatsioone kohendada selliselt, et need vastaksid praegu ja lähitulevikus liidu turul kättesaadavatele kütustele.

⁽¹⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.⁽²⁾ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.⁽³⁾ ELT L 188, 18.7.2009, lk 1.⁽⁴⁾ ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.⁽⁵⁾ EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46.

- (7) Määruses (EÜ) nr 692/2008 ja määruses (EL) nr 582/2011 määratletud etalonkütused tuleb vastavusse viia, et ühtlustada menetlused kerge- ja raskeveokite puhul ning vähendada seega tüübikinnitusega seotud kulusid.
- (8) Seepärast tuleks direktiivi 2007/46/EÜ, määrust (EÜ) nr 692/2008 ja määrust (EL) nr 582/2011 vastavalt muuta.
- (9) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2007/46/EÜ muutmine

Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, IX ja XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Määruse (EÜ) nr 692/2008 muutmine

Määrust (EÜ) nr 692/2008 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklisse 2 lisatakse järgmised punktid 37, 38, 39 ja 40:

- „37) „kasulik võimsus“- võimsus, mis saadakse katsestendil vastaval mootori pöörlemiskiirusel väntvõlli või samaväärse seadise otsalt XX lisa kohaselt testitud abiseadmete toel (mootori kasuliku võimsuse, kasuliku võimsuse ja elektrilise jõuülekandeseadme 30 minuti suurima võimsuse mõõtmine), ning kindlaks määratud võrdluslikel atmosfääritingimustel;
- 38) „maksimaalne kasulik võimsus“- kasuliku võimsuse suurim väärtus, mis mõõdetakse mootori täiskoormusel;
- 39) „suurim võimsus kolmekümne minuti jooksul“- elektrilise jõuülekandeseadme maksimaalne kasulik võimsus ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 85 (¹) punktis 5.3.2 määratletud alalispingel.
- 40) „külmkäivitus“- mootori käivitamine jahutusvedeliku temperatuuril (või samaväärsel temperatuuril) 35 °C või alla selle ning kõige rohkem 7 K üle ümbritseva õhu temperatuuri”.

- 2) Artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. EÜ tüübikinnituse saamiseks seoses heite ning sõiduki remondi- ja hooldusandmetega peab tootja tõendama, et sõidukid vastavad käesoleva määruse III–VIII, X–XII, XIV, XVI ja XX lisas sätestatud katsemenetlustele. Tootja peab tagama ka vastavuse käesoleva määruse IX lisas sätestatud etalonkütuste spetsifikatsioonidele.”

- 3) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui kõik asjakohased nõuded on täidetud, annab tüübikinnitusasutus EÜ tüübikinnituse ning väljastab tüübikinnitusnumbri vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ VII lisas esitatud numeratsioonile.

Ilma et see piiraks direktiivi 2007/46/EÜ VII lisa sätete kohaldamist, koostatakse tüübikinnitusnumbri 3. osa käesoleva määruse I lisa 6. liite kohaselt.

Tüübikinnitusasutus ei anna sama numbrit ühelegi teisele sõidukitüübile.

Määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 sätestatud Euro 5 heite piirväärtusele vastava tüübikinnituse saanud sõidukite puhul loetakse vastavad nõuded täidetuks juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- a) artikli 13 tingimused on täidetud;
- b) sõiduk on saanud tüübikinnituse UN/ECE eeskirja nr 83 muudatuste seeria 06, eeskirja nr 85 ja eeskirja nr 101 muudatuste seeria 01 kohaselt ning survesüütega sõidukite puhul eeskirja nr 24 III osa muudatuste seeria 03 kohaselt.

Neljandas lõigus viidatud juhul kohaldatakse samuti artikli 14 sätteid.”

- 4) I, III, IV, IX, XI ja XII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.
- 5) Lisatakse XX lisa, mille tekst on sätestatud käesoleva määruse III lisas.

Artikkel 3

Määruse (EL) nr 582/2011 muutmine

Määruse (EL) nr 582/2011 VIII ja IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

Artikkel 4

Üleminekusätted

1. Alates 1. jaanuarist 2015 annavad tootjad välja käesoleva määrusega kooskõlas olevad vastavussertifikaadid.
2. Määruse (EÜ) nr 692/2008 XX lisa nõuete täitmiseks jäävad vastavussertifikaadid, mis on kooskõlas direktiivi 80/1269/EMÜ ja/või UNECE eeskirjaga nr 85 välja antud enne käesoleva määruse jõustumist, kehtima kuni 31. augustini 2018.
3. Käesoleva määruse IV lisa kohaldatakse alates määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 9. liite tabeli 1 reas C sätestatud kuupäevadest.

(¹) ELT L 326, 24.11.2006, lk 55.

*Artikkel 5***Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. veebruar 2014

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ muutmine

Direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, IX ja XI lisa muudetakse järgmiselt:

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punktid 3.3.1.1.1 ja 3.3.1.1.2:

„3.3.1.1.1. Suurim kasulik võimsus ⁽¹⁾ kW

(tootja andmetel)

3.3.1.1.2. Suurim võimsus 30 minuti jooksul⁽¹⁾ kW

(tootja andmetel);”

b) selgitavates märkustes asendatakse selgitav märkus ⁽¹⁾ järgmisega:

„⁽¹⁾ Määratud vastavalt määruse (EÜ) nr 715/2007 või määruse (EÜ) nr 595/2009 (vastavalt vajadusele) nõuetele.”;

2) III lisa I osale A, lisatakse järgmised punktid 3.3.1.1.1 ja 3.3.1.1.2:

„3.3.1.1.1. Suurim kasulik võimsus ⁽¹⁾ kW

(tootja andmetel)

3.3.1.1.2. Suurim võimsus 30 minuti jooksul⁽¹⁾ kW

(tootja andmetel);”

3) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) I osa muudetakse järgmiselt:

i) tabelis jäetakse välja punkt 40;

ii) selgitav märkus 7 kustutatakse;

b) I osa 1. liites tehakse järgmised muudatused:

i) tabelis 1 asendatakse punkt 2 järgmisega:

„2	Kergeveokite heited (Euro 5 ja Euro 6) / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 715/2007		A
			a) pardadiagnostika (OBD)	Sõidukile tuleb paigaldada pardadiagnostika süsteem, mis vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 artikli 4 lõigete 1 ja 2 nõuetele (pardadiagnostika süsteem tuleb projekteerida selliselt, et see registreeriks vähemalt mootori juhtimissüsteemi rikked). OBD-liides peab ühilduma üldkasutatavate diagnostikaseadmetega.
			b) kasutusel olevate sõidukite vastavus	Ei kohaldata
			c) teabe kättesaadavus	On piisav, kui tootja tagab lihtsa ja operatiivse juurdepääsu remondi- ja hooldusteabele.

			d) võimsuse mõõtmine	<p>(Kui sõidukitootja kasutab teise tootja toodetud mootorit).</p> <p>Tunnustatakse mootoritootja stendikatses tulemusi, kui mootori elektrooniline juhtseade on samasugune (st tal on vähemalt sama elektrooniline kontrollplokk (ECU)).</p> <p>Võimsuskatse võib teha šassiidünamomeetril. Arvesse tuleb võtta ülekandel kaduma minevat võimsust.”;</p>
--	--	--	----------------------	---

ii) tabelis 1 jäetakse välja punkt 40;

iii) tabelis 1 asendatakse punkt 41A järgmisega:

„41A	Raskeveokite heited (Euro VI), / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009		A
			Võimsuse mõõtmine	<p>Välja arvatud pardadiagnostikasüsteemi (OBD) ja teabe kättesaadavusega seotud nõuded</p> <p>(Kui sõidukitootja kasutab teise tootja toodetud mootorit).</p> <p>Tunnustatakse mootoritootja stendikatses tulemusi, kui mootori elektrooniline juhtseade on samasugune (st tal on vähemalt sama elektrooniline kontrollplokk (ECU)).</p> <p>Võimsuskatse võib teha šassiidünamomeetril. Arvesse tuleb võtta ülekandel kaduma minevat võimsust.”;</p>

iv) tabelis 2 asendatakse punkt 2 järgmisega:

„2	Kergeveokite heited (Euro 5 ja Euro 6) / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 715/2007		A
			a) pardadiagnostika (OBD)	<p>Sõidukile tuleb paigaldada pardadiagnostika süsteem, mis vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 artikli 4 lõigete 1 ja 2 nõuetele (pardadiagnostika süsteem tuleb projekteerida selliselt, et see registreeriks vähemalt mootori juhtimissüsteemi rikked).</p> <p>OBD-liides peab ühilduma üldkasutatavate diagnostikaseadmetega.</p>
			b) kasutusel olevate sõidukite vastavus	Ei kohaldata

			c) teabe kättesaadavus	On piisav, kui tootja tagab lihtsa ja operatiivse juurdepääsu remondi- ja hooldusteabele.
			d) võimsuse mõõtmine	<p>(Kui sõidukitootja kasutab teise tootja toodetud mootorit).</p> <p>Tunnustatakse mootoritootja stendikate tulemusi, kui mootori elektrooniline juhtseade on samasugune (st tal on vähemalt sama elektrooniline kontrollplokk (ECU)).</p> <p>Võimsuskatse võib teha šassiidünamomeetril. Arvesse tuleb võtta ülekandel kaduma minevat võimsust.;</p>

v) tabelis 2 jäetakse välja punkt 40;

vi) tabelis 2 asendatakse punkt 41A järgmisega:

„41A	Raskeveokite heited (Euro VI), / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009		A
			Võimsuse mõõtmine	<p>(Kui sõidukitootja kasutab teise tootja toodetud mootorit).</p> <p>Tunnustatakse mootoritootja stendikate tulemusi, kui mootori elektrooniline juhtseade on samasugune (st tal on vähemalt sama elektrooniline kontrollplokk (ECU)).</p> <p>Võimsuskatse võib teha šassiidünamomeetril. Arvesse tuleb võtta ülekandel kaduma minevat võimsust.;</p>

c) I osa 2. liidet muudetakse järgmiselt.

i) punkti 4 I osa tabelis asendatakse jaotis 2a järgmisega:

„2a	Määrus (EÜ) nr 715/2007 (kergeveokite heited (Euro 5 ja Euro 6) / teabe kättesaadavus	Väljalasketoru heited		
			a) Vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 III lisale viiakse läbi I tüübi katse, kasutades selleks määruse (EÜ) nr 692/2008 VII lisa punktis 1.4 sätestatud halvendustegureid. Katse läbiviimiseks kasutatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelites I ja II sätestatud piiranguid.	

	<p>b) Sõiduk ei pea enne katse sooritamist olema läbinud 3 000 km, nagu on nõutud UNECE eeskirja nr 83 4. lisa punktis 3.1.1.</p> <p>c) Katse läbiviimiseks kasutatakse etalonkütust, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 692/2008 IX lisas.</p> <p>d) Dünamomeeter peab olema seadistatud vastavalt UNECE eeskirja nr 83 4. lisa punktis 3.2 sätestatud tehnilistele nõuetele.</p> <p>e) Punktis a osutatud katset ei tehta, kui on võimalik tõestada, et sõiduk vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktis 2 nimetatud <i>California Regulations</i>ile (California osariigi eeskirjad).</p> <p><i>Kütuseaurud</i></p> <p>Bensiinimootoriga sõidukitel peab olema eralduvate kütuseaurude hulga piiramise süsteem (nt aktiivsõe paak).</p> <p><i>Karteri heited</i></p> <p>Sõidukil peab olema karteri heitgaaside tagasijuhtimisseade.</p> <p><i>Pardadiagnostikaseade (OBD)</i></p> <p>a) Sõidukile peab olema paigaldatud OBD-süsteem (pardadiagnostikasüsteem).</p> <p>b) OBD-liides peab ühilduma tavapäraste perioodilisteks tehnilisteks ülevaatusteks kasutatavate diagnostikaseadmetega.</p> <p><i>Heitgaasi suitsusus</i></p> <p>a) Diiselmootoriga sõidukite puhul viiakse katse läbi kooskõlas määruse (EÜ) nr 692/2008 IV lisa 2. liites osutatud katsemeetoditega.</p> <p>b) Korregeeritud neeldumisteguri väärtus tuleb kinnitada hästi nähtavale ja hõlpsasti ligipääsetavale kohale.</p> <p><i>CO₂ heide ja kütusekulu</i></p> <p>a) Katse viiakse läbi kooskõlas määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisaga.</p> <p>b) Sõiduk ei pea enne katse sooritamist olema läbinud 3 000 km, nagu on nõutud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 lisa 4 punktis 3.1.1.</p> <p>c) Kui sõiduk vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktis 2 nimetatud <i>California Regulations</i>ile (California osariigi eeskirjad) ja seetõttu ei ole vaja sooritada väljalasketoru heitgaaside katset, arvutavad liikmesriigid CO₂ heite ja kütusekulu selgitavates märkustes ^(b) ja ^(c) esitatud valemite järgi.</p>
--	--

		<p><i>Teabe kättesaadavus</i></p> <p>Teabe kättesaadavust käsitlevaid sätteid ei kohaldata.</p> <p><i>Võimsuse mõõtmine</i></p> <p>a) Taotleja peab esitama tootja avalduse, milles esitatakse mootori maksimaalne võimsus kilovattides ja mootori pöörlemiskiirus (pööret minuti kohta), millel maksimaalne võimsus saavutatakse.</p> <p>b) Alternatiivina võib esitada ka samu andmeid sisaldava mootori võimsuse graafiku.”;</p>
--	--	---

ii) punkti 4 I osa tabelist jäetakse välja jaotis 40;

iii) punkti 4 I osa tabelisse lisatakse jaotis 41a:

„41a	Määrus (EÜ) nr 595/2009 Heited (Euro VI) raskeveokid - OBD	<p><i>Väljalasketoru heited</i></p> <p>a) Vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 III lisale viiakse läbi katse, kasutades selleks määruse (EL) nr 582/2011 VI lisa punktis 3.6.1 sätestatud halvendustegureid.</p> <p>b) Piirangud on sätestatud määruse (EÜ) nr 595/2009 I lisas.</p> <p>c) Katse läbiviimiseks kasutatakse etalonkütust, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 582/2011 IX lisas.</p> <p><i>CO₂ heited</i></p> <p>CO₂ heited ja kütusekulu määratakse kindlaks vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 VIII lisale.</p> <p><i>Pardadiagnostikaseade (OBD)</i></p> <p>a) Sõidukile peab olema paigaldatud OBD-süsteem (pardadiagnostikasüsteem).</p> <p>b) OBD-liides peab ühilduma välise OBD-skanneriga, nagu on kirjeldatud määruse (EL) nr 582/2011 X lisas.</p> <p><i>Nõuded NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise tagamiseks</i></p> <p>Sõidukile peab olema paigaldatud NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise tagamise süsteem vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 XIII lisale. Kohaldatakse ka nimetatud lisa punkti 2.1 sätteid alternatiivse tüübikinnituse kohta.</p> <p><i>Võimsuse mõõtmine</i></p> <p>a) Taotleja peab esitama tootja avalduse, milles esitatakse mootori maksimaalne võimsus kilovattides ja mootori pöörlemiskiirus (pööret minuti kohta), millel maksimaalne võimsus saavutatakse.</p> <p>b) Alternatiivina võib esitada ka samu andmeid sisaldava mootori võimsuse graafiku.”;</p>
------	---	--

iv) punkti 4 II osa tabelis asendatakse jaotis 2a järgmisega:

„2a	Määrus (EÜ) nr 715/2007 (kergeveokite heited (Euro 5 ja Euro 6) / teabe kättesaadavus	<p><i>Väljalasketoru heited</i></p> <p>a) Vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 III lisale viiakse läbi I tüübi katse, kasutades selleks määruse (EÜ) nr 692/2008 VII lisa punktis 1.4 sätestatud halvendustegureid. Katse läbiviimiseks kasutatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelites I ja II sätestatud piiranguid.</p> <p>b) Sõiduk ei pea enne katse sooritamist olema läbinud 3 000 km, nagu on nõutud UNECE eeskirja nr 83 4. lisa punktis 3.1.1.</p> <p>c) Katse läbiviimiseks kasutatakse etalonkütust, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 692/2008 IX lisas.</p> <p>d) Dünamomeeter peab olema seadistatud vastavalt UNECE eeskirja nr 83 4. lisa punktis 3.2 sätestatud tehnilistele nõuetele.</p> <p>e) Punktis a osutatud katset ei tehta, kui on võimalik tõestada, et sõiduk vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktis 2 nimetatud <i>California Regulations</i>’ile (California osariigi eeskirjad).</p> <p><i>Kütuseaurud</i></p> <p>Bensiinimootoriga sõidukitel peab olema eralduvate kütuseaurude hulga piiramise süsteem (nt aktiivsöe paak).</p> <p><i>Karteri heited</i></p> <p>Sõidukil peab olema karteri heitgaaside tagasijuhtimisseade.</p> <p><i>Pardadiagnostikaseade (OBD)</i></p> <p>a) Sõidukile peab olema paigaldatud OBD-süsteem (pardadiagnostikasüsteem).</p> <p>b) OBD-liides peab ühilduma tavapäraste perioodilisteks tehnilisteks ülevaatusteks kasutatavate diagnostikaseadmetega.</p> <p><i>Heitgaasi suitsusus</i></p> <p>a) Diiselmootoriga sõidukite puhul viiakse katse läbi kooskõlas määruse (EÜ) nr 692/2008 IV lisa 2. liites osutatud katsemeetoditega.</p> <p>b) Korrigeeritud neeldumisteguri väärtus tuleb kinnitada hästi nähtavale ja hõlpsasti ligipääsetavale kohale.</p> <p><i>CO₂ heide ja kütusekulu</i></p> <p>a) Katse viiakse läbi kooskõlas määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisaga.</p> <p>b) Sõiduk ei pea enne katse sooritamist olema läbinud 3 000 km, nagu on nõutud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 lisa 4 punktis 3.1.1.</p>
-----	---	--

		<p>c) Kui sõiduk vastab määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktis 2 nimetatud <i>California Regulations</i>’ile (California osariigi eeskirjad) ja seetõttu ei ole vaja sooritada väljalasketoru heitgaaside katset, arvutavad liikmesriigid CO₂ heite ja kütusekulu selgitavates märkustes ^(b) ja ^(c) esitatud valemite järgi.</p> <p><i>Teabe kättesaadavus</i></p> <p>Teabe kättesaadavust käsitlevaid sätteid ei kohaldata.</p> <p><i>Võimsuse mõõtmine</i></p> <p>a) Taotleja peab esitama tootja avalduse, milles esitatakse mootori maksimaalne võimsus kilovattides ja pöörlemissagedus (pöört minutit kohta), millel maksimaalne võimsus saavutatakse.</p> <p>b) Alternatiivina võib esitada ka samu andmeid sisaldava mootori võimsuse graafiku.”;</p>
--	--	---

v) punkti 4 II osa tabelist jäetakse välja jaotis 40;

vi) punkti 4 II osa tabelisse lisatakse jaotis 41a:

„41a	Määrus (EÜ) nr 595/2009 Heited (Euro VI) raskeveokid - OBD	<p><i>Väljalasketoru heited</i></p> <p>a) Vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 III lisale viiakse läbi katse, kasutades selleks määruse (EL) nr 582/2011 VI lisa punktis 3.6.1 sätestatud halvendustegureid.</p> <p>b) Piirangud on sätestatud määruse (EÜ) nr 595/2009 I lisas.</p> <p>c) Katse läbiviimiseks kasutatakse etalonkütust, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 582/2011 IX lisas.</p> <p><i>CO₂ heited</i></p> <p>CO₂ heited ja kütusekulu määratakse kindlaks vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 VIII lisale.</p> <p><i>Pardadiagnostikaseade (OBD)</i></p> <p>a) Sõidukile peab olema paigaldatud OBD-süsteem (pardadiagnostikasüsteem).</p> <p>b) OBD-liides peab ühilduma välise OBD-skanneriga, nagu on kirjeldatud määruse (EL) nr 582/2011 X lisas.</p> <p><i>Nõuded NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise tagamiseks</i></p> <p>Sõidukile peab olema paigaldatud NO_x kontrollimeetmete nõuetekohase toimimise tagamise süsteem vastavalt määruse (EL) nr 582/2011 XIII lisale. Kohaldatakse ka nimetatud lisa punkti 2.1 sätteid alternatiivse tüübikinnituse kohta.</p> <p><i>Võimsuse mõõtmine</i></p> <p>a) Taotleja peab esitama tootja avalduse, milles esitatakse mootori maksimaalne võimsus kilovattides ja pöörlemissagedus, millel maksimaalne võimsus saavutatakse.</p> <p>b) Alternatiivina võib esitada ka samu andmeid sisaldava mootori võimsuse graafiku.”;</p>
------	---	---

4) VI lisa liite tabelist jäetakse välja punkt 40;

5) IX lisa muudetakse järgmiselt:

a) I osa muudetakse järgmiselt:

i) „Lk 2 – M₁-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (g): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

ii) „Lk 2 – M₂-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (g): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

iii) „Lk 2 – M₃-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (g): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

iv) „Lk 2 – N₁-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (g): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

v) „Lk 2 – N₂-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus ⁽⁸⁾: kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) ⁽¹⁾

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾”;

vi) „Lk 2 – N₃-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus ⁽⁸⁾: kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) ⁽¹⁾

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾”;

b) II osa muudetakse järgmiselt:

i) „Lk 2 – M₁-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus ⁽⁸⁾: kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) ⁽¹⁾

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾”;

ii) „Lk 2 – M₂-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus ⁽⁸⁾: kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) ⁽¹⁾

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) ⁽¹⁾”;

iii) „Lk 2 – M₃-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (®): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

iv) „Lk 2 – N₁-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (®): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

v) „Lk 2 – N₂-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (®): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”;

vi) „Lk 2 – N₃-kategooria sõidukid (mittekomplektsed sõidukid)” punkt 27 asendatakse järgmisega:

„27. Suurim võimsus

27.1. Suurim kasulik võimsus (®): kW p/min⁻¹ (sisepõlemismootor) (1)

27.2. Suurim tunnivõimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.3. Suurim kasulik võimsus: kW (elektrimootor) (1)

27.4. Suurim 30 minuti võimsus: kW (elektrimootor) (1)”.

—————

II LISA

Määruse (EÜ) nr 692/2008 muutmine

Määrust (EÜ) nr 692/2008 muudetakse järgmiselt:

1) lisade loetelusse lisatakse XX lisa:

„XX LISA Mootori kasuliku võimsuse mõõtmine”;

2) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.4 asendatakse järgmisega:

„2.4. **Katsete tegemine**

2.4.1. Joonisel I.2.4 on esitatud sõidukitüübi kinnitamiseks vajalikud katsed. Konkreetseid katsemenetlusi kirjeldatakse II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XVI⁽¹⁾ ja XX lisas.

⁽¹⁾ Vesinikusõidukite ja mitmekütuseliste biodiiselsõidukite konkreetsed katsemenetlused kehtestatakse edaspidi.;

Tüübikinnituse andmiseks ja laiendamiseks nõutavad katsed

Sõidukikategooria	Ottomootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid									Diiselmootoriga sõidukid sealhulgas hübriidsõidukid		Elektrisõidukid	Vesinikku-seelemendiga sõidukid
	Ühekütuselised				Kahekütuselised ⁽¹⁾			Segakütuselised ⁽¹⁾		Segakütuselised	Ühekütuselised		
Etalonkütus	Bensiin (E5/E10) ⁽⁵⁾	veeldatud naftagaas	Maagaas/biometaan	Vesinik	Bensiin (E5/E10) ⁽⁵⁾	Bensiin (E5/E10) ⁽⁵⁾	Bensiin (E5/E10) ⁽⁵⁾	Bensiin (E5/E10) ⁽⁵⁾	Maagaas/biometaan	Diislikütus (B5/B7) ⁽⁵⁾	Diislikütus (B5/B7) ⁽⁵⁾	—	—
					veeldatud naftagaas	Maagaas/biometaan	Vesinik	Etanool (E85)	vesiniku ja maagaasi segu	Biodiisel			
Gaasilised saasteained (1. tüüpi katse)	jah	jah	jah	jah ⁽⁴⁾	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused) ⁽⁴⁾	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (ainult B5/B7) ^{(2) (5)}	jah	—	—
Tahkete osakeste mass ja tahkete osakeste arv (1. tüüpi katse)	jah	—	—	—	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (mõlemad kütused)	—	jah (ainult B5/B7) ^{(2) (5)}	jah	—	—
Heited tühikäigul (2. tüüpi katse)	jah	jah	jah	—	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (ainult bensiin)	jah (mõlemad kütused)	jah (ainult maagaas/biometaan)	—	—	—	—
Karteri heited (3. tüüpi katse)	jah	jah	jah	—	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult maagaas/biometaan)	—	—	—	—
Kütuseaurud (4. tüüpi katse)	jah	—	—	—	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	—	—	—	—	—
Kulumiskindlus (5. tüüpi katse)	jah	jah	jah	jah	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult maagaas/biometaan)	jah (ainult B5/B7) ^{(2) (5)}	jah	—	—
Heited madalal temperatuuril (6. tüüpi katse)	jah	—	—	—	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah (ainult bensiin)	jah ⁽³⁾ (mõlemad kütused)	—	—	—	—	—

Sõidukikategooria	Ottomootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid									Diiselmootoriga sõidukid sealhulgas hübriidsõidukid		Elektrisõidukid	Vesinikkütuselemendiga sõidukid
	Ühekütuselised				Kahekütuselised ⁽¹⁾			Segakütuselised ⁽¹⁾		Segakütuselised	Ühekütuselised		
Kasutusel olevate sõidukite vastavus	jah	jah	jah	jah	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (ainult B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	jah	—	—
Pardadiagnostikasüsteem	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	—	—
CO ₂ -heide, kütusekulu, elektrienergia kulu ja ühe laadimisega läbitav vahemaa	jah	jah	jah	jah	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (mõlemad kütused)	jah (ainult B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	jah	jah	jah
Heitgaasi suitsusus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	jah (ainult B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	jah	—	—
Mootori võimsus	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah	jah

⁽¹⁾ Kui kahekütuselise ja segakütuselise sõiduk on ühendatud, kohaldatakse mõlemaid katsenõudeid.

⁽²⁾ Säte on ajutine, biodiisli suhtes tehakse ettepanek lisanõuete kohta hiljem.

⁽³⁾ Üksnes bensiinikatses enne määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõikes 6 sätestatud kuupäevi. Alates neist kuupäevadest tehakse katse mõlema kütusega. Kasutatakse IX lisa punktis B nimetatud E75 etalonkütust.

⁽⁴⁾ Kui sõidukit käitatakse vesinikuga, määratakse kindlaks vaid NO_xO heited.

⁽⁵⁾ Tootja valikul võib otto- ja diiselmootoriga sõidukite katsetamisel kasutada vastavalt kas kütuseid E5 ja E10 või B5 ja B7. Kuid:

— Hiljemalt kuusteist kuud pärast määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõikes 4 kindlaks määratud kuupäevi tehakse uute tüübikinnitusete katsetusi üksnes kütustega E10 ja B7.

— Hiljemalt kolm aastat pärast määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõikes 5 kindlaks määratud kuupäevi antakse kõigile uutele sõidukitele tüübikinnitused üksnes kütustega E10 ja B7.”

b) pärast joonist I.2.4 lisatakse järgmine tekst:

„Selgitav märkus

Kõigi uute sõidukite etalonkütuste E10 ja B7 rakendamiskuupäevad on kehtestatud selleks, et vähendada katsetamise koormust. Kui aga selguvad tehnilised tõendid, et E5 või B5 etalonkütuseid kasutatavate sõidukite heide on kütuseid E10 ja B7 kasutades märkimisväärselt suurem, peaks komisjon tegema ettepaneku nende rakendamiskuupäevade ettepoole toomise kohta.”;

c) 3. liidet muudetakse järgmiselt:

i) punktides 3.2.1.8 ja 3.2.1.10 asendatakse joonealune märkus ^(a) järgmisega:

„^(a) Määratud vastavalt käesoleva määruse XX lisa nõuetele.”;

ii) punkt 3.3.1.1 asendatakse järgmisega:

„3.3.1.1. Suurim tunnivõimsus: kW

(tootja teatatud väärtus)

3.3.1.1.1. Suurim kasulik võimsus ^(a) kW

(tootja teatatud väärtus)

3.3.1.1.2. Suurim 30 minuti võimsus (a) kW

(tootja teatatud väärtus)”;

iii) punkt 3.5.3 asendatakse järgmisega:

„3.5.3. Elektrienergia kulu elektrisõidukite puhul”;

iv) lisatakse punktid 3.5.3.1 ja 3.5.3.2:

„3.5.3.1. Elektrienergia kulu elektrisõidukite puhul Wh/km

3.5.3.2. Välise laadimisega hübriidelektrisõidukite elektrienergia kulu

3.5.3.2.1. Elektrienergia kulu (tingimus A, kombineeritud) Wh/km

3.5.3.2.2. Elektrienergia kulu (tingimus B, kombineeritud) Wh/km

3.5.3.2.3. Elektrienergia kulu (kaalutud, kombineeritud) Wh/km”;

v) punktid 3.5.4 kuni 3.5.4.3 jäetakse välja;

d) 4. liites muudetakse „EÜ tüübikinnitustunnistuse nr ... addendum” järgmiselt:

i) lisatakse punkt 1.11.3:

„1.11.3. Suurim kasulik pöördemoment: Nm, min⁻¹”;

ii) punkt 4 asendatakse järgmisega:

- „4. Võimsuse mõõtmine
- Sisepõlemismootori suurim kasulik võimsus, elektriliste jõuülekandeseadmete kasulik võimsus ja 30 minuti suurim võimsus
- 4.1. Sisepõlemismootori kasulik võimsus
- 4.1.1. Mootori pöörlemiskiirus (rpm)
- 4.1.2. Mõõdetud kütusevool (g/h)
- 4.1.3. Mõõdetud pöördemoment (Nm)
- 4.1.4. Mõõdetud võimsus (kW)
- 4.1.5. Õhurõhk (kPa)
- 4.1.6. Veeauru rõhk (kPa)
- 4.1.7. Sisselastava õhu temperatuur (K)
- 4.1.8. Võimsuse paranduskoefitsient, kui seda kohaldatakse
- 4.1.9. Korrigeeritud võimsus (kW)
- 4.1.10. Lisaseadmete omatarbevõimsus (kW)
- 4.1.11. Kasulik võimsus (kW)
- 4.1.12. Kasulik pöördemoment (Nm)
- 4.1.13. Kütuse korrigeeritud erikulu (g/kWh)”
- 4.2. Elektriline jõuülekandeseade (elektrilised jõuülekandeseadmed):
- 4.2.1. Deklareeritud näitajad
- 4.2.2. Maksimalne kasulik võimsus kW pöörlemiskiirusel min⁻¹
- 4.2.3. Maksimalne kasulik pöördemoment kW pöörlemiskiirusel min⁻¹
- 4.2.4. Maksimalne kasulik pöördemoment nullkiirusel: Nm
- 4.2.5. Suurim võimsus 30 minuti jooksul: kW
- 4.2.6. Elektrilise jõuülekandeseadme põhikarakteristikud
- 4.2.7. Katse alalispinge: V
- 4.2.8. Tööpõhimõte:
- 4.2.9. Jahutussüsteem:
- 4.2.10. Mootor: vedelik-/õhkjahutus (1);
- 4.2.11. Variaator: vedelik-/õhkjahutus (1)

(1) Mittevajalik maha tõmmata”

iii) lisatakse punkt 5:

„5. Märkused:”;

e) 6. liites asendatakse tabel 1 järgmise tabeliga:

„Tabel 1

Täht	Heitestandard	OBD standard	Sõiduki kategooria ja klass	Mootor	Rakendamise kuupäev: uued tüübid	Rakendamise kuupäev: uued sõidukid	Registreerimise lõppkuupäev
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ klass I	otto-, diiselmootor	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ sotsiaalseteks erivajadusteks (v.a M ₁ G)	diiselmootor	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G sotsiaalseteks erivajadusteks	diiselmootor	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ I klass	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ sotsiaalseteks erivajadusteks (v.a M ₁ G)	diiselmootor	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ I klass	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ sotsiaalseteks erivajadusteks (v.a M ₁ G)	diiselmootor	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ I klass	diiselmootor			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ II klass	diiselmootor			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ III klass, N ₂	diiselmootor			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ I klass	diiselmootor			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ II klass	diiselmootor			31.12.2013

Täht	Heitestandard	OBD standard	Sõiduki kategooria ja klass	Mootor	Rakendamise kuupäev: uued tüübid	Rakendamise kuupäev: uued sõidukid	Registreerimise lõppkuupäev
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ III klass, N ₂	diiselmootor			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ I klass	diiselmootor			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ II klass	diiselmootor			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ III klass, N ₂	diiselmootor			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ I klass	otto-, diiselmootor	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N ₁ I klass	otto-, diiselmootor			31.8.2018
ZB	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor			31.8.2019
ZC	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor			31.8.2019
ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ I klass	otto-, diiselmootor	1.9.2017	1.9.2018	
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ II klass	otto-, diiselmootor	1.9.2018	1.9.2019	
ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ III klass, N ₂	otto-, diiselmootor	1.9.2018	1.9.2019	
ZX	—	—	Kogu veerem	Aku, täiselektrimootor	1.9.2009.	1.1.2011.	
ZY	—	—	Kogu veerem	Kütuseelement, täiselektrimootor	1.9.2009.	1.1.2011.	
ZZ	—	—	Kõik sõidukid, mis kasutavad sertifikaati kooskõlas I lisa punktiga 2.1.1	otto-, diiselmootor	1.9.2009	1.1.2011	

Selgitus

„Euro 5a” heitestandard = ei hõlma muudetud kübemete ja tahkete osakeste arvu mõõtmisprotseduuri standard- ja segakütuseliste sõidukite puhul biokütuse heitekatsetes madalal temperatuuril;

„Euro 5b” heitestandard = täielikud „Euro 5” heitenõuded, sealhulgas tahkete osakeste mõõtmise muudetud kord, tahkete osakeste arvilised piirmäärad diiselmootoriga sõidukite puhul ja segakütuseliste sõidukite puhul biokütuse heitekatsetes madalal temperatuuril;

„Euro 6a” heitestandard = ei hõlma muudetud kübemete ja tahkete osakeste arvu mõõtmisprotseduuri standard- ja segakütuseliste sõidukite puhul biokütuse heitekatsetes madalal temperatuuril;

„Euro 6b” heitestandard = „Euro 6” heitenõuded, sealhulgas tahkete osakeste mõõtmise muudetud kord, tahkete osakeste arvilised piirmäärad (ottomootoriga sõidukite puhul ajutised määrad) ja segakütuseliste sõidukite biokütuse heitekatsetes madalal temperatuuril.

„Euro 6c” heitestandard = täielikud „Euro 6” heitenõuded, st „Euro 6b” heitestandard ja tahkete osakeste lõplikud arvilised piirmääradottomootoriga sõidukite puhul ning E10 ja B7 etalonkütuse kasutamine (vajaduse korral);

„Euro 5” OBD standard = „Euro 5” OBD baasstandardid, millest on välja arvatud toimumiskoeffitsiendid (IUPR), bensiinimootoriga sõidukite NO_x seire ja tahkete osakeste massi rangemad piirmäärad diiselsõidukitel;

„Euro 5+” OBD standard = hõlmab kasutusel olevate sõidukite leevendatud vastavusnorme (IUPR), bensiinimootoriga sõidukite NO_x seiret ja tahkete osakeste arvu rangemaid piirmäärasid diiselsõidukite puhul;

„Euro 6-” OBD standard = leebemad OBD piirmäärad;

„Euro 6- plus IUPR” OBD standard = hõlmab diiselsõidukite leebemaid OBD piirmäärasid ja kasutusel olevate sõidukite leebemaid vastavusnorme (IUPR);

„Euro 6-1” OBD standard = täielikud „Euro 6” OBD-nõuded, kuid OBD ajutiste piirmääradega, nagu on määratletud XI lisa punktis 2.3.4, ja osaliselt leevendatud vastavusnormidega (IUPR);

„Euro 6-2” OBD standard = täielikud „Euro 6” OBD-nõuded, kuid OBD lõplike piirmääradega, nagu on määratletud XI lisa punktis 2.3.3.”;

3) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 3.4 asendatakse järgmisega:

„3.4. Punktis 8.2 esitatud süsivesinike suhtarve loetakse järgmiselt:

benziini (E5) puhul ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)	$d = 0,631$ g/l
benziini (E10) puhul ($C_1H_{1,93}O_{0,033}$)	$d = 0,645$ g/l
diislikütuse (B5) puhul ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$)	$d = 0,622$ g/l
diislikütuse (B7) puhul ($C_1H_{1,86}O_{0,007}$)	$d = 0,623$ g/l
veeldatud naftagaasi puhul ($C_1H_{2,525}$)	$d = 0,649$ g/l
maagaasi/biometaani puhul (CH_4)	$d = 0,714$ g/l
etanooli (E85) puhul ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	$d = 0,932$ g/l
etanooli (E75) puhul ($C_1H_{2,61}O_{0,329}$)	$d = 0,886$ g/l
Vesiniku ja maagaasi segude puhul	$d = \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583A}$ g/l

kus A on maagaasi/biometaani sisaldus vesiniku ja maagaasi segus, väljendatuna mahuprotsentides.”;

b) punktis 3.8 asendatakse tabel järgmisega:

„Kütus	X
Benziin (E5)	13,4
Benziin (E10)	13,4
Diislikütus (B5)	13,5
Diislikütus (B7)	13,5
Veeldatud naftagaas	11,9
Maagaas/biometaan	9,5
Etanool (E85)	12,5
Etanool (E75)	12,7”;

4) IV lisa 1. liite punkt 2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2. Punktis 5.3.7.3 esitatud aatomsuhteid loetakse järgmiselt:

HCV = vesiniku ja süsiniku aatomsuhe

- benziini (E5) puhul 1,89
- benziini (E10) puhul 1,93
- veeldatud naftagaasi puhul 2,53
- maagaasi/biometaani puhul 4,0
- etanooli (E85) puhul 2,74
- etanooli (E75) puhul 2,61

Ocv = hapniku ja süsiniku aatomsuhe

- benziini (E5) puhul 0,016

- bensiini (E10) puhul 0,033
- veeldatud naftagaasi puhul 0,0
- maagaasi/biometaani puhul 0,0
- etanooli (E85) puhul 0,39
- etanooli (E75) puhul 0,329”;

5) IX lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa muudetakse järgmiselt:

i) punktis 1 lisatakse tabeli „Tüüp: bensiin (E5)” ja tabeli „Tüüp: etanool (E85)” vahele järgmine tabel:

„Tüüp: bensiin (E10):

Parameeter	Ühik	Piirväärtused (1)		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Uurimismeetodil määratud oktaaniarv, RON (3)		95,0	98,0	EN ISO 5164
Mootorimeetodil määratud oktaaniarv, MON (3)		85,0	89,0	EN ISO 5163
Tihedus temperatuuril 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Aururõhk (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1
Veesisaldus		kuni 0,05 % v/v Välimus temperatuuril – 7 °C: selge ja läbipaistev		EN 12937
Destilleerimine:				
— aurustunud temperatuuril 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— keemise lõpptemperatuur	°C	170	195	EN ISO 3405
Jäägid	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Süsivesinike analüüs:				
— olefiinid	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromaatsed süsivesinikud	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benseen	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— küllastunud süsivesinikud	% v/v	Aruanne		EN 22854

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Süsiniku-vesiniku suhe		Aruanne		
Süsiniku-hapniku suhe		Aruanne		
Induktsiooniaeg ⁽⁴⁾	minutit	480	—	EN ISO 7536
Hapnikusisaldus ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Lahustiga pestud vaik (Olemasolev vaik)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Väävlisisaldus ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Vase korrosioon 50 °C juures 3 tundi,		—	I klass	EN ISO 2160
Pliisisaldus	mg/l	—	5	EN 237
Fosforisisaldus ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanool ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

(1) Spetsifikatsioonides esitatud väärtused on „tegelikud väärtused“. Nende piirnormide määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine“ tingimusi, alampiiri määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust; alumise ja ülemise piirnormi kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus, juhul kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus, juhul kui on esitatud maksimaalsed ja minimaalsed piirnormid. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

(2) Samaväärsed EN/ISO meetodid võetakse kasutusele niipea, kui need eespool loetletud omaduste kohta avaldatakse.

(3) Lõpptulemuse arvutamisel lahutatakse MONi ja RONi puhul kooskõlas standardiga EN 228:2008 parandustegur 0,2.

(4) Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitoreid ja metallideaktivaatoreid, millega harilikult stabiliseeritakse puhastatud bensiini, kuid mitte puhastavaid/dispergeerivaid lisaineid ega lahjendavaid õlisid.

(5) Ainus hapnikuga küllastunud aine, mida võib etalonkütusele taotluslikult lisada, on etanool. Kasutatav etanool peab vastama standardile EN 15376.

(6) Katsereprotokollis märgitakse ära 1. tüüpi katses kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

(7) Etalonkütusele ei tohi taotluslikult lisada fosforit, rauda, mangaani ega pliid sisaldavaid ühendeid.;

ii) punktile 2 lisatakse järgmine tabel:

„Tüüp: diislikütus (B7):

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Tsetaaniindeks		46,0		EN ISO 4264
Tsetaaniarv ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Tihedus temperatuuril 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Destilleerimine:				
— 50 % punkt	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— 95 % punkt	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— keemise lõpptemperatuur	°C	—	370,0	EN ISO 3405

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Leekpunkt	°C	55	—	EN ISO 2719
Hägustumispunkt	°C	—	- 10	EN 23015
Viskoossus 40 °C juures	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Väävlisisaldus	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Vase korrosioon 50 °C juures 3 tundi,		—	I klass	EN ISO 2160
Koksiarv Conradsoni järgi (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Tuhasisaldus	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Kogusaaste	mg/kg	—	24	EN 12662
Veesisaldus	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Happearv	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Määrimisvõime (HFRR kulumis-järgne läbimõõt 60 °C juures)	µm	—	400	EN ISO 12156
Oksüdatsioonikindlus 110 °C juures ⁽³⁾	h	20,0		EN 15751
Rasvhapete metüülestrid (FAME) ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

(1) Spetsifikatsioonides esitatud väärtused on „tegelikud väärtused”. Nende piirväärtuste määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine” tingimusi, alampiiri määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust; alumise ja ülemise piirnõrmi kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus, juhul kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus, juhul kui on esitatud maksimaalsed ja minimaalsed piirnõrmi. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

(2) Tsetaaniarvu diapsoon ei vasta 4R miinimumdiapsooni nõuetele. Kui peaks tekkima siiski vaidlusi kütuse tarnija ja kasutaja vahel, võib kasutada vaidluste lahendamisel ISO 4259 tingimusi, juhul kui ei piirduta ühekordse mõõtmisega, vaid tehakse vajaliku kordustäpsuse saavutamiseks piisaval hulgal korduvaid mõõtmisi.

(3) Kuigi oksüdatsioonikindlust kontrollitakse, jääb säilivusaeg siiski tõenäoliselt piiratuks. Ladustamistingimuste ja säilivusaja suhtes tuleks tarnijaga nõu pidada.

(4) Rasvhapete metüülestrite (FAME) sisaldus vastavalt EN 14214 spetsifikatsioonile.”;

b) B osas lisatakse tabeli „Tüüp: bensiin (E5)” ja tabeli „Tüüp: etanool (E75)” vahele järgmine tabel:

„Tüüp: bensiin (E10):

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Uurimismeetodil määratud oktaaniarv, RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Mootorimeetodil määratud oktaaniarv, MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Tihedus temperatuuril 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Aururõhk (DVPE)	kPa	56,0	95,0	EN 13016-1
Veesisaldus		kuni 0,05 % v/v Välimus temperatuuril - 7 °C: selge ja läbipaistev		EN 12937

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Destilleerimine:				
— aurustunud temperatuuril 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— keemise lõpptemperatuur	°C	170	195	EN ISO 3405
Jäägid	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Süsivesinike analüüs:				
— olefiinid	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromaatsed süsivesinikud	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benseen	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— küllastunud süsivesinikud	% v/v	aruanne		EN 22854
Süsiniku-vesiniku suhe		aruanne		
Süsiniku-hapniku suhe		aruanne		
Induktsiooniaeg ⁽⁴⁾	minutit	480	—	EN ISO 7536
Hapnikusisaldus ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Lahustiga pestud vaik (Olemasolev vaik)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Väavlisisaldus ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Vase korrosioon 50 °C juures 3 tundi		—	I klass	EN ISO 2160
Pliisisaldus	mg/l	—	5	EN 237
Fosforisisaldus ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etaanool ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

(1) Spetsifikatsioonides esitatud väärtused on „tegelikud väärtused”. Nende piirväärtuste määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine” tingimusi, alampiiri määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust; alumise ja ülemise piirnormi kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus, juhul kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus, juhul kui on esitatud maksimaalsed ja minimaalsed piirnormid. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

(2) Samaväärsed EN/ISO meetodid võetakse kasutusele niipea, kui need eespool loetletud omaduste kohta avaldatakse.

(3) Lõpptulemuse arvutamisel lahutatakse MONi ja RONi puhul kooskõlas standardiga EN 228:2008 parandustegur 0,2.

(4) Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitajaid ja metallideaktivaatoreid, millega harilikult stabiliseeritakse puhastatud benssiini, kuid mitte puhastavaid/dispergeerivaid lisaaineid ega lahjendavaid õlisid.

(5) Ainus hapnikuga küllastunud aine, mida võib etalonkütusele taotluslikult lisada, on etaanool. Kasutatav etaanool peab vastama standardile EN 15376.

(6) Katseprotokollis märgitakse ära 6. tüüpi katses kasutatud kütuse tegelik väavlisisaldus.

(7) Etalonkütusele ei tohi taotluslikult lisada fosforit, rauda, mangaani ega pliid sisaldavaid ühendeid.”;

6) XI lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktis 2.3.3 asendatakse tabel „Euro 6 lõplikud OBD piirmäärad” järgmise tabeliga:

„Euro 6 lõplikud OBD piirmäärad

Kategooria	Klass	Tuletatud mass (RM) (kg)	Süsinikmonooksiidi mass		Metaanist erinevate süsivesinike mass		Lämmastikoksiidide mass		Tahkete osakeste mass (!)		Tahkete osakeste arv (!)	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PN) (#/km)	(PN) (#/km)
			ottomootor	diiselmootor	ottomootor	diiselmootor	ottomootor	diiselmootor	diiselmootor	ottomootor	diiselmootor	ottomootor
M	—	Kõik	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < TM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Kõik	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Selgitus: O = ottomootor, D = diiselmootor

(!) Ottomootorite tahkete osakeste massi piirmäära ja arvilist piirmäära kohaldatakse ainult otsesisepritsega sõidukite suhtes.”;

b) punktis 2.3.4. asendatakse tabel „Euro 6 OBD ajutised piirmäärad” järgmise tabeliga:

„Euro 6 OBD ajutised piirmäärad

Kategooria	Klass	Tuletatud mass (RM) (kg)	Süsinikmonooksiidi mass		Metaanist erinevate süsivesinike mass		Lämmastikoksiidide mass		Tahkete osakeste mass (!)	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO _x O) (mg/km)	(NO _x O) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)
			ottomootor	diiselmootor	ottomootor	diiselmootor	ottomootor	diiselmootor	diiselmootor	ottomootor
M	—	Kõik	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Kõik	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Selgitus: O = ottomootor, D = diiselmootor

(!) Ottomootorite tahkete osakeste massi piirmäära kohaldatakse ainult otsesisepritsega sõidukite suhtes.”;

c) punkt 2.5 asendatakse järgmisega:

„2.5. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 11. lisa punkti 3.3.3.1 tõlgendatakse järgmiselt:

OBD-süsteem peab kontrollima katalüüsmuunduri efektiivsuse vähenemist üksnes NMHC ja NO_x heitkoguste suhtes. Tootjad võivad kontrollida eesmist katalüsaatorit üksinda või koos ühe või mitme järgmise allavoolu paikneva katalüsaatoriga. Iga kontrollitud katalüüsmuundur või katalüsaatorite kombinatsioon, mille NMHC või NO_x heitkogused ületavad käesoleva lisa punktis 2.3 esitatud piirväärtusi, ei ole töökorras. Nõuet, et tuleb kontrollida katalüüsmuunduri efektiivsuse vähenemist NO_x heitkoguste suhtes, kohaldatakse erandina alles alates artiklis 17 sätestatud kuupäevadest.”;

7) XII lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2.2. Veeldatud naftagaasi või maagaasi tuleb kasutada kütust, mille tootja on valinud kasuliku võimsuse mõõtmiseks käesoleva määruse XX lisa kohaselt. Valitud kütus tuleb märkida käesoleva määruse I lisa 3. liites esitatud teatisesse.”;

b) punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 101 punkti 5.2.4 tõlgendatakse järgmiselt:

- 1) tihedus: mõõdetakse katsekütuses standardi ISO 3675 või samaväärse meetodi kohaselt. Bensiini, diisli, biodiisli ja etanooli (E85 ja E75) puhul kasutatakse temperatuuril 15 °C mõõdetud tihedust; veeldatud naftagaasi ja maagaasi/biometaani puhul kasutatakse järgmisi etalontihedusi:

veeldatud naftagaas: 0,538 kg/l,

maagaas: 0,654 kg/m³ (etalonkütuste G20 ja G23 keskmine väärtus 15 °C juures);

- 2) vesiniku, süsiniku ja hapniku suhe: tuleb kasutada järgmisi kindlaksmääratud väärtusi:

bensiini (E5) puhul C₁H_{1,89}O_{0,016}

bensiini (E10) puhul C₁H_{1,93}O_{0,033}

diislikütuse (B5) puhul C₁H_{1,86}O_{0,005}

diislikütuse (B7) puhul C₁H_{1,86}O_{0,007}

veeldatud naftagaasi (LPG) puhul C₁H_{2,525},

maagaasi ja biometaani puhul CH₄,

etanooli (E85) puhul C₁H_{2,74}O_{0,385}

etanooli (E75) puhul C₁H_{2,61}O_{0,329}.”;

c) punkt 3.3 asendatakse järgmisega:

„3.3. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 101 6. lisa punkt 1.4.3 asendatakse järgmisega:

- 1.4.3. Kütusekulu väljendatuna liitrites 100 km kohta (bensini (E5/E10), veeldatud naftagaasi, etanooli (E85) või diislikütuse (B5/B7) puhul), kuupmeetrites (m₃) 100 km kohta (maagaasi/biometaani ning vesiniku ja maagaasi segu puhul) või kilogrammides 100 km kohta (vesiniku puhul) arvutatakse järgmiste valemite abil:

- a) bensiniil (E5) töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC = (0,118/D) \cdot [(0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

- b) bensiniil (E10) töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC = (0,120/D) \cdot [(0,830 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

c) veeldatud naftagaasil töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Kui katses kasutatava kütuse koostis erineb kütuse standardkulu arvutamisel kasutatava kütuse koostisest, siis võib valmistaja taotlusel kasutada järgmist paranduskoeffitsienti cf:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Paranduskoeffitsient cf määratakse järgmiselt:

$$cf = 0,825 + 0,0693 n_{\text{actual}}$$

, kus:

n_{actual} = kasutatud kütuse tegelik H/C suhe

d) veeldatud naftagaasil/biometaanil töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \cdot [(0,749 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

e) etanoolil (E85) töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC = (0,1742/D) \cdot [(0,574 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

f) diislikütusel (B5) töötavad diiselmootoriga sõidukid:

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,861 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

g) diislikütusel (B7) töötavad diiselmootoriga sõidukid:

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,859 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

h) vesiniku ja maagaasi segudel töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC = \frac{910,4 \cdot A + 13\,600}{44,655 \cdot A^2 + 667,08 \cdot A} \left(\frac{7,848 \cdot A}{9,104 \cdot A + 136} \cdot \text{HC} + 0,429 \cdot \text{CO} + 0,273 \cdot \text{CO}_2 \right)$$

i) gaasilisel vesinikul töötavad sõidukid:

$$FC = 0,024 \cdot \frac{V}{d} \cdot \left[\frac{1}{Z_2} \cdot \frac{p_2}{T_2} - \frac{1}{Z_1} \cdot \frac{p_1}{T_1} \right]$$

Eelneval kokkuleppel tüübikinnitusasutusega ja sõidukite puhul, mis töötavad kas gaasilisel või vedelal vesinikul, võib tootja valida alternatiivina eespoolsele meetodile kas valem

$$FC = 0,1 \cdot (0,1119 \cdot H_2O + H_2)$$

või meetodi vastavalt standardprotokollidele, nagu näiteks SAE J2572.

Nendes valemities:

FC = kütusekulu liitrites 100 km kohta (bensiiini, etanooli, veeldatud naftagaasi, diisli või biodiisli puhul), kuupmeetrites (m^3) 100 km kohta (maagaasi ning vesiniku ja maagaasi segude puhul) või kilogrammides 100 km kohta vesiniku puhul;

HC = mõõdetud süsivesinike heitkogus, g/km;

CO = mõõdetud süsinikmonooksiidi heitkogus, g/km;

CO₂ = mõõdetud süsinikdioksiidi heitkogus, g/km;

H₂O = mõõdetud H₂O heitkogus, g/km;

H₂ = mõõdetud H₂ heitkogus, g/km;

A = maagaasi/biometaani sisaldus vesiniku ja maagaasi segus, väljendatuna mahuprotsentides;

D = katses kasutatud kütuse tihedus.

Gaasiliste kütuste puhul on D tihedus 15 °C juures;

d = 1. tüübi katsega katsetatud sõiduki läbitud teoreetiline vahemaa kilomeetrites;

p₁ = rõhk gaaskütuse mahutis enne töötsükli, Pa;

p₂ = rõhk gaaskütuse mahutis pärast töötsükli, Pa;

T₁ = temperatuur gaaskütuse mahutis enne töötsükli, K;

T₂ = temperatuur gaaskütuse mahutis pärast töötsükli, K;

Z₁ = gaasilise kütuse kokkusurutavustegur rõhul p₁ ja temperatuuril T₁;

Z₂ = gaasilise kütuse kokkusurutavustegur rõhul p₂ ja temperatuuril T₂;

V = gaasilise kütuse mahuti ruumala kuupmeetrites (m^3).

Kokkusurutavustegur saadakse järgmisest tabelist.

T(k) p(bar)	33	53	73	93	113	133	153	173	193	213	233	248	263	278	293	308	323	338	353
5	0,8589	0,9651	0,9888	0,9970	1,0004	1,0019	1,0026	1,0029	1,0030	1,0028	1,0035	1,0034	1,0033	1,0032	1,0031	1,0030	1,0029	1,0028	1,0027
100	1,0508	0,9221	0,9911	1,0422	1,0659	1,0757	1,0788	1,0785	1,0765	1,0705	1,0712	1,0687	1,0663	1,0640	1,0617	1,0595	1,0574	1,0554	1,0535
200	1,8854	1,4158	1,2779	1,2334	1,2131	1,1990	1,1868	1,1757	1,1653	1,1468	1,1475	1,1413	1,1355	1,1300	1,1249	1,1201	1,1156	1,1113	1,1073
300	2,6477	1,8906	1,6038	1,4696	1,3951	1,3471	1,3123	1,2851	1,2628	1,2276	1,2282	1,2173	1,2073	1,1982	1,1897	1,1819	1,1747	1,1680	1,1617
400	3,3652	2,3384	1,9225	1,7107	1,5860	1,5039	1,4453	1,4006	1,3651	1,3111	1,3118	1,2956	1,2811	1,2679	1,2558	1,2448	1,2347	1,2253	1,2166
500	4,0509	2,7646	2,2292	1,9472	1,7764	1,6623	1,5804	1,5183	1,4693	1,3962	1,3968	1,3752	1,3559	1,3385	1,3227	1,3083	1,2952	1,2830	1,2718
600	4,7119	3,1739	2,5247	2,1771	1,9633	1,8190	1,7150	1,6361	1,5739	1,4817	1,4823	1,4552	1,4311	1,4094	1,3899	1,3721	1,3559	1,3410	1,3272
700	5,3519	3,5697	2,8104	2,4003	2,1458	1,9730	1,8479	1,7528	1,6779	1,5669	1,5675	1,5350	1,5062	1,4803	1,4570	1,4358	1,4165	1,3988	1,3826
800	5,9730	3,9541	3,0877	2,6172	2,3239	2,1238	1,9785	1,8679	1,7807	1,6515	1,6521	1,6143	1,5808	1,5508	1,5237	1,4992	1,4769	1,4565	1,4377
900	6,5759	4,3287	3,3577	2,8286	2,4978	2,2714	2,1067	1,9811	1,8820	1,7352	1,7358	1,6929	1,6548	1,6207	1,5900	1,5623	1,5370	1,5138	1,4926

Kui p ja T vajalikud sisendväärtused ei ole tabelis märgitud, saadakse kokkusurutavustegur tabelis märgitud kokkusurutavustegurite lineaarinterpoleerimise abil, valides välja need, mis on otsitud väärtusele lähimad.”

—

III LISA

„XX LISA

MOOTORI KASULIKU VÕIMSUSE, KASULIKU VÕIMSUSE JA ELEKTRILISE JÕUÜLEKANDESEADME 30 MINUTI SUURIMA VÕIMSUSE MÕÕTMINE

1. SISSEJUHATUS

Käesolevas lisas kehtestatakse nõuded mootori kasuliku võimsuse, kasuliku võimsuse ja elektrilise jõuülekandeseadme 30 minuti suurima võimsuse mõõtmiseks.

2. ÜLDNÕUDED

2.1 Katsete läbiviimise ja tulemuste tõlgendamise suhtes kohaldatakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 85 ⁽¹⁾ punktis 5 sätestatud üldnõudeid käesolevas lisas sätestatud eranditega.

2.2 Katsekütus

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 85 punkte 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 ja 5.2.3.4. tuleb mõista järgmiselt:

kasutatakse turul kättesaadavat kütust. Vaidluse korral kasutatakse käesoleva määruse (EÜ) nr 692/2008 IX lisas kindlaks määratud vastavat etalonkütust.

2.3 Võimsuse parandustegurid

Erandina ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 85 V lisa punktist 5.1, kui turboülelaaduriga mootorile paigaldatakse tootja soovil süsteem, mis võimaldab kompenseerida välisõhu temperatuuri ja kõrgust, seatakse α_a või α_d parandustegurid väärtusele 1.

⁽¹⁾ ELT L 326, 24.11.2006, lk 55.”

IV LISA

Määruse (EL) nr 582/2011 muutmine

Määrust (EL) nr 582/2011 muudetakse järgmiselt:

1) VIII lisa muudetakse järgmiselt:

a) 1. liite punkti 2.1.2 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) vesiniku, süsiniku ja hapniku suhe: kasutatakse järgmisi kindlaksmääratud väärtusi:

$C_1H_{1,93}O_{0,033}$ bensiini (E10) puhul,

$C_1H_{1,86}O_{0,007}$ diisli (B7) puhul,

$C_1H_{2,525}$ veeldatud naftagaasi puhul,

CH_4 maagaasi ja biometaanii puhul,

$C_1H_{2,74}O_{0,385}$ etanooli (E85) puhul,

$C_1H_{2,92}O_{0,046}$ spetsiaalselt diiselmootoritele ettenähtud etanooli (ED95) puhul.”;

b) 1. liite punkti 2.1.3 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) bensiinil (E10) töötavad ottomootoriga sõidukid:

$$FC = (0,120/D) \cdot [(0,830 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)];$$

c) 1. liite punkti 2.1.3. alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) diisilil (B7) töötavad diiselmootoriga sõidukid:

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,859 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)];$$

2) IX lisa muudetakse järgmiselt:

a) osas „Diiselmootoriga sõidukite katsetamiseks kasutatavate kütuste tehnilised andmed” asendatakse tabel pealkirjaga „Tüüp: diisil (B7)” järgmise tabeliga:

„Tüüp: diisil (B7)

Parameeter	Ühik	Piirnormid (1)		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Tsetaaniindeks		46,0		EN ISO 4264
Tsetaaniarv (2)		52,0	56,0	EN ISO 5165
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Destillatsioon:				
— 50 % punkt	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— 95 % punkt	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— lõplik keemispunkt	°C	—	370,0	EN ISO 3405
Leekpunkt	°C	55	—	EN ISO 2719
Hägustumispunkt	°C	—	- 10	EN 23015

Parameeter	Ühik	Piirnormid ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Viskoossus 40 °C juures	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Väävliisaldus	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Vasekorrosioon (3 h, 50 °C)		—	1. klass	EN ISO 2160
Koksiarv Conradsoni järgi (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Tuhasisaldus	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Kogusaaste	mg/kg	—	24	EN 12662
Veesisaldus	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Happearv	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Määrdevõime (HFRR kulumisjälje diameeter temperatuuril 60 °C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Oksüdatsioonikindlus 110 °C juures ⁽²⁾	h	20,0		EN 15751
FAME ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ Spetsifikaadis deklareeritud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirnormide määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine” tingimusi, alampiiri määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust; maksimum- ja miinumumväärtuse kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus, juhul kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus, kui on esitatud maksimaalsed ja minimaalsed piirväärtused. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Tsetaaniarvu diapsoon ei vasta 4R miinumumdiapasooni nõuetele. Kui peaks tekkima siiski vaidlusi kütuse tarnija ja kasutaja vahel, võib kasutada vaidluste lahendamisel ISO 4259 tingimusi, juhul kui ei piirduta ühekorde mõõtmisega, vaid tehakse vajaliku kordustäpsuse saavutamiseks piisaval hulgal korduvaid mõõtmisi.

⁽³⁾ Kuigi oksüdatsioonikindlust kontrollitakse, jääb säilivusaeg siiski tõenäoliselt piiratuks. Ladustamistingimuste ja säilivusaja suhtes tuleks tarnijaga nõu pidada.

⁽⁴⁾ Rasvhapete metüülestriite (FAME) sisaldus vastavalt EN 14214 spetsifikatsioonile.;

b) osas „Ottomootoriga sõidukite katsetamiseks kasutatavate kütuste tehnilised andmed” asendatakse tabel pealkirjaga „Tüüp: bensiin (E10)” järgmise tabeliga:

„Tüüp: bensiin (E10)

Parameeter	Ühik	Piirnormid ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Uurimismeetodil määratud oktaanarv, RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Mootorimeetodil määratud oktaanarv, MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Aururõhk (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1

Parameeter	Ühik	Piirnormid ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miimum	Maksimum	
Veesisaldus		max 0,05 % v/v Välimus temperatuuril – 7 °C: selge ja läbipaistev		EN 12937
Destillatsioon:				
— aurustunud temperatuuril 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— aurustunud temperatuuril 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— lõplik keemispunkt	°C	170	195	EN ISO 3405
Saasteaine	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Süivesinike analüüs:				
— olefiinid	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromaatsed süivesinikud	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benseen	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— küllastunud	% v/v	aruanne		EN 22854
Süsiniku-vesiniku suhe		aruanne		
Süsiniku-vesiniku suhe		aruanne		
Induktsiooniaeg ⁽⁴⁾	minutid	480	—	EN ISO 7536
Hapnikusisaldus ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Lahustiga pestud vaik (Olemasolev vaik)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Väavlisisaldus ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Vasekorrosioon (3 h, 50 °C)		—	1. klass	EN ISO 2160
Pliisisaldus	mg/l	—	5	EN 237

Parameeter	Ühik	Piirnormid ⁽¹⁾		Katsemeetod
		Miinumum	Maksimum	
Fosforisisaldus ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanool ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

(1) Spetsifikaadis esitatud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirnormide määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine” tingimusi, alampiiri määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust; maksimum- ja miinumumväärtuse kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus, juhul kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus, juhul kui on esitatud maksimaalsed ja minimaalsed piirnormid. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

(2) Samaväärsed EN/ISO meetodid võetakse kasutusele niipea, kui need eespool loetletud omaduste kohta avaldatakse.

(3) Lõpptulemuse arvutamisel lahutatakse MONi ja RONi puhul kooskõlas standardiga EN 228:2008 parandustegur 0,2.

(4) Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitajaid ja metallideaktivaatoreid, millega harilikult stabiliseeritakse puhastatud bensiini, kuid mitte puhastavaid/dispergeerivaid lisaaineid ega lahjendavaid õlisid.

(5) Ainus hapnikuga küllastunud aine, mida võib etalonkütusele taotluslikult lisada, on EN 15376 spetsifikatsioonile vastav etanool.

(6) Katseprotokollis tuleb ära märkida 6. tüüpi katses kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

(7) Etalonkütusele ei tohi taotluslikult lisada fosforit, rauda, mangaani ega pliid sisaldavaid ühendeid.”