

31974L0290

15.6.1974

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 159/61

NÕUKOGU DIREKTIIV,

28. mai 1974,

millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 70/220/EMÜ ottomootoriga mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

(74/290/EMÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

torite ehitamisel saavutatud edusammud on teinud võimalikuks heitgaaside lubatud taseme alandamise;

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

tulevikus varustatakse mootorid karburaatoritega, mis võimaldavad järgida piiritletud heitetasemeid mootori tühikäigu ajal kõigis kasutaja poolt tehtud seadistustes;

võttes arvesse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ⁽¹⁾ viimati muudetud ühinemisaktiga, ⁽²⁾ eriti selle artikleid 11, 12 ja 13,

direktiivi 70/220/EMÜ kehtivate sätete kohaldamisel on selgunud, et neid sätteid tuleb muuta, lihtsustamaks katseid, mida pädevad asutused praegu läbi viivad;

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

heitmete osas on vaja teha teatud muudatusi ka mootorsõidukite tüübikinnitust puudutava haldusmenetluse lihtsustamiseks, et laiendada tüübikinnitust eelkõige sellistele sõidukitüüpidele, mis kaalu ja/või jõuülekandearvu poolest erinevad algselt kinnitatud tüübist;

ning arvestades, et:

vajadus kaitsta üldsust üha suureneva õhusaaste eest, eelkõige linnades, nõuab, et võetaks meetmeid sõidukite käivitamiseks vajalike ottomootorite heitgaaside vähendamiseks; selliste moo-

⁽¹⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 73, 27.3.1972, lk 14.

⁽³⁾ EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1.

10. oktoobril 1973 esitas komisjon mootorsõidukisektoris tehniliste tõkete kõrvaldamist käsitlevate direktiivide tehnika arenguga kohandamise komiteele arvamuse saamiseks muudatustettepaneku;

arvamus ei toetanud ettepanekut ja komisjon soovitas vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 13 lõike 3 punktis b sätestatud menetlusele meetmeid, mida viimane võtma peaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 70/220/EMÜ I kuni V lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. 1. jaanuarist 1975 ei või ükski liikmesriik heitmete õhusaastega seotud põhjustel:

— keelduda sõidukitüübile EMÜ tüübikinnituse andmisest, direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 teises taandes nimetatud dokumendi väljastamisest ega siseriikliku tüübikinnituse andmisest ega

— keelata mootorsõidukite kasutuselevõtmist,

kui selle mootorsõidukitüübi või nende sõidukite heitmed vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ sätetele.

2. Alates 1. oktoobrist 1975 liikmesriigid:

— ei tohi enam anda välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 teises taandes ettenähtud dokumendi mootorsõidukitüübile, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa (välja arvatud punkti 3.2.1.2.2), II lisa, IV lisa punkti 1.2 ja V lisa nõuetele,

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest mootorsõidukitüübile, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa (välja arvatud punkti 3.2.1.2.2), II lisa, IV lisa punkti 1.2 ja V lisa nõuetele,

— keelata niisuguste mootorsõidukite esmakordset kasutuselevõtmist, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa (välja arvatud punkti 3.2.1.2.2), II lisa, IV lisa punkti 1.2 ja V lisa nõuetele.

3. Alates 1. oktoobrist 1976 liikmesriigid:

— ei tohi enam anda välja direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõike 1 teises taandes ettenähtud dokumendi mootorsõidukitüübile, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 3.2.1.2.2 ja IV lisa punkti 1.5 nõuetele,

— võivad keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest mootorsõidukitüübile, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 3.2.1.2.2 ja IV lisa punkti 1.5 nõuetele,

— keelata niisuguste mootorsõidukite esmakordset kasutuselevõtmist, mille heitgaaside tase ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 3.2.1.2.2 ja IV lisa punkti 1.5 nõuetele.

Artikkel 3

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 1. oktoobril 1974. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 28. mai 1974

Nõukogu nimel
eesistuja

H. D. GENSCHER

LISA

Direktiivi 70/220/EMÜ lisade muudatused

I LISA: MÕISTED, EMÜ TÕÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE JA KATSETE SPETSIFIKATSIOONID

Punkt 3.2.1.1.4 asendatakse järgmisega:

“3.2.1.1.4. Vastavalt punkti 3.2.1.1.5 sätetele viiakse katset läbi kolm korda. Iga kord peab teadaoleva tuletatud massiga sõiduki katsetamisel saadud süsinikmonooksiidi mass ja süsivesinike mass jääma väiksemaks järgmistest tabelis esitatud kogustest:

Tuletatud mass (TM) kilogrammides	Süsinikmonooksiidi mass grammides ühe katse kohta L_1	Süsivesinike mass grammides ühe katse kohta L_2
$TM \leq 750$	80	6,8
$750 < TM \leq 850$	87	7,1
$850 < TM \leq 1\,020$	94	7,4
$1\,020 < TM \leq 1\,250$	107	8,0
$1\,250 < TM \leq 1\,470$	122	8,6
$1\,470 < TM \leq 1\,700$	135	9,2
$1\,700 < TM \leq 1\,930$	149	9,7
$1\,930 < TM \leq 2\,150$	162	10,3
$2\,150 < TM$	176	10,9

3.2.1.1.4.1. Iga punktis 3.2.1.1.4 nimetatud heitme puhul võib siiski üks kolmest saadud tulemusest ületada nimetatud punktis asjaomasele sõidukile kehtestatud piirväärtust kuni 10 %, tingimusel et kolme tulemuse aritmeetiline keskmine jääb allapoole ettenähtud piirväärtust. Kui kehtestatud piirväärtusi ületatakse rohkem kui ühe heitme osas, pole oluline, kas see leidis aset ühe või mitme katse puhul.”

Punkti 3.2.1.1.4 järele lisatakse punkt 3.2.1.1.5:

“3.2.1.1.5. Punktis 3.2.1.1.4 sätestatud katsete arvu vähendatakse kummagi punktis 3.2.1.1.4 mainitud heitme osas vastavalt järgnevalt määratule nii, et V_1 tähistab esimese katse tulemust ja V_2 teise katse tulemust.

3.2.1.1.5.1. Ainult üks katse viiakse läbi juhul, kui mõlema heitme osas saadakse tulemus $V_1 \leq 0,70 L$.

3.2.1.1.5.2. Ainult kaks katset viiakse läbi juhul, kui mõlema heitme osas saadakse tulemus $V_1 \leq 0,85 L$, kuid vähemalt ühe heitme osas saadakse tulemus $V_1 > 0,70 L$. Lisaks peab V_2 rahuldama mõlema heitme osas tingimusi $V_1 + V_2 \leq 1,70 L$ ja $V_2 \leq L$.”

Punkti 3.2.1.2.2 lisatakse järgmine lause:

"Käesoleva nõude täitmist tuleb kontrollida IV lisas määratletud viisil erinevate kasutaja käsutuses olevate seadistuste kõikide võimalike kombinatsioonide osas."

Punkti 3.2.1.3.3 järele lisatakse punkt 4:

"4. EMÜ TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE

4.1. Erineva tuletatud massiga sõidukitüübid

Sõidukitüübile antud tüübikinnitust võib järgmistel tingimustel laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad kinnitatud tüübist ainult tuletatud massi poolest.

4.1.1. Sõidukitüübile antud tüübikinnitust võib laiendada ainult sellise tuletatud massiga sõidukitüüpidele, mille puhul tuleb kasutada järgmist suuremat või järgmist väiksemat ekvivalentset inertsi.

4.1.2. Kui sõidukitüübi, mille tarvis on esitatud taotlus tüübikinnituse laiendamiseks, tuletatud massi puhul on vaja kasutada juba tüübikinnituse saanud sõidukitüübist suurema ekvivalentse inertsiiga hooratast, siis antakse selline tüübikinnituse laiendus.

4.1.3. Kui sõidukitüübi, mille tarvis on esitatud taotlus tüübikinnituse laiendamiseks, tuletatud massi puhul on vaja kasutada juba tüübikinnituse saanud sõidukitüübist väiksema ekvivalentse inertsiiga hooratast, antakse tüübikinnituse laiendus siis, kui tüübikinnitusega sõiduki heitmete mass jääb piiridesse, mis on ette nähtud sõiduki puhul, mille tarvis on esitatud taotlus tüübikinnituse laiendamiseks.

4.2. Erineva ülekandesuhtega sõidukitüübid

Sõidukitüübile antud tüübikinnitust võib järgmistel tingimustel laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad kinnitatud tüübist ainult ülekandesuhte poolest.

4.2.1. Iga I katsetüübi katse puhul leitakse ülekandesuhe avaldisest $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$, kus V_1 on kinnitatud sõidukitüübi ja V_2 sõidukitüübi, mille tarvis on esitatud taotlus tüübikinnituse laiendamiseks, mootori pöörlemissagedused 1 000 p/min.

4.2.2. Kui ülekandesuhe on $E \leq 5\%$, antakse tüübikinnituse laiendus ilma I katsetüübi katsete kordamiseta.

4.2.3. Kui vähemalt üks ülekandesuhe on $E > 5\%$ ja iga ülekandesuhte puhul on $E \leq 10\%$, tuleb I katsetüübi katseid korrata, kuid neid võib läbi viia tootja valitud, tüübikinnituse andmise eest vastutava ametiasutuse poolt heakskiidetud laboris. Katsearuanne saadetakse heakskiidetud laborisse.

4.3. Erineva tuletatud massi ja ülekandesuhtega sõidukitüübid

Sõidukitüübile antud tüübikinnitust võib laiendada sõidukitüüpidele, mis erinevad kinnitatud tüübist ainult tuletatud massi ja ülekandesuhte poolest, juhul kui punktides 4.1 ja 4.2 loetletud tingimused on täidetud.

4.4. Märkus

Kui sõidukitüübile on antud tüübikinnitus vastavalt punktidele 4.1 kuni 4.3, ei tohi tüübikinnitust laiendada teistele sõidukitele.”

Punkt 3.2.2 asendatakse punktiga 5:

“5. TOODANGU VASTAVUS

5.1. Üldjuhul kontrollitakse tootmisnäidiste vastavust seoses mootori heitgaaside väljalaske piiramisega VII lisas esitatud teatistes sisalduva kirjelduse põhjal ning vajadusel kõigi punktis 3.2 nimetatud I, II ja III katsetüübi katsetuste või nendest mõne katsetuse abil.

5.1.1. Sõiduki vastavust I katsetüübi katsetes kontrollitakse järgmiselt.

5.1.1.1. Seeriatootmisest võetud sõidukiga sooritatakse punktis 3.2.1.1 kirjeldatud katse. Punktis 3.2.1.1.4 toodud piirarvud asendatakse järgmistega:

Tuletatud mass (TM) kilogrammides	Süsinikmonooksiidi mass grammides ühe katse kohta L_1	Süivesinike mass grammides ühe katse kohta L_2
$TM \leq 750$	96	8,8
$750 < TM \leq 850$	105	9,3
$850 < TM \leq 1\,020$	112	9,6
$1\,020 < TM \leq 1\,250$	129	10,4
$1\,250 < TM \leq 1\,470$	146	11,1
$1\,470 < TM \leq 1\,700$	162	11,9
$1\,700 < TM \leq 1\,930$	178	12,6
$1\,930 < TM \leq 2\,150$	195	13,3
$2\,150 < TM$	211	14,1

5.1.1.2. Kui seeriatootmisest võetud sõiduk ei vasta punkti 5.1.1.1 nõuetele, võib tootja taotleda mõõtmisi seeriatootmisest võetud sõidukitest koosneval valimil, mille koosseisus on ka algselt katsetatud sõiduk. Tootja määrab kindlaks valimi suuruse (n). Üks I katsetüübi katse tehakse sõidukite valimi, välja arvatud algselt valitud sõidukiga.

Algselt katsetatud sõiduki puhul võetakse arvesse tulemus, mis on sõidukiga sooritatud kolme I katsetüübi katse aritmeetiline keskmine. Seejärel määratakse sõidukite valimi osas iga heitgaasi mõõtmistulemuste aritmeetiline keskmine $\bar{x}$ ja standardhälve $S^{(1)}$.

⁽¹⁾ $S^2 = \Sigma \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, kus x on üks näidisega n tehtud katsel saadud tulemustest.

Toodang tunnistatakse vastavaks, kui on täidetud järgmine tingimus:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L,$$

kus

L = on iga asjaomase heitgaasi punktis 5.1.1.1 sätestatud piirväärtus ning

k = on statistiline tegur, mis sõltub valimi suurusest n ning on antud järgmises tabelis:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Kui $n \geq 20$ $k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$

5.1.2. Seeriatootmisest võetud sõidukiga sooritatud II või III katsetüübi katse puhul peavad olema täidetud punktides 3.2.1.2.2 ja 3.2.1.3.2 loetletud nõuded.

5.1.3. Erandina III lisa punkti 2.1.1 nõuetest võib toodangu vastavuse eest vastutav tehniline teenistus teostada tootja nõusolekul I, II ja III katsetüübi katsetusi sõidukitega, mille läbisõit on väiksem kui 3 000 km.”

II LISA: MOOTORI PÕHIKARAKTERISTIKUD JA KATSETAMISEGA SEOTUD TEAVE

Punkt 1.4 asendatakse järgmisega:

“1.4. Silindrite arv ja paigutus:...”

Lehekülje paremal pool olev tekst (punktid 3.2.1.3.1 kuni 3.2.1.3.5) asendatakse järgmisega:

“Kütuse etteandekõver õhuvoolu funktsioonina ja seaded, mis on vajalikud selle kõvera hoidmiseks (?)”

III LISA: I KATSETÜÜP

Punkt 4.1.4 asendatakse järgmisega:

“4.1.4. Tuleb kontrollida, et selline piduri seadistus oleks sobilik töötükli muudes vaheastmetes tühikäigu ja maksimaalse kiiruse vahel ning vajadusel võetakse kasutusele keskmine seadistus.”

Punkt 5.3 asendatakse järgmisega:

“5.3. Õhuklapi kasutamine

5.3.1. Käsiõhuklapp

Õhuklapp suletakse võimalikult kiiresti, põhimõtteliselt enne kiirendamist 0–50 km/h esimese tsükli ajal. Kui seda nõuet ei ole võimalik täita, siis esitatakse tegelik sulgemismoment. Õhuklapi reguleerimine toimub tootja poolt ettenähtud viisil.

5.3.2. Automaatne õhuklapp

Kui sõidukile on paigaldatud automaatne õhuklapp, peab seda kasutama seadistuse ja külmkäivitusele järgneva gaasiklapi täieliku avanemise (*kickdown*) osas tootja poolt ettenähtud viisil. Kui gaasiklapi avanemispunkti pole antud, peab klapp olema täielikult avanenud 13 sekundit pärast mootori käivitumist.”

Punkti 6.2.1 lisatakse järgmine lause:

“Kui koti sisend ei taga katse ajal väljalastud gaaside täielikku segunemist, tuleb gaasid segada enne analüüsi, näiteks retsirkulatsioonipumbaga.”

Punktis 7.1 asendatakse viimase sümboli määratlus järgmisega:

“PH –veeauuri osarõhk väljendatuna millimeetrites elavhõbedasammast.”

IV LISA: II KATSETÜÜP

Punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

“1.2. II katsetüübi katse tuleb sooritada vahetult pärast I katsetüübi neljandat töotsüklit, kusjuures mootor töötab tühikäigul, õhuklappi ei kasutata ja mootor on külm. Vahetult enne süsinikmonooksiidi sisalduse mõõtmist tuleb sooritada I katsetüüpi töotsüklil, nagu kirjeldatud III lisa punktis 1.1.”

Lisatakse punkt 1.5:

“1.5. Tühikäigu seadistusseadmed

1.5.1. Mõiste

Käesolevas direktiivis on “seadistusseadmed” osad, mida kasutatakse mootori tühikäigupöörete muutmiseks ainult punktis 1.5.1.1 kirjeldatud tööriistadega. Kütuse ja õhu etteande reguleerimiseks kasutatavaid seadmeid ei loeta seadistusseadmeteks, kui nende abil tehtavate seadistuste sooritamiseks on vaja eemaldada lukustid, mis tavaliselt takistavad kõikidel teistel peale kvalifitseeritud mehaanikute seadistusi teha.

1.5.1.1. Tööriistad tühikäigu seadistusseadmete seadistamiseks: kruvikeeraja (tavaline või ristpea), mutrivõtmed (kuuskantvõti, lihtvõti või reguleeritav), näpistangid, kuuskantvõtmed.

1.5.2. Mõõtepunktide määramine

1.5.2.1. Esimene mõõtmine tehakse I katsetüübi puhul kasutatud sõiduki seadistuse juures.

1.5.2.2. Igale pidevalt seadistatavale seadistusseadmele tuleb kindlaks määrata piisav arv tüüpilisi asendeid.

1.5.2.3. Süsinikmonooksiidi sisaldust heitgaasides tuleb mõõta seadistusseadmete kõigis võimalikes asendites, kuid pidevalt seadistatavate seadistusseadmete puhul ainult punktiga 1.5.2.2 kindlaksmääratud asendites.

1.5.2.4. II katsetüübi katset loetakse rahuldavaks, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

- 1.5.2.4.1. ükski punkti 1.5.2.3 nõuete kohaselt mõõdetud väärtus ei ületa piirväärtust;
- 1.5.2.4.2. maksimaalne sisaldus, mida mõõdetakse ühte seadistusseadet pidevalt seadistades ja teisi seadmeid esialgsesse asendisse jättes, ei ületa piirväärtust; see tingimus peab olema täidetud seadistusseadmete erinevate kombinatsioonide puhul, välja arvatud pidevalt seadistatavate seadmete puhul.
- 1.5.2.5. Seadistusseadmete võimalikke asendeid piirab
- 1.5.2.5.1. järgnevatest suurem: madalaim vāntvōlli pōõrlemiskiirus mootori tühikäigul; tootja soovitatud vāntvōlli tühikäigukiirus miinus 100 p/min;
- 1.5.2.5.2. järgnevatest madalaim: kõrgeim vāntvōlli pōõrlemiskiirus, mida mootor võib tühikäigu seadistusseadmete seadistamisel saavutada; tootja soovitatud vāntvōlli tühikäigukiirus pluss 250 p/min; vāntvōlli pōõrlemiskiirus, mille juures lülitub tööle automaatsidur.
- 1.5.2.6. Mootori korrektse tööga kokkusobimatuid seadistusasendeid ei tohi mõõtepunktideks võtta; eriti juhul, kui mootor on varustatud mitme karburaatoriga, peab kõikide karburaatorite seadistus olema sama.”

V LISA: III KATSETÜÜP

Punkti 4.7.7 järele lisatakse punkt 5:

“5. ALTERNATIIVSED KATSEMEETODID

5.1. Sõidukit loetakse rahuldavaks, kui kõikidel punktis 2.2 määratletud mõõtetetingimustel on tõestatud, et retsirkulatsiooni- või ventilatsioonisüsteem suudab võtta ringlusse kõik karterigaasid, mis võivad atmosfääri sattuda.

5.2. Punktide 2 ja 4.7 nõudeid kohaldatakse ka käesoleva meetodiga.

5.3. Katsemeetodid

5.3.1. Üldmeetod

5.3.1.1. Mootori avad tuleb jätta esialgsesse seisu.

5.3.1.2. Karteri sisest rõhku mõõdetakse õlimõõtevarda ava kaudu. Rõhku mõõdetakse kaldmanomeetri abil.

5.3.1.3. Sõidukit loetakse rahuldavaks, kui kõikidel punktis 2.2 määratletud mõõtetetingimustel mõõdetud karteri rõhk ei ületa mõõtmishetkel valitsevat atmosfäärirõhku.

5.3.1.4. Kui kas või ühel punktis 2.2 määratletud mõõtetetingimustel mõõdetud karteri rõhk ületab atmosfäärirõhu, tuleb tootja nõudel sooritada punktis 5.3.2 määratletud lisakatse.

5.3.1.5. Eespool kirjeldatud meetodi kohaselt sooritatud katsete puhul mõõdetakse karteri rõhk täpsusega ± 1 millimeeter vett.

- 5.3.2. *Lisakatsemeetodid*
- 5.3.2.1. Mootori avad tuleb jätta esialgsesse seisu.
- 5.3.2.2. Umbes 5-liitrine karterigaase mitteläbilaskev elastne kott ühendatakse õlimõõtevarda avaga. Kott tühjendatakse enne iga mõõtmist.
- 5.3.2.3. Kott suletakse enne iga mõõtmist. Iga punktis 2.2 määratletud mõõtmistingimuse korral ühendatakse avatud kott viieks minutiks karteriga.
- 5.3.2.4. Sõiduk loetakse rahuldavaks, kui kott ei täitu nähtavalt ühelgi punktis 2.2 määratletud tingimusel.
- 5.3.3. *Märkus*
- 5.3.3.1. Kui mootori ehitus on selline, et katset ei saa läbi viia punktides 5.3.1 ja 5.3.2 määratletud meetoditega, viiakse see läbi punktis 5.3.2 kirjeldatud meetodiga, järgides järgmisi muudatusi.
- 5.3.3.2. Enne katset tuleb sulgeda kõik, välja arvatud gaaside kogumiseks vajalikud avad.
- 5.3.3.3. Kott ühendatakse nõuetekohase harutoruga, mis ei tekita täiendavat rõhu kadu ja mis paikneb seadme ringlussevõtuahelal vahetult ühendusava juures.”
-