

374L0290

15.6.74

EUROOPAN YHTEISÖJEN VIRALLINEN LEHTI

N:o L 159/61

NEUVOSTON DIREKTIIVI,

annettu 28 päivänä toukokuuta 1974,

moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen

(74/290/ETY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN NEUVOSTO, joka

tällaisen päästöjen sallitun tason alentamisen on tehnyt mahdolliseksi kyseisten moottoreiden rakentamisessa tapahtunut kehitys,

ottaa huomioon Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

tulevaisuudessa kyseiset moottorit on varustettava kaasuttimilla, joiden avulla päästöjen vahvistettuja tasoja noudatetaan moottoreiden tyhjäkäynnin aikana, kaikissa käyttäjän tekemissä säädoissä,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna liittymisasiakirjalla⁽²⁾, ja erityisesti sen 11, 12 ja 13 artiklan,

direktiivin 70/220/ETY nykyisten säännösten soveltaminen on osoittanut, että näitä säännöksiä on muutettava toimivaltaisten viranomaisten suorittamien nykyisten testien helpottamiseksi,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY⁽³⁾, sellaisena kuin se on muutettuna liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 5 artiklan,

tiettyjä parannuksia tarvitaan myös moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää päästöjen osalta koskevien hallinnollisten menettelyjen helpottamiseksi, erityisesti tyyppihyväksynnän laajentamiseksi koskemaan sellaisia ajoneuvotyyppisiä, jotka painoltaan tai vaihdesuhteiltaan poikkeavat alun perin hyväksytystä tyyppistä, ja

sekä katsoo, että

yleisön suojelemiseksi lisääntyvältä ilmakehän pilaantumiselta, erityisesti kaupungeissa, tarvitaan aktiivisia toimenpiteitä ajoneuvojen liikuttamiseen suunniteltujen ottomoottoreiden aiheuttamien kaasumaisten päästöjen määrän pienentämiseksi;

komissio jätti muutosehdotuksen 10 päivänä lokakuuta 1973 moottoriajoneuvoalan kaupan teknisten esteiden poistamiseksi annettujen direktiivien mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen käsittelevälle komitealle lausuntoa varten, ja kyseinen ehdotus ei saanut kannatusta ja komissio ehdotti

(¹) EYVL N:o L 42, 23.2.1970, s. 1

(²) EYVL N:o L 73, 27.3.1972, s. 14

(³) EYVL N:o L 76, 6.4.1970, s. 1

neuvostolle toimenpiteiden toteuttamista noudattaen direktiivin 70/156/ETY 13 artiklan 3 kohdan b alakohdassa säädettyä menettelyä,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivin 70/220/ETY liitteitä I—V tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltio ei saa 1 päivästä tammikuuta 1975 alkaen moottorin kaasujen aiheuttamaan ilman pilaantumiseen liittyvistä syistä:

- evätä moottoriajoneuvotyypiltä ETY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää tai kieltäytyä antamasta direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan 1 kohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettua asiakirjaa,
- tai kieltää tällaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemista,

jos tämän moottoriajoneuvotyypin tai tällaisten ajoneuvojen kaasumaisten päästöjen tasot vastaavat direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on tällä direktiivillä muutettuna, vaatimuksia.

2. Alkaen 1 päivästä lokakuuta 1975 jäsenvaltiot:

- eivät saa enää antaa direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan 1 kohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettua asiakirjaa moottoriajoneuvotyypille, jonka kaasumaisten päästöjen tasot eivät vastaa direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia liitteen I (lukuun ottamatta 3.2.1.2.2 kohtaa), liitteen II, liitteessä IV olevan 1.2 kohdan ja liitteen V osalta,

- voivat evätä kansallisen tyyppihyväksynnän moottoriajoneuvotyypiltä, jonka kaasumaisten päästöjen tasot eivät vastaa direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia liitteen I (lukuun ottamatta 3.2.1.2.2 kohtaa), liitteen II, liitteessä IV olevan 1.2 kohdan ja liitteen V osalta,

- voivat kieltää sellaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemisen, joiden kaasumaisten päästöjen tasot eivät ole direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimusten mukaisia liitteen I (lukuun ottamatta 3.2.1.2.2 kohtaa), liitteen II, liitteessä IV olevan 1.2 kohdan ja liitteen V osalta.

3. Alkaen 1 päivästä lokakuuta 1976 jäsenvaltiot:

- eivät saa enää antaa direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan 1 kohdan toisessa luetelmakohdassa tarkoitettua asiakirjaa moottoriajoneuvotyypille, jonka kaasumaisten päästöjen tasot eivät vastaa direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia liitteessä I olevan 3.2.1.2.2 kohdan ja liitteessä IV olevan 1.5 kohdan osalta,

- voivat evätä kansallisen tyyppihyväksynnän moottoriajoneuvotyypiltä, jonka kaasumaisten päästöjen tasot eivät vastaa direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia liitteessä I olevan 3.2.1.2.2 kohdan ja liitteessä IV olevan 1.5 kohdan osalta,

- voivat kieltää sellaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemisen, joiden kaasumaisten päästöjen tasot eivät vastaa direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimuksia liitteessä I olevan 3.2.1.2.2 kohdan ja liitteessä IV olevan 1.5 kohdan osalta.

3 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät vaatimukset voimaan 1 päivään lokakuuta 1974 mennessä ja ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 28 päivänä toukokuuta 1974.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

H. D. GENSCHER

LIITE

Muutokset direktiivin 70/220/ETY liitteisiin

LIITE I: MÄÄRITELMÄT, ETY-TYYPPIHVÄKSYNNÄN HAKEMINEN JA TESTIVAATIMUKSET

Muutetaan kohta 3.2.1.1.4 seuraavasti:

”3.2.1.1.4 Noudattaen mitä jäljempänä 3.2.1.1.5 kohdassa vahvistetaan, testi on suoritettava kolme kertaa. Jokaisessa testissä on mitatun hiilimonoksidin massan ja hiilivetyjen massan arvon oltava kunkin ajoneuvon vertailupainoa kohden pienempi kuin alla olevassa taulukossa annetut määrät:

Vertailupaino VP kg	Hiilimonoksidin massa testiä kohden (g) L_1	Hiilivetyjen massa testiä kohden (g) L_2
$VP \leq 750$	80	6,8
$750 < VP \leq 850$	87	7,1
$850 < VP \leq 1\ 020$	94	7,4
$1\ 020 < VP \leq 1\ 250$	107	8,0
$1\ 250 < VP \leq 1\ 470$	122	8,6
$1\ 470 < VP \leq 1\ 700$	135	9,2
$1\ 700 < VP \leq 1\ 930$	149	9,7
$1\ 930 < VP \leq 2\ 150$	162	10,3
$2\ 150 < VP$	176	10,9

3.2.1.1.4.1 Kunkin epäpuhtauden 3.2.1.1.4 kohdassa tarkoitetut, kyseiselle ajoneuvolle vahvistetut raja-arvot saavat jossakin näistä kolmesta testistä ylittyä, kuitenkin enintään 10 %, jos kaikkien kolmen testin tulosten aritmeettinen keskiarvo alittaa raja-arvon. Jos määrätyt raja-arvot ylittyvät kummankin epäpuhtauden osalta, on merkityksetöntä, ylittivätkö ne samassa testissä vai eri testeissä.”

Lisätään 3.2.1.1.5 kohta 3.2.1.1.4 kohdan jälkeen:

”3.2.1.1.5 Edellä 3.2.1.1.4 kohdassa vahvistettujen testien lukumäärää vähennetään kummankin 3.2.1.1.4 kohdassa tarkoitetun epäpuhtauden osalta jäljempänä olevien säännösten mukaisesti siten, että V_1 on ensimmäisen testin tulos ja V_2 toisen testin tulos.

3.2.1.1.5.1 Suoritetaan vain yksi testi, jos kummankin epäpuhtauden osalta saadaan tulos $V_1 \leq 0,70$ L.

3.2.1.1.5.2 Suoritetaan vain kaksi testiä, jos kummankin epäpuhtauden osalta saadaan tulos $V_1 \leq 0,85$ L, mutta ainakin toisen epäpuhtauden osalta tulos $V_1 > 0,70$ L. Lisäksi kummankin epäpuhtauden osalta tuloksen V_2 on oltava $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L ja $V_2 \leq L$.”

Lisätään 3.2.1.2.2 kohtaan lause seuraavasti:

”Tämän vaatimuksen täyttyminen on tarkastettava liitteen IV eritelmien mukaisesti kaikkien käyttäjälle mahdollisten säätöjen osalta.”

Lisätään 4 kohta 3.2.1.3.3 kohdan jälkeen seuraavasti:

”4 ETY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄN LAAJENTAMINEN

4.1 Vertailupainoltaan toisistaan eroavat ajoneuvotyypit

Ainoastaan vertailupainoltaan hyväksytystä ajoneuvotyypistä eroavien ajoneuvotyyppien osalta tyyppi-hyväksyntää voidaan laajentaa, jos ajoneuvot täyttävät seuraavat edellytykset:

- 4.1.1 Vertailupainoa koskevaa tyyppihyväksyntää voidaan laajentaa ajoneuvotyypeihin, jotka vaativat hyväksytyyn tyyppiin nähden ainoastaan seuraavaksi suuremman tai seuraavaksi pienemmän ekvivalenttihitauden.
- 4.1.2 Jos ajoneuvotyyppiin, jolle tyyppihyväksynnän laajennusta haetaan, paino vaatii suuremman ekvivalenttihitauden kuin mitä jo hyväksytyssä ajoneuvotyypissä käytetään, tyyppihyväksyntää laajennetaan.
- 4.1.3 Jos ajoneuvotyyppiin, jolle tyyppihyväksynnän laajennusta haetaan, vertailupaino vaatii pienemmän ekvivalenttihitauden kuin mitä jo hyväksytyssä ajoneuvotyypissä käytetään, tyyppihyväksyntää laajennetaan, jos jo hyväksytystä tyypistä mitatut epäpuhtausmäärät täyttävät raja-arvot, jotka on määrätty ajoneuvotyyppille, jolle hyväksynnän laajennusta haetaan.

4.2 Kokonaisvälytysuhteiltaan toisistaan eroavat ajoneuvotyypit

Ajoneuvotyyppiin tyyppihyväksyntää voidaan seuraavin ehdoin laajentaa ajoneuvotyyppien osalta, jotka eroavat hyväksytystä tyypistä ainoastaan kokonaisvälytysuhteiltaan:

- 4.2.1 Jokaista tyyppi I -testeissä käytettyä välytysuuhdetta varten määritetään yhtälö, $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$ jossa V_1 on hyväksytyyn ajoneuvotyyppiin ja V_2 ajoneuvotyyppiin, jolle haetaan hyväksynnän laajentamista, moottorin kierrosnopeus 1000 r/min.
- 4.2.2 Jos kaikkien välytysuhteiden osalta $E > 5\%$, laajennus annetaan tarvitsematta toistaa tyyppi I -testejä.
- 4.2.3 Jos vähintään yhden välytysuhteen osalta $E \leq 5\%$ ja kaikkien välytysuhteiden osalta $E \leq 10\%$, tyyppi I -testit on toistettava, mutta ne voidaan suorittaa ajoneuvon valmistajan valitsemassa, tyyppihyväksynnän antamisesta vastaavan viranomaisen hyväksymässä laboratoriossa. Hyväksytyä ajoneuvotyyppiä koskevat testausselostet on lähetettävä hyväksytylle laboratoriolle.

4.3 Vertailupainoltaan ja kokonaisvälytysuhteiltaan toisistaan eroavat ajoneuvotyypit

Ajoneuvotyyppille annettua tyyppihyväksyntää voidaan laajentaa ajoneuvojen osalta, jotka eroavat hyväksytystä ajoneuvotyypistä ainoastaan vertailupainoiltaan ja kokonaisvälytysuhteiltaan, jos ajoneuvot täyttävät edellä 4.1 ja 4.2 kohdassa vahvistetut edellytykset.

4.4 **Huomautus:**

Kun ajoneuvotyyppi on hyväksytty edellä 4.1—4.3 kohdan ehtojen mukaisesti, kyseistä tyyppihyväksyntää ei saa laajentaa muihin ajoneuvotyyppeihin.”

Korvataan 3.2.2 kohta 5 kohdalla seuraavasti:

”5 TUOTANNON VAATIMUSTENMUKAISUUS

5.1 Pääsääntöisesti tuotannon vaatimustenmukaisuus moottoreiden kaasumaisten epäpuhtauspäästöjen raja-arvojen osalta on tarkastettava liitteen VII mukaisesti ja tarpeen vaatiessa kaikkien tai joidenkin 3.2 kohdassa esitettyjen tyyppi I, II ja III -testien perusteella.

5.1.1 Ajoneuvon vaatimustenmukaisuus tyyppi I -testissä tarkastetaan seuraavasti:

5.1.1.1 Sarjatuotannosta otetulle ajoneuvolle suoritetaan 3.2.1.1 kohdan mukainen testi. Edellä 3.2.1.1.4 kohdassa esitetyt raja-arvot korvataan kuitenkin seuraavilla raja-arvoilla:

Vertailupaino VP kg	Hiilimonoksidien massa testiä kohden (g) L ₁	Hiilivetyjen massa testiä kohden (g) L ₂
VP ≤ 750	96	8,8
750 < VP ≤ 850	105	9,3
850 < VP ≤ 1 020	112	9,6
1 020 < VP ≤ 1 250	129	10,4
1 250 < VP ≤ 1 470	146	11,1
1 470 < VP ≤ 1 700	162	11,9
1 700 < VP ≤ 1 930	178	12,6
1 930 < VP ≤ 2 150	195	13,3
2 150 < VP	211	14,1

5.1.1.2 Jos valittu ajoneuvo ei täytä 5.1.1.1 kohdan vaatimuksia, mittaukset voidaan ajoneuvon valmistajan pyynnöstä suorittaa sarjatuotannosta otetulle ajoneuvoryhmälle, mukaan lukien alun perin testattu ajoneuvo. Valmistaja määrittää näytteen n koon. Muille kuin alun perin testatuille ajoneuvoille suoritetaan yksi tyyppi I -testi.

Alun perin testattavan ajoneuvon osalta otetaan huomioon testitulos, joka on ajoneuvolle suoritettujen kolmen tyyppi I -testin tulosten aritmeettinen keskiarvo. Sen jälkeen määritetään ajoneuvoryhmän osalta kunkin kaumaisen epäpuhtauden mittauksessa saatujen tulosten aritmeettinen keskiarvo ja keskihajonta S⁽¹⁾.

(¹) $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, jossa x on jokin yksittäinen n-näytteelle tehdyssä testissä saatu tulos

Tuotannon katsotaan olevan vaatimustenmukainen, jos seuraava edellytys täyttyy:

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

jossa

L = edellä 5.1.1.1 kohdassa kullekin kaasumaiselle epäpuhtaudelle vahvistettu raja-arvo,

k = n:stä riippuva seuraavan taulukon mukainen tilastokerroin:

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

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

- 5.1.2 Tuotantosarjasta otetun ajoneuvon tyyppi II tai III -testin on täytettävä 3.2.1.2.2 ja 3.2.1.3.2 kohdassa vahvistetut edellytykset.
- 5.1.3 Poiketen liitteessä III olevan 2.1.1 kohdan vaatimuksista, tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastuksesta vastaava tekninen tutkimuslaitos voi ajoneuvon valmistajan suostumuksella suorittaa tyyppi I, II ja III -testejä ajoneuvoille, joiden ajokilometrimäärä on vähemmän kuin 3 000 km.”

LIITE II: MOOTTORIN OLENNAISET OMINAISUUDET JA TESTIEN SUORITTAMISTA KOSKEVAT TIEDOT

Muutetaan 1.4 kohdan otsikkoa seuraavasti:

”1.4 Sylintereiden lukumäärä ja järjestely:”

Sivun oikealla puolella olevien 3.2.1.3.1—3.2.1.3.5 kohtien otsikkojen tekstiä muutetaan seuraavasti:

”Virtausta imukanavassa vastaava polttoaineensyötön kuvaaja ja polttoaineensyötön ylläpitämiseksi vaadittavat säädöt(?)”

LIITE III: TYYPPI I -TESTI

Muutetaan 4.1.4 kohta seuraavasti:

”4.1.4 On tarkastettava, että jarrun säätöarvo on sopiva koko joutokäynti- ja enimmäisnopeuden välillä olevien syklien aikana ja tarvittaessa on käytettävä keskimääräistä säätöä.”

Muutetaan 5.3 kohta seuraavasti:

”5.3 **Rikastimen käyttö**

5.3.1 Käsien ohjattava rikastin

Rikastimen on sulkeuduttava mahdollisimman nopeasti ja periaatteessa ennen kiihdytystä nollassa 50 km:iin tunnissa ensimmäisen syklin aikana. Jos tätä vaatimusta ei voida täyttää, tehollinen sulkeutumishetki on ilmoitettava. Rikastimen säätömenetelmän on oltava sama kuin valmistaja on ilmoittanut.

5.3.2 Automaattisesti ohjattava rikastin

Jos ajoneuvossa on automaattisesti ohjattava rikastin, sen käyttötavan on säädön ja kylmäkäynnistystä seuraavan kaasuläpän täydellisen avautumisen (kickdown) osalta oltava sama kuin valmistaja on ilmoittanut. Jos kaasuläpän avautumiskohtaa ei ole ilmoitettu, sen on oltava täysin auki 13 sekunnin kuluttua moottorin käynnistymisestä.”

Lisätään 6.2.1 kohtaan seuraava:

”Jos näytteenottopussin sisäänmenon rakenne ei salli täydellistä kaasujen sekoittumista testin aikana, kaasut on sekoitettava ennen analyysia, esimerkiksi kierrätyspumulla.”

Muutetaan 7.1 kohdan viimeinen määritelmä seuraavasti:

”PH: on osittainen vesihöyryn paine ilmaistuna elohopeamillimetreinä.”

LIITE IV: TYYPPI II -TESTI

Muutetaan 1.2 kohta seuraavasti:

”1.2 Tyyppi II -testi on suoritettava välittömästi tyyppi I -testin neljännen toimintasyklin jälkeen moottori joutokäynnillä, kuristimen ollessa käyttämättömänä ja moottorin kylmänä. Välittömästi ennen kutakin hiilimonoksidipitoisuuden mittausta on suoritettava liitteessä III olevan 1.1 kohdan mukainen tyyppi I -testin toimintasykli.”

Lisätään 1.5 kohta 1.4 kohdan jälkeen seuraavasti:

”1.5 Joutokäynnin säätölaite

1.5.1 Määritelmä

Tässä direktiivissä ”säätölaitteilla” tarkoitetaan osia, joilla moottorin joutokäyntinopeutta voidaan helposti muuttaa ainoastaan jäljempänä 1.5.1.1 kohdassa kuvattuja työkaluja käyttämällä. Polttonesteen ja ilman virtausmäärien säätöön käytettäviä laitteita ei kuitenkaan katsota ”säätölaitteiksi”, jos niiden avulla tehtävien säätöjen suorittamiseksi on välttämätöntä irrottaa lukitsimet, jotka tavallisesti estävät muiden kuin ammattitaitoisen mekaanikon suorittamat säädöt.

1.5.1.1 Joutokäynnin säätöön käytettävät laitteet: ruuviavain: (tavallinen tai ristipää-), mutterivain (rengas-, avoin- tai säädettävä), pihdit, Allen-avaimet.

1.5.2 Mittapisteiden määrittäminen.

1.5.2.1 Ensimmäinen mittaus tehdään tyyppi I -testissä käytetyillä ajoneuvon säätöarvoilla.

1.5.2.2 Jokaiselle jatkuvasti säädettävälle säätölaitteelle on määritettävä riittävä määrä luonteenomaisia asentoja.

1.5.2.3 Pakokaasujen hiilimonoksidipitoisuus on mitattava kaikissa mahdollisissa säätölaitteiden asennoissa, kuitenkin jatkuvasti säädettävien säätölaitteiden osalta ainoastaan edellä 1.5.2.2 kohdan mukaisesti määritellyissä asennoissa.

1.5.2.4 Tyyppi II -testi katsotaan hyväksyttäväksi, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- 1.5.2.4.1 mikään 1.5.2.3 kohdan vaatimusten mukaisesti mitattu arvo ei ylitä raja-arvoa;
- 1.5.2.4.2 säädettäessä jotakin jatkuvasti säädettävää säätölaitetta samalla, kun muiden säätölaitteiden säädöt pysyvät muuttumattomina, suurin mitattu pitoisuus ei ylitä raja-arvoa siten, että tämä edellytys täyttyy säätölaitteiden eri yhdistelmillä, lukuun ottamatta jatkuvasti säädettäviä säätölaitteita.
- 1.5.2.5 Säätölaitteiden mahdollisia asentoja rajoittaa,
- 1.5.2.5.1 seuraavista suurempi: pienin kampiakselin pyörintänopeus, jonka moottori voi saavuttaa joutokäynnillä; valmistajan suosittelema kampiakselin joutokäyntinopeus vähennettynä 100 rpm;
- 1.5.2.5.2 seuraavista pienin: suurin kampiakselin pyörintänopeus, jonka moottori voi saavuttaa joutokäynnin säätölaitteita säätämällä; valmistajan suosittelema kampiakselin joutokäyntinopeus lisätynä 250 rpm; kampiakselin pyörintänopeus, jolla automaattikytkin kytkeytyy.
- 1.5.2.6 Moottorin oikealle toiminnalle yhteensopimattomia säätöasentoja ei saa käyttää mittapisteinä; erityisesti, jos moottoriin kuuluu useita kaasuttimia, kaikkien kaasuttimien säätöarvojen on oltava samat.”

LIITE V: TYYPPI III -TESTI

Lisätään 4.7.7 kohdan jälkeen 5 kohta seuraavasti:

”5 VAIHTOEHTOISET TESTAUSMENETELMÄT

- 5.1 Ajoneuvo katsotaan hyväksyttäväksi, jos kaikissa 2.2 kohdassa määritellyissä mittausolosuhteissa osoitetaan, että kierrätys- tai tuuletusilmajärjestelmä pystyy kierrättämään kaikki kampiakselin kaasut, jotka voivat päästä ilmakehään.
- 5.2 Tähän menetelmään sovelletaan 2 ja 4.7 kohdan vaatimuksia.
- 5.3 **Testausmenetelmät**
- 5.3.1 *Yleinen menetelmä*
- 5.3.1.1 Moottorin aukot on säilytettävä alkuperäisessä tilassaan.
- 5.3.1.2 Kampiakselin paineen mittaaminen suoritetaan öljyn mittatikun aukosta. Paineenmittaus on suoritettava viinoputkisella manometrillä.
- 5.3.1.3 Ajoneuvo katsotaan hyväksyttäväksi, jos kaikissa 2.2 kohdassa määritellyissä mittausolosuhteissa mitattu kampiakselin paine ei ylitä mittaushetkellä vallitsevaa ilmakehän painetta.
- 5.3.1.4 Jos joissakin 2.2 kohdassa määritellyissä mittausolosuhteissa mitattu kampiakselin paine ylittää ilmakehän paineen, valmistajan pyynnöstä suoritetaan 5.3.2 kohdassa määritelty lisätesti.
- 5.3.1.5 Edellä tarkoitettujen menetelmien mukaisesti suoritettavissa testeissä kampiakselin paine on mitattava tarkkuudella ± 1 mm vettä.

5.3.2 *Lisätestausten menetelmä*

5.3.2.1 Moottorin aukot on säilytettävä alkuperäisessä tilassaan.

5.3.2.2 Öljyn mittatikun aukkoon kiinnitetään 5 litran vetoinen kampiokammiokaasu läpäisemätön joustava pussi. Pussi on tyhjennettävä ennen jokaista mittausta.

5.3.2.3 Pussi on suljettava ennen mittauksia. Jokaisessa 2.2 kohdassa eritellyssä mittauksessa pussi on pidettävä avattuna kampikammioon viiden minuutin ajan.

5.3.2.4 Ajoneuvo katsotaan hyväksyttäväksi, jos pussi ei havaittavasti pullistu 2.2 kohdassa eritellyissä olosuhteissa.

5.3.3 *Huomautus:*

5.3.3.1 Jos moottorin rakenne on sellainen, ettei testejä voida suorittaa 5.3.1 ja 5.3.2 kohdassa eritellyillä menetelmillä, mittaukset on suoritettava 5.3.2 kohdassa eritellyllä menetelmällä seuraavin muutoksin:

5.3.3.2 ennen testiä kaikki aukot, lukuun ottamatta kaasujen keräämiseen tarvittavaa aukkoa, on tukittava;

5.3.3.3 pussi on kiinnitettävä sopivaan haaraliittimeen, joka ei aiheuta ylimääräistä paineenlaskua ja joka sijaitsee kierrätyspiirissä suorassa yhteydessä moottoriin.”
