

31974L0290

15.6.1974

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 159/61

DIREKTIVA SVETA**z dne 28. maja 1974****ki prilagaja Direktivo Sveta 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig tehničnemu napredku**

(74/290/EGS)

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ciji takšnih motorjev omogoča takšno zmanjšanje dovoljene ravni emisij;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ker morajo biti takšni motorji v prihodnje opremljeni z uplinjači, ki bodo omogočali izpolnjevanje zahtev za določene ravni emisij pri motorjih v prostem teku pri vseh položajih upravljanja vozila, ki so na voljo uporabniku;

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/156/EGS ⁽¹⁾ z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil, spremenjene z Aktom o pristopu ⁽²⁾, in zlasti členov 11, 12 in 13,

ker se je pri uporabi obstoječih zahtev Direktive 70/220/EGS pokazala potreba po spremembi, da bi se pristojnim organom olajšalo izvajanje sedanjih preskusov;

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/220/EGS ⁽³⁾ z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig, spremenjene z Aktom o pristopu, in zlasti člena 5,

ker so nekatere spremembe potrebne tudi zaradi poenostavitve upravnega postopka za homologacijo motornega vozila glede na emisije onesnaževal, zlasti da se omogoči razširitev homologacije na tipe vozil, ki se po masi in/ali prestavnih razmerjih razlikujejo od prvotno homologiranega tipa;

ker varovanje prebivalstva pred naraščajočim onesnaževanjem ozračja, zlasti v mestih, zahteva aktivne ukrepe za zmanjšanje količine emisij plinastih onesnaževal iz motorjev na prisilni vžig, ki poganjajo motorna vozila; ker napredek pri konstruk-

ker je Komisija 10. oktobra 1973 predložila predlagane spremembe Odboru za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o odpravljanju tehničnih ovir pri trgovanju na področju motornih vozil, da o njih poda mnenje;

⁽¹⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 1.⁽²⁾ UL L 73, 27.3.1972, str. 14.⁽³⁾ UL L 76, 6.4.1970, str. 1.

ker mnenje ni bilo pozitivno in je Komisija skladno s postopkom, določenim v členu 13 (3) (b) Direktive 70/156/EGS, predlagala Svetu ukrepe, ki jih je treba sprejeti,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Priloge I do V k Direktivi 70/220/EGS se spremenijo skladno s Prilogo k tej direktivi.

Člen 2

1. Od 1. januarja 1975 države članice ne smejo zaradi razlogov v zvezi z onesnaževanjem zraka s plini iz motorja:

— zavriniti podelitve EGS-homologacije ali izdaje dokumentov, navedenih v drugi alineji člena 10 (1) Direktive 70/156/EGS, ali podelitve nacionalne homologacije za tip motornega vozila

— niti prepovedati začetka uporabe takšnih vozil;

če količine emisije plinastih onesnaževal iz tega tipa motornih vozil ali iz takšnih vozil izpolnjujejo zahteve Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo.

2. Od 1. oktobra 1975 države članice:

— ne smejo več izdajati dokumenta, predvidenega v drugi alineji člena 10 (1) Direktive 70/156/EGS za tip motornega vozila, katerega količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I (razen točke 3.2.1.2.2), Prilogo II, Prilogo IV, točka 1.2, in Prilogo V;

— lahko zavrnejo podelitev nacionalne homologacije za tip motornega vozila, katerega količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I (razen točke 3.2.1.2.2), Prilogo II, Prilogo IV, točka 1.2, in Prilogo V;

— lahko prepovedo začetek uporabe vozil, katerih količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direkti-

ve 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I (razen točke 3.2.1.2.2), Prilogo II, Prilogo IV, točka 1.2, in Prilogo V.

3. Od 1. oktobra 1976 države članice:

— ne smejo več izdajati dokumenta, predvidenega v drugi alineji člena 10 (1) Direktive 70/156/EGS za tip motornega vozila, katerega količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I, točka 3.2.1.2.2, in Prilogo IV, točka 1.5;

— lahko zavrnejo podelitev nacionalne homologacije za tip motornega vozila, katerega količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I, točka 3.2.1.2.2, in Prilogo IV, točka 1.5;

— lahko prepovedo začetek uporabe vozil, katerih količine emisije plinastih onesnaževal ne izpolnjujejo zahtev Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, glede na Prilogo I, točka 3.2.1.2.2, in Prilogo IV, točka 1.5.

Člen 3

Do 1. oktobra 1974 države članice sprejmejo predpise potrebne za uskladitev s to direktivo in o tem takoj obvestijo Komisijo.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 28. maja 1974

Za Svet

Predsednik

H. D. GENSCHER

PRILOGA

Spremembe prilog k Direktivi 70/220/EGS

PRILOGA I: POMEN IZRAZOV, VLOGA ZA PODELITEV EGS-HOMOLOGACIJE IN SPECIFIKACIJE PRESKUSOV

Točka 3.2.1.1.4 se glasi kot sledi:

„3.2.1.1.4 Skladno z zahtevami točke 3.2.1.1.5 se preskus opravi trikrat. Pri vsakem preskusu morata biti masa ogljikovega monoksida in masa ogljikovodikov, ki nastaneta med preskusom, za vozilo z določeno referenčno maso manjši od količin, navedenih v spodnji tabeli:

Referenčna teža (RW) v kg	Masa ogljikovega monoksida v g/preskus (L1)	Masa ogljikovodikov v g/preskus (L2)
RW ≤ 750	80	6,8
750 < RW ≤ 850	87	7,1
850 < RW ≤ 1020	94	7,4
1020 < RW ≤ 1250	107	8,0
1250 < RW ≤ 1470	122	8,6
1470 < RW ≤ 1700	135	9,2
1700 < RW ≤ 1930	149	9,7
1930 < RW ≤ 2150	162	10,3
2150 < RW	176	10,9

3.2.1.1.4.1 Kljub temu lahko pri vsakem od onesnaževal, navedenih v 3.2.1.1.4, eden od treh dobljenih rezultatov za največ 10 % presega mejo, predpisano za zadevno vozilo v tej točki, če je aritmetična sredina vseh treh rezultatov pod predpisano mejo. Če predpisane meje prekorači več kot eno onesnaževalo, ni pomembno, ali se to zgodi pri istem preskusu ali pri različnih.“

Za točko 3.2.1.1.4 se doda naslednja nova točka 3.2.1.1.5:

„3.2.1.1.5 Število preskusov, predpisanih v točki 3.2.1.1.4, se v spodaj določenih primerih zmanjša, pri čemer je V1 rezultat prvega preskusa in V2 rezultat drugega preskusa za katero koli od onesnaževal, navedenih v točki 3.2.1.1.4.

3.2.1.1.5.1 Le en preskus se opravi, če je pri obeh plinastih onesnaževalih $V1 \leq 0,70$ L.

3.2.1.1.5.2 Samo dva preskusa se opravita, če je pri obeh zadevnih plinastih onesnaževalih $V1 \leq 0,85$ L, pri čemer je pri vsaj enem od onesnaževal $V1 > 0,70$ L. Poleg tega mora za vsako od zadevnih onesnaževal V2 izpolnjevati zahteve $V1 + V2 \leq 1,70$ L in $V2 \leq L$.“

V točki 3.2.1.2.2 se doda naslednji stavek:

„Ta zahteva se preveri po postopku, določenem v Prilogi IV, za vse možne spremembe različnih stopenj upravljanja, ki so na voljo uporabniku.“

Za točko 3.2.1.3.3 se doda nova točka 4:

„4. RAZŠIRITEV EGS-HOMOLOGACIJE

4.1 Tipi vozil z različnimi referenčnimi masami

Homologacija vozila se lahko pod naslednjimi pogoji razširi na tipe vozila, ki se od homologiranega tipa razlikujejo samo po svoji referenčni masi.

4.1.1 Homologacija se lahko razširi na tipe vozil z referenčno maso, ki zahteva samo uporabo naslednje višje ali naslednje nižje enakovredne vztrajnosti.

4.1.2 Razširitev homologacije se odobri, če referenčna masa tipa vozila, za katerega se zahteva razširitev homologacije, zahteva uporabo vztrajnika z višjo enakovredno vztrajnostjo kot pri že homologiranem vozilu.

4.1.3 Če referenčna masa tipa vozila, za katerega se zahteva razširitev odobritve, zahteva uporabo vztrajnika z nižjo enakovredno vztrajnostjo kot pri že homologiranem vozilu, se razširitev homologacije odobri, če so mase onesnaževal v emisijah že homologiranega vozila v mejah, predpisanih za vozilo, za katerega se zahteva razširitev homologacije.

4.2 Tipi vozil z različnimi prestavnimi stopnjami

Homologacija, odobrena za posamezno vozilo, se lahko pod naslednjimi pogoji razširi na tipe vozil, ki se od homologiranega tipa razlikujejo samo po svojih prestavnih razmerjih:

4.2.1 Za vsako prestavno razmerje, uporabljeno pri preskusu tipa I, se ugotovi vrednost enačbe $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$, pri čemer je V_1 hitrost pri 1000 vrtljajih motorja na minuto pri homologiranem tipu vozila in V_2 hitrost pri istem številu vrtljajev pri vozilu, za katerega se zahteva razširitev homologacije.

4.2.2 Če je pri vsaki prestavni stopnji $E \leq 5\%$, se razširitev odobri brez ponavljanja preskusa tipa I.

4.2.3 Če je pri najmanj eni prestavni stopnji $E > 5\%$ in pri vseh prestavnih stopnjah $E \leq 10\%$, se preskus tipa I ponovi, vendar se lahko opravi v laboratoriju, ki ga izbere proizvajalec in odobri organ, pristojen za podelitev homologacije. Poročilo o preskusih se posreduje odobrenemu laboratoriju.

4.3 Tipi vozila z različnimi referenčnimi masami in različnimi prestavnimi stopnjami

Homologacija, podeljena za posamezno vozilo, se lahko pod naslednjimi pogoji razširi na tipe vozil, ki se od homologiranega tipa razlikujejo samo po svojih prestavnih razmerjih in referenčnih masah, če so izpolnjeni vsi pogoji, določeni v točkah 4.1 in 4.2 zgoraj.

4.4 **Opomba**

Če je bil tip vozila homologiran skladno z določbami točk 4.1 do 4.3 zgoraj, se takšna homologacija ne sme razširiti na druge tipe vozil.“

Točka 3.2.2 se nadomesti z naslednjo točko 5:

„5. SKLADNOST PROIZVODNJE

5.1 Splošno pravilo je, da se skladnost proizvodnih modelov vozil glede na omejevanje emisij plinastih onesnaževal iz motorja preverja na temelju opisa v sporočilu, navedenem v Prilogi VII, in če je potrebno, vseh ali nekaterih preskusov tipov I, II in III iz točke 3.2.

5.1.1 Skladnost vozila pri preskusu tipa I se preveri, kakor sledi:

5.1.1.1 Vozilo se vzame iz serije in preskusi, kakor je opisano v točki 3.2.1.1. Vendar pa se mejne vrednosti, navedene v točki 3.2.1.1.4, nadomestijo z naslednjimi:

Referenčna teža (RW) v kg	Masa ogljikovega monoksida v g/preskus (L1)	Masa ogljikovodikov v g/preskus (L2)
RW ≤ 750	96	8,8
750 < RW ≤ 850	105	9,3
850 < RW ≤ 1020	112	9,6
1020 < RW ≤ 1250	129	10,4
1250 < RW ≤ 1470	146	11,1
1470 < RW ≤ 1700	162	11,9
1700 < RW ≤ 1930	178	12,6
1930 < RW ≤ 2150	195	13,3
2150 < RW	211	14,1

5.1.1.2 Kadar izbrano vozilo ne izpolnjuje zahtev iz točke 5.1.1.1, lahko proizvajalec zahteva, da se meritve opravijo na vzorčnem številu vozil, vzetih iz serije, med katerimi je tudi prvotno preskušano vozilo. Proizvajalec določi n število vozil v vzorcu. Vozila, razen prvotno preskušane vozila, opravijo samo en preskus tipa I.

Pri prvotno preskušanjem vozilu se kot rezultat šteje aritmetična sredina rezultatov, dobljenih pri treh preskusih tipa I, opravljenih na vozilu. Aritmetična sredina dobljenih rezultatov pri vzorcu in standardno odstopanje $S^{(1)}$ vzorca se nato določita za vsako plinasto onesnaževalo.

⁽¹⁾ $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, kjer je x vsak od posameznih rezultatov, dobljen pri vzorcu n.

Šteje se, da je proizvodna serija skladna s predpisi, če je izpolnjen naslednji pogoj:

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

kjer je

L = mejna vrednost, predpisana v točki 5.1.1.1 za vsako preverjano plinasto onesnaževalo; in

k = statistični faktor, odvisen od n in podan v naslednji tabeli:

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

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

- 5.1.2 Pri preskusih tipa II ali tipa III, ki se izvajajo na vozilu, vzetem iz serije, morajo biti izpolnjeni pogoji, določeni v točkah 3.2.1.2.2 in 3.2.1.3.2.
- 5.1.3 Ne glede na zahteve iz točke 2.1.1 Priloge III lahko organ za preskušanje, odgovoren za preverjanje skladnosti proizvodnje, s pristankom proizvajalca izvaja preskuse tipov I, II in III na vozilih z manj kot 3000 prevoženimi kilometri.“

PRILOGA II: BISTVENE ZNAČILNOSTI MOTORJA IN PODATKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM PRESKUSOV

Točka 1.4 se glasi:

„1.4 Število in razporeditev valjev:.....“

Besedilo na desnem delu strani (točke od 3.2.1.3.1 do 3.2.1.3.5) se glasi:

„krivulja dotoka goriva glede na zračni tok, in nastavitve, potrebne za ohranjanje krivulje (2).“

PRILOGA III: PRESKUS TIPA I

Točka 4.1.4 se glasi:

„4.1.4 S preverjanjem se potrdi, da je takšna nastavitve zavore primerna za druge vmesne stopnje med prostim tekom in najvišjim številom vrtljajev v ciklu; če je potrebno, se sprejme povprečna nastavitve.“

Točka 5.3 se glasi:

„5.3 Uporaba naprave za hladni zagon motorja

5.3.1 Mehanska naprava za hladni zagon motorja

Naprava za hladni zagon motorja se izključi takoj, ko je mogoče, in načeloma pred pospeševanjem od 0 na 50 km/h v prvem ciklu. Če te zahteve ni mogoče izpolniti, je treba navesti dejanski trenutek izključitve. Način uravnavanja naprave za hladni zagon določijo proizvajalec.

5.3.2 Avtomatska naprava za hladni zagon motorja

Če je vozilo opremljeno z avtomatsko napravo za hladni zagon motorja, je treba pri nastavitvah in polnem pritisku na pedal za plin pri avtomatskih menjalnikih po hladnem zagonu upoštevati navodila proizvajalca. Če točka pritiska na pedal za plin ni določena, se to naredi 13 sekund po začetku delovanja motorja.“

Točka 6.2.1: doda se naslednje besedilo:

„Če oblika vhodne odprtine na vreči ne zagotavlja popolnega mešanja plinov, nastalih med preskusom, je treba pred analizo te pline premešati s pomočjo črpalke za ponovno kroženje zraka.“

Točka 7.1: Zadnja definicija se glasi kot sledi:

„PH: je delni tlak vodne pare, izražen v milimetrih živosrebrnega stolpca.“

PRILOGA IV: **PRESKUS TIPA II**

Točka 1.2 se glasi:

„1.2 Preskus tipa II se izvaja takoj po končanem četrtem delovnem ciklu preskusa tipa I, z delujočim motorjem v prostem teku in izklopljeno napravo za hladni zagon motorja, pri čemer se preskus začne s hladnim motorjem. Neposredno pred vsakim zaporednim merjenjem vsebnosti ogljikovega monoksida se izvede delovni cikel preskusa tipa I, kakor je opisano v točki 1.1 Priloge III.“

Doda se nova točka 1.5:

„1.5 **Nastavitveni vzvod za prosti tek.**

1.5.1 Pomen izrazov

V tej direktivi ‚nastavitveni vzvodi‘ pomeni tiste dele, ki se lahko uporabljajo za spreminjanje vrtljajev pri prostem teku motorja in jih upravljavec vozila zlahka nastavlja tako, da uporablja samo orodja, navedena v točki 1.5.1.1 spodaj. Naprave za uravnavanje goriva in količine zračnega pretoka se ne štejejo za ‚nastavitvene vzvode‘, če njihovo prilagajanje zahteva odstranitev pritrjenih varoval, ki ponavadi vsem, razen usposobljenim mehanikom, preprečujejo njihovo nastavitvev.

1.5.1.1 Orodja, ki jih je dovoljeno uporabljati za prilagajanje nastavitvenih vzvodov za prosti tek: izvijač (navaden ali križni), francoski ključ (krožni, odprt ali prilagodljiv), klešče, imbus ključi.

1.5.2 Določanje merilnih točk.

1.5.2.1 Prvo merjenje se izvede pri nastavitvah vozila, ki se uporabljajo pri preskusu tipa I.

1.5.2.2 Za vsak zvezno nastavljeni nastavitveni vzvod se določi zadostno število tipičnih položajev.

1.5.2.3 Vsebnost ogljikovega monoksida v izpušnih plinih se izmeri v vseh možnih položajih nastavitvenih vzvodov, pri zvezno nastavljenih nastavitvenih vzvodih pa samo v položajih, določenih v točki 1.5.2.2.

1.5.2.4 Preskus tipa II se šteje za uspešen, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

- 1.5.2.4.1 Nobena od vrednosti, izmerjenih skladno z zahtevami točke 1.5.2.3, ne presega mejne vrednosti:
- 1.5.2.4.2 najvišja dobljena vsebnost ne presega mejne vrednosti, če se eden od nastavitvenih vzvodov stalno spreminja, medtem ko namestitve ostalih vzvodov ostaja nespremenjena; ta pogoj mora biti izpolnjen pri različnih kombinacijah konfiguracij nastavitvenih vzvodov, razen pri zvezno nastavljenih vzvodih.
- 1.5.2.5 Možni položaji nastavitvenih vzvodov morajo biti omejeni,
- 1.5.2.5.1 s tistim od naslednjega, kar je višje: najnižje število vrtljajev motorne gredi, ki ga lahko doseže motor v prostem teku; število vrtljajev motorne gredi v prostem teku, ki ga priporoča proizvajalec, zmanjšano za 100 vrtljajev na minuto;
- 1.5.2.5.2 s tistim od naslednjega, kar je najnižje: najvišje število vrtljajev motorne gredi, ki ga lahko doseže motor s pomočjo nastavitvenih vzvodov za prosti tek; število vrtljajev motorne gredi v prostem teku, ki ga priporoča proizvajalec, povečano za 250 vrtljajev na minuto; število vrtljajev motorne gredi, pri kateri se vklopi samodejna sklopka.
- 1.5.2.6 Poleg tega se položaji nastavitve, ki niso združljivi s pravilnim delovanjem motorja, ne smejo določiti za merilne točke; še zlasti, če je motor opremljen z več uplinjači, morajo biti vsi uplinjači naravnani na isto nastavitvev.“

PRILOGA V: **PRESKUS TIPA III**

Za točko 4.7.7 se doda naslednja točka 5:

„5. ALTERNATIVNI PRESKUSNI POSTOPKI

- 5.1 Če se izkaže, da lahko sistem za izsesavanje plinov iz bloka motorja v vseh pogojih merjenja iz točke 2.2, reciklira vse pline iz bloka motorja, ki bi lahko uhajali v ozračje, se šteje, da vozilo zadovoljivo izpolnjuje zahteve.
- 5.2 Za ta postopek veljajo zahteve iz točk 2 in 4.7.
- 5.3 **Preskusni postopki**
- 5.3.1 *Splošni postopek*
- 5.3.1.1 Odrptine motorja morajo na motorju ostati v prvotnem stanju.
- 5.3.1.2 Merjenje tlaka v bloku motorja se meri pri odprtini za olje. Tlak se meri z nagnjenim manometrom.
- 5.3.1.3 Če tlak, izmerjen v bloku motorja, pri nobenem od merilnih pogojev iz točke 2.2 ne presega zračnega tlaka v času merjenja, se šteje, da vozilo zadovoljivo izpolnjuje zahteve.
- 5.3.1.4 Če tlak, izmerjen v bloku motorja, pri katerem od merilnih pogojev iz točke 2.2 presega zračni tlak, se na zahtevo proizvajalca izvedejo dodatni preskusi, določeni v točki 5.3.2.
- 5.3.1.5 Za preskuse, izvedene skladno z opisano metodo, se tlak v bloku motorja izmeri z odstopanjem ± 1 mm vodnega stolpca.

- 5.3.2 *Dodatni preskusni postopek*
- 5.3.2.1 Odprtine motorja morajo na motorju ostati v prvotnem stanju.
- 5.3.2.2 Na odprtino za olje se pritrdi prožna vreča, neprepustna za pline iz bloka motorja, s prostornino približno 5 litrov. Vreča je pred vsakim merjenjem prazna.
- 5.3.2.3 Vreča se pred vsakim merjenjem zapre. Na blok motorja se pri vsakem merilnem pogoju iz točke 2.2 odpre za pet minut.
- 5.3.2.4 Če se vreča pri nobenem od pogojev iz točke 2.2 vidno ne napihne, se šteje, da vozilo zadovoljivo izpolnjuje zahteve.
- 5.3.3 *Opomba*
- 5.3.3.1 Če je motor narejen tako, da preskusa ni mogoče opraviti po postopkih iz točk 5.3.1 in 5.3.2, se merjenja izvajajo po postopku iz točke 5.3.2 z naslednjimi spremembami:
- 5.3.3.2 Pred preskusom se zaprejo vse odprtine, razen tistih, potrebnih za zbiranje plinov.
- 5.3.3.3 Vreča se pritrdi na primeren odjemni priključek, ki ne povzroča nobene dodatne izgube tlaka in ki se nahaja na sistemu naprave za odsesavanje, neposredno pri odprtini za priključitev na motor.“
-