

31989L0491

18.8.1989

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 238/43

**DIRECTIVA COMISIEI****din 17 iulie 1989****de adaptare la progresul tehnic a Directivelor 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE și 80/1269/CEE ale Consiliului privind autovehiculele**

(89/491/CEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene,

având în vedere Directiva 70/157/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul de zgomot admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor <sup>(1)</sup>, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 87/354/CEE <sup>(2)</sup> și în special articolul 3 al celei dintâi,având în vedere Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor <sup>(3)</sup>, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 88/436/CEE <sup>(4)</sup> și în special articolul 5 al celei dintâi,având în vedere Directiva 72/245/CEE a Consiliului din 20 iunie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la suprimarea paraziților radioelectrici produși de motoarele cu aprindere prin scânteie care echipează autovehiculele <sup>(5)</sup> și în special articolul 4 al celei dintâi,având în vedere Directiva 72/306/CEE a Consiliului din 2 august 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva emisiilor de poluanți provenind de la motoare diesel destinate propulsiei vehiculelor <sup>(6)</sup> și în special articolul 4 al celei dintâi,având în vedere Directiva 80/1268/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la consumul de carburant al autovehiculelor <sup>(7)</sup> și în special articolul 3 al celei dintâi,având în vedere Directiva 80/1269/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la puterea motoarelor autovehiculelor <sup>(8)</sup>, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 88/195/CEE <sup>(9)</sup> și în special articolul 3 al celei dintâi,întrucât Directiva 88/76/CEE a Consiliului <sup>(10)</sup> de modificare a Directivei 70/220/CEE introduce cerințe privind utilizarea benzinei fără plumb; întrucât adaptarea motoarelor la acest tip de benzină necesită, în multe cazuri, modificări tehnice care sunt relevante pentru conformitatea cu directivele menționate anterior; întrucât pare oportună facilitarea gestionării administrative a modificărilor omologării de tip a vehiculelor în cauză în interesul extinderii rapide a utilizării benzinei fără plumb; întrucât pare, de asemenea, necesar să se redea cu mai multă precizie specificațiile Directivei 88/76/CEE de interzicere a alimentării vehiculelor prevăzute cu dispozitive de control al emisiilor poluante care ar putea fi deteriorate de benzina cu plumb cu acest tip de benzină; întrucât pare oportună, de asemenea, introducerea noului carburant de referință pentru motoare diesel prevăzut de prezenta directivă în Directiva 72/306/CEE privind emisiile de fum ale acestor motoare; întrucât pare oportună alinierea, cu această ocazie, a dispozițiilor tehnice ale Directivei 80/1269/CEE privind puterea<sup>(1)</sup> JO L 42, 23.2.1970, p. 16.<sup>(2)</sup> JO L 192, 11.7.1987, p. 43.<sup>(3)</sup> JO L 76, 6.4.1970, p. 1.<sup>(4)</sup> JO L 214, 6.8.1988, p. 1.<sup>(5)</sup> JO L 152, 6.7.1972, p. 15.<sup>(6)</sup> JO L 190, 20.8.1972, p. 1.<sup>(7)</sup> JO L 375, 31.12.1980, p. 36.<sup>(8)</sup> JO L 375, 31.12.1980, p. 46.<sup>(9)</sup> JO L 92, 9.4.1988, p. 50.<sup>(10)</sup> JO L 36, 9.2.1988, p. 1.

motoarelor la dispozițiile regulamentului corespunzător al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;

întrucât este de dorit să se introducă modificările conținute în prezenta directivă cât mai curând posibil în legislațiile interne, deoarece acestea sunt deosebit de necesare în perioada de tranziție în care vor coexista vehiculele concepute pentru utilizarea benzinei cu plumb cu vehiculele alimentate cu benzină fără plumb;

întrucât dispozițiile prezentei directive sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic a directivelor privind autovehiculele,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### Articolul 1

Se modifică directivele de mai jos în conformitate cu anexele la prezenta directivă:

- Directiva 70/157/CEE se modifică în conformitate cu anexa I;
- Directiva 70/220/CEE se modifică în conformitate cu anexa II;
- Directiva 72/245/CEE se modifică în conformitate cu anexa III;

— Directiva 72/306/CEE se modifică în conformitate cu anexa IV;

— Directiva 80/1268/CEE se modifică în conformitate cu anexa V;

— Directiva 80/1269/CEE se modifică în conformitate cu anexa VI.

#### Articolul 2

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 ianuarie 1990. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

#### Articolul 3

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 17 iulie 1989.

Pentru Comisie

Martin BANGEMANN

Vicepreședinte

## ANEXA I

**MODIFICĂRI ALE ANEXEI I LA DIRECTIVA 70/157/CEE**

Se adaugă punctul 6 după cum urmează:

„6. EXTINDEREA OMOLOGĂRII CEE DE TIP

6.1. **Tipuri de vehicule modificate pentru funcționarea cu benzină fără plumb**

6.1.1. Se extinde omologarea unui tip de vehicul modificat și/sau adaptat numai pentru a putea funcționa cu benzină fără plumb, în conformitate cu Directiva 85/210/CEE, atunci când constructorul certifică, sub rezerva aprobării de către autoritatea care acordă omologarea de tip, că nivelul sonor al vehiculului modificat nu depășește valorile limită prevăzute la punctul 5.2.2.1.

6.2. **Tipuri de vehicule modificate în orice alt scop**

6.2.1. Omologarea unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipuri de vehicule diferite în ceea ce privește caracteristicile menționate la anexa III, dacă autoritatea care acordă omologarea de tip consideră că modificările efectuate nu riscă să aibă efecte negative substanțiale asupra nivelului sonor al vehiculului.”

---

## ANEXA II

## MODIFICĂRI ALE DIRECTIVEI 70/220/CEE, ANEXA I

1. La începutul punctului 2.2 se introduce următorul text:
  - „2.2. «Masa de referință» reprezintă masa vehiculului în mișcare minus masa uniformă a conducătorului auto (75 kg) majorată cu o masă uniformă de 100 kg.”
2. Punctul 3.2.4 se înlocuiește cu următorul text:
  - „3.2.4. În cazul vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere comandată, o declarație care să specifice dacă se aplică fie punctului 5.1.2.1 (orificiul de restricție), fie punctului 5.1.2.2 (marcaje) și, în ultimul caz, o descriere a marcajului.”
3. Punctele 5.1.2.1 și 5.1.2.2 se completează după cum urmează:
  - „5.1.2.1. Sub rezerva punctului 5.1.2.2, orificiul de admisie al rezervorului de carburant trebuie proiectat astfel încât să prevină umplerea acestuia de la o pompă de benzină cu un diametru exterior al duzei de 23,6 mm sau mai mare.
  - 5.1.2.2. Punctul 5.1.2.1 nu se aplică pentru un vehicul care îndeplinește ambele condiții specificate în continuare, respectiv:
    - 5.1.2.2.1. vehiculul este proiectat și construit astfel încât nici un dispozitiv de control al emisiilor de poluanți nu este afectat defavorabil de benzina cu plumb și
    - 5.1.2.2.2. este marcat vizibil, lizibil și permanent cu simbolul benzinei fără plumb (punctul 4.26) prevăzut de ISO 2757-1985 <sup>(1)</sup> într-o poziție imediat vizibilă de către persoana care umple rezervorul de carburant. Sunt permise marcaje suplimentare.

---

<sup>(1)</sup> Reprodus ca figura 22 din anexa II la Directiva 78/316/CEE.”

## ANEXA III

## MODIFICĂRI LA DIRECTIVA 72/245/CEE, ANEXA I

Se adaugă punctul 8 după cum urmează:

„8. EXTINDEREA OMOLOGĂRII CEE DE TIP

8.1. **Tipuri de vehicule modificate pentru funcționarea cu benzină fără plumb**

8.1.1. Se extinde omologarea unui tip de vehicul modificat și/sau adaptat numai pentru a putea funcționa cu benzină fără plumb, în conformitate cu Directiva 85/210/CEE, atunci când constructorul certifică, sub rezerva faptului că suprimarea paraziților radioelectrice pentru vehiculele modificate rămâne în limitele conformității cu producția, astfel cum se menționează la punctul 9 din prezenta anexă.

8.2. **Tipuri de vehicule modificate în orice alt scop**

8.2.1. Omologarea unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipuri de vehicule diferite în ceea ce privește caracteristicile enumerate la punctul 2.2 al prezentei anexe, dacă autoritatea de omologare a tipului consideră că modificările efectuate nu vor avea efecte negative substanțiale asupra suprimării paraziților radioelectrice ai vehiculului.”

---

## ANEXA IV

## MODIFICĂRI ALE DIRECTIVEI 72/306/CEE, ANEXA V

Anexa V se înlocuiește cu următorul text:

**„CARACTERISTICI TEHNICE ALE CARBURANTULUI DE REFERINȚĂ PREVĂZUT PENTRU ÎNCERCĂRILE DE OMOLOGARE ȘI PENTRU VERIFICAREA CONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI**

Carburant de referință CEC RF-03-A-84 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>

|  | Limite și unități  | Metoda ASTM             |
|--|--|-------------------------|
| Cifra octanică <sup>(4)</sup>          | min. 49<br>max. 53   | D 613                   |
| Densitatea 15 °C (kg/l)                | min. 0,835<br>max. 0,845                                   | D 1298                  |
| Distilare <sup>(5)</sup> 50 %          | min. 245 °C  | D 86                    |
| 90 %                                   | min. 320 °C<br>max. 340 °C                                 |                         |
| Punct final                            | max. 370 °C  |                         |
| Punctul de inflamabilitate             | min. 55 °C   | D 93                    |
| CFPP                                   | min. –<br>max. – 5 °C                                      | EN 116 (CEN)            |
| Vâscozitatea la 40 °C                  | min. 2,5 mm <sup>2</sup> /S<br>max. 3,5 mm <sup>2</sup> /S | D 445                   |
| Conținutul de sulf                     | min. (se raportează)<br>max. 0,3 % din masă                | D 1266/D 2622<br>D 2785 |
| Coroziunea cuprului                    | max. 1   | D 130                   |
| Reziduu de carbon Conradson (10 % DR)  | max. 0,2 % din masă  | D 189                   |
| Conținutul de cenușă                   | max. 0,01 % din masă                                       | D 482                   |
| Conținutul de apă                      | max. 0,05 % din masă                                       | D 95/D 1744             |
| Indice de neutralizare (acid puternic) | max. 0,2 mg KPH/g  |                         |
| Stabilitatea oxidării <sup>(6)</sup>   | max. 2,5 mg/100 m  | D 2274                  |
| Aditivi <sup>(7)</sup>                 |  |                         |
| Raportul carbon – hidrogen             | (se raportează)  |                         |

<sup>(1)</sup> Metodele ISO echivalente vor fi adoptate la publicarea tuturor proprietăților enumerate mai sus.

<sup>(2)</sup> Valorile din specificație sunt «valori reale». În stabilirea valorilor limită au fost aplicați termenii din ASTM D 3244 «Stabilirea unei baze în litigiile privind calitatea produselor petroliere», iar în stabilirea valorii maxime a fost luată în considerare o diferență minimă de 2R peste zero; în stabilirea valorii minime și maxime diferența minimă este 4R (R = reproductibilitate). În pofida acestei măsuri, care este necesară din motive statistice, producătorul carburantului trebuie să țină seama spre valoarea zero, atunci când valoarea maximă adoptată este 2R, și către valoarea medie, în cazul limitelor maxime și minime. Dacă este necesară clarificarea conformității unui carburant cu specificația, se aplică termenii ASTM D 3244.

<sup>(3)</sup> Dacă este solicitată calcularea eficienței termice a unui motor sau vehicul, puterea calorifică a combustibilului poate fi calculată din:

$$\text{Energia specifică (puterea calorifică) (netă) MJ/kg} = (46,423 - 8,792d^2 + 3,170d) (1 - (x+y+s)) + 9,420s - 2,499x$$

unde: d = densitatea la 15 °C,

x = proporția din masa de apă (%/100),

y = proporția din masa de cenușă (%/100),

s = proporția din masa de sulf (%/100).

<sup>(4)</sup> Intervalul pentru cifra octanică este notat în conformitate cu cerințele unui interval minim de 4R. Cu toate acestea, în cazurile litigiilor dintre furnizorul și utilizatorul de carburant, pentru rezolvarea acestora, se pot utiliza termenii ASTM D 3244, cu condiția să fie efectuate măsurări repetate de un număr suficient de ori pentru obținerea preciziei necesare în locul unor determinări izolate.

<sup>(5)</sup> Cifrele arată cantitățile evaporate (procent de recuperare + procent de pierdere).

<sup>(6)</sup> Chiar dacă stabilitatea oxidării este controlată, este de așteptat limitarea perioadei de valabilitate. Furnizorul trebuie să-și dea avizul în privința condițiilor de depozitare și a valabilității produsului.

<sup>(7)</sup> Acest carburant trebuie să se bazeze doar pe obținere directă și numai pe componente ale distilatului de hidrocarburi cracate; desulfurarea este permisă. Nu trebuie să conțină aditivi metalici sau de îmbunătățire a cifrei octanice.”

## ANEXA V

**MODIFICĂRI LA ANEXA I LA DIRECTIVA 80/1268/CEE**

1. Punctul 3.1.1 se modifică după cum urmează:

Se elimină „astfel cum a fost modificat ultima dată prin Directiva 78/665/CEE”.

2. Punctul 7 se completează după cum urmează:

„7. EXTINDEREA OMOLOGĂRII CEE DE TIP

7.1. **Tipuri de vehicule modificate pentru funcționare cu benzină fără plumb**

7.1.1. Se extinde omologarea unui tip de vehicul modificat și/sau adaptat numai pentru a putea funcționa cu benzină fără plumb, în conformitate cu Directiva 85/210/CEE, sub rezerva aprobării de către autoritatea de omologare de tip, în următoarele condiții alternative:

7.1.1.1. constructorul certifică faptul că consumul de carburant pentru fiecare condiție de încercare nu s-a modificat cu peste 5 % din valoarea obținută pentru tipul de vehicul omologat inițial, nemodificat. În acest caz, extinderea confirmă valorile din omologarea inițială de tip sau

7.1.1.2. constructorul declară o valoare revizuită a consumului de carburant pentru oricare dintre cele trei condiții de încercare care depășește cu peste 5 % valoarea obținută pentru tipul de vehicul omologat inițial, nemodificat. În acest caz, prelungirea specifică valorile noi aplicabile tipului de vehicul modificat.

7.2. **Tipuri de vehicule modificate pentru orice alte scopuri**

7.2.1. Omologarea unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipurile de vehicule care prezintă diferențe în ceea ce privește caracteristicile menționate la anexa II, dacă autoritatea de omologare consideră că modificările făcute nu sunt de natură să aibă efecte negative substanțiale asupra consumului de carburant al vehiculului.”

---

## ANEXA VI

## MODIFICĂRI ALE DIRECTIVEI 88/1269/CEE, ANEXA I

1. Punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. EXTINDEREA OMOLOGĂRII CEE DE TIP

8.1. **Tipuri de vehicule modificate pentru funcționare cu benzină fără plumb**

8.1.1. Se extinde omologarea unui tip de vehicul modificat și/sau adaptat numai pentru a putea funcționa cu benzină fără plumb, în conformitate cu Directiva 85/210/CEE, sub rezerva aprobării de către autoritatea de omologare de tip, în următoarele condiții alternative:

8.1.1.1. constructorul certifică faptul că puterea motorului vehiculului modificat rămâne în limitele de conformitate a producției, astfel cum se prevede la punctul 9.2, obținute cu vehiculul inițial, nemodificat, pentru care i s-a acordat omologarea de tip. În acest caz, extinderea confirmă puterea prevăzută în omologarea de tip inițială sau

8.1.1.2. constructorul declară o valoare revizuită a puterii motorului care este mai mică decât cifra obținută cu vehiculul inițial, nemodificat, pentru care s-a acordat omologarea de tip. În acest caz, extinderea specifică noile valori declarate ca aplicabile tipului de vehicul modificat.

8.2. **Tipuri de vehicule modificate pentru orice alte scopuri**

Orice alte modificări ale motorului în ceea ce privește caracteristicile menționate în apendicele 1 sau apendicele 2 la prezenta anexă sunt raportate autorităților competente. Autoritatea poate apoi:

8.2.1. considera că modificările efectuate nu sunt de natură să aibă efecte substanțiale asupra puterii motorului sau

8.2.2. solicita o nouă determinare a puterii motorului prin efectuarea încercărilor pe care le consideră necesare.”

2. Punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. TOLERANȚE PENTRU MĂSURAREA PUTERII NETE

9.1. Puterea netă indicată de constructor pentru un tip de motor este acceptată dacă nu diferă față de valorile măsurate de serviciul tehnic pe motorul trimis pentru încercare, cu peste  $\pm 2\%$  în cazul puterii maxime și cu peste  $\pm 4\%$  la celelalte puncte de măsurare de pe curbă, cu o toleranță de  $\pm 1,5\%$  pentru viteza motorului.

9.2. În timpul încercărilor de verificare a conformității producției, puterea se măsoară la două viteze ale motorului S1 și S2 corespunzătoare punctelor de măsurare a puterii maxime și cuplului maxim acceptat pentru omologarea de tip. La aceste două viteze, care sunt supuse unei toleranțe de  $+ 5\%$ , puterea netă măsurată în cel puțin un punct din intervalul  $S1 \pm 5\%$  și  $S2 \pm 5\%$  nu trebuie să difere cu peste  $\pm 5\%$  față de cifra aprobată.”

---