

RICHTLIJN 2002/41/EG VAN DE COMMISSIE**van 17 mei 2002****tot aanpassing aan de stand der techniek van Richtlijn 95/1/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van twee- of driewielige motorvoertuigen**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/7/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, en met name op artikel 16,Gelet op Richtlijn 95/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 2 februari 1995 betreffende de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van twee- of driewielige motorvoertuigen ⁽³⁾, en met name op artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 95/1/EG is een van de bijzondere richtlijnen van de communautaire goedkeuringsprocedure, die krachtens Richtlijn 92/61/EEG is ingesteld. De bepalingen van Richtlijn 92/61/EEG betreffende systemen, onderdelen en technische eenheden van voertuigen zijn derhalve op Richtlijn 95/1/EG van toepassing.
- (2) Met het oog op de goede werking van het gehele goedkeuringssysteem moeten bepaalde voorschriften van Richtlijn 95/1/EG worden verduidelijkt of aangevuld.
- (3) Daartoe dient nader te worden bepaald welke waarden in het beproevingsrapport moeten worden opgenomen voor een consequente toepassing van Richtlijn 95/1/EG in het geval van bromfietsen, twee- en driewielige motorfietsen met elektrische ontsteking en twee- of driewielige voertuigen met een motor met compressieontsteking.
- (4) Richtlijn 95/1/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (5) De in deze richtlijn vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad ⁽⁴⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG van de Commissie ⁽⁵⁾, ingestelde Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen bij Richtlijn 95/1/EG worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 juli 2003 mogen de lidstaten, om redenen die verband houden met de door de constructie

bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen:

- noch de EG-goedkeuring weigeren voor een type twee- of driewielig motorvoertuig,
- noch de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van twee- of driewielige motorvoertuigen verbieden,

indien de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen van de motorvoertuigen voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 95/1/EG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn.

2. Met ingang van 1 januari 2004 weigeren de lidstaten de EG-goedkeuring van nieuwe typen twee- of driewielige motorvoertuigen om redenen die verband houden met de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het maximumkoppel en het netto-maximumvermogen, indien niet aan de voorschriften van Richtlijn 95/1/EG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, is voldaan.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 30 juni 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 17 mei 2002.

Voor de Commissie

Erkki LIKANEN

Lid van de Commissie

⁽¹⁾ PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72.

⁽²⁾ PB L 106 van 3.5.2000, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 52 van 8.3.1995, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 18 van 21.1.2002, blz. 1.

BIJLAGE

De bijlagen bij Richtlijn 95/1/EG worden als volgt gewijzigd:

1. Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) In punt 5, komt de tweede regel als volgt te luiden:

„Luchtdruk: 97 ± 10 kPa.”

b) In punt 5, komt de vijfde regel als volgt te luiden:

„Gemiddelde windsnelheid, gemeten 1 m boven de grond: < 3 m/s, windstoten van < 5 m/s toegelaten.”.

2. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) In Appendix 1, punt 3.1.2, tabel 1, komt de eerste zin van voetnoot 3, als volgt te luiden:

„De radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en de thermostaat moeten op de proefbank in de mate van het mogelijke dezelfde positie ten opzichte van elkaar innemen als in het voertuig. Als de positie van de radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en/of de thermostaat op de proefbank verschilt van die in het voertuig, dan moet de positie op de proefbank worden beschreven en in het beproevingsrapport worden vermeld.”.

b) In appendix 1, komt punt 4.1 als volgt te luiden:

„4.1. **Definitie van de correctiefactor α_1 en α_2**

Factoren waarmee het gemeten koppel en het gemeten vermogen moeten worden vermenigvuldigd om het koppel en het vermogen van een motor te bepalen, rekening houdend met het rendement van de overbrenging (factor α_2) die tijdens de tests wordt gebruikt, en om dat koppel en dat vermogen onder de in punt 4.2.1 gespecificeerde atmosferische referentieomstandigheden (factor α_1) te brengen.

De correctieformule voor het vermogen luidt:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

waarin:

P_0 = het gecorrigeerde vermogen (d.w.z. het vermogen aan het krukaseind onder referentieomstandigheden),

α_1 = de correctiefactor voor de atmosferische referentieomstandigheden,

α_2 = de correctiefactor voor het rendement van de overbrenging,

P = het gemeten vermogen (waargenomen vermogen).”.

c) In appendix 1, komt punt 4.3. als volgt te luiden:

„4.3. **Bepaling van de correctiefactoren**

4.3.1. *Bepaling van factor α_2*

— Indien aan de krukas wordt gemeten, is deze factor gelijk aan 1.

— Indien niet aan de krukas wordt gemeten, wordt deze factor volgens de onderstaande formule berekend:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

waarin n_t het rendement is van de overbrenging tussen de krukas en het meetpunt.

Het rendement van de overbrenging n_t wordt bepaald door het product van de rendementen n_j van de diverse elementen van de overbrenging:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot n_j$$

Het rendement n_j van de elementen van de overbrenging is in onderstaande tabel vermeld.

Type		Rendement
Tandwieloverbrenging	Rechte vertanding	0,98
	Schroefvertanding	0,97
	Hoekvertanding	0,96
Ketting	Rollenketting	0,95
	Tandketting	0,98

Type		Rendement
Riem	Tandriem	0,95
	V-riem	0,94
Hydraulische koppeling of omvormer	Hydraulische koppeling ⁽¹⁾	0,92
	Hydraulische omvormer ⁽¹⁾	0,92

⁽¹⁾ Indien niet vergrendeld.

4.3.2. Bepaling van factor α_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1. Definitie van de kenmerken T en P_s voor de correctiefactoren α_1

T = de absolute temperatuur van de door de motor aangezogen lucht in Kelvin

P_s = de totale droge luchtdruk in kilopascal (kPa), d.w.z. de totale barometerdruk min de waterdampdruk

4.3.2.2. Factor α_1

Correctiefactor α_1 volgt uit de volgende formule:

$$\alpha_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

Deze formule geldt alleen indien:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

Indien deze grenzen worden overschreden, moet de verkregen gecorrigeerde waarde worden opgegeven en moeten de beproevingsomstandigheden (temperatuur en druk) nauwkeurig in het beproevingsrapport worden vermeld.

⁽¹⁾ De proeven kunnen worden verricht in beproevingsruimten met klimaatregeling, waar de atmosferische omstandigheden geregeld zijn.”.

d) In appendix 1 worden de punten 4.4 en 4.5 geschrapt.

e) In appendix 1, punt 6.1., wordt „1,5 % ” vervangen door „3 %”.

f) In appendix 2, punt 3.1.2., tabel 1, komt de eerste zin van voetnoot 3, als volgt te luiden:

„De radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en de thermostaat moeten op de proefbank in de mate van het mogelijke dezelfde positie ten opzichte van elkaar innemen als in het voertuig. Als de positie van de radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en/of de thermostaat op de proefbank verschilt van die in het voertuig, dan moet de positie op de proefbank worden beschreven en in het beproevingsrapport worden vermeld.”.

g) In appendix 2, komt punt 4.1 als volgt te luiden:

„4.1. Definitie van de correctiefactor α_1 en α_2

Factoren waarmee het gemeten koppel en het gemeten vermogen moeten worden vermenigvuldigd om het koppel en het vermogen van een motor te bepalen, rekening houdend met het rendement van de overbrenging (factor α_2) die tijdens de tests wordt gebruikt, en om dat koppel en dat vermogen onder de in punt 4.2.1 gespecificeerde atmosferische referentieomstandigheden (factor α_1) te brengen.

De correctieformule voor het vermogen luidt:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

waarin:

P_0 = het gecorrigeerde vermogen (d.w.z. het vermogen aan het krukaseind onder referentieomstandigheden)

α_1 = de correctiefactor voor de atmosferische referentieomstandigheden

α_2 = de correctiefactor voor het rendement van de overbrenging

P = het gemeten vermogen (waargenomen vermogen).”.

h) In appendix 3, punt 3.1.3, tabel 1, komt de eerste zin van voetnoot 5, als volgt te luiden:

„De radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en de thermostaat moeten op de proefbank in de mate van het mogelijke dezelfde positie ten opzichte van elkaar innemen als in het voertuig. Als de positie van de radiator, de ventilator, het ventilatorhuis, de waterpomp en/of de thermostaat op de proefbank verschilt van die in het voertuig, dan moet de positie op de proefbank worden beschreven en in het beproevingsrapport worden vermeld.”.

i) In appendix 3, komt punt 4.1 als volgt te luiden:

„4.1. **Definitie van factor α_d en α_2**

Factoren waarmee het gemeten koppel en het gemeten vermogen moeten worden vermenigvuldigd om het koppel en het vermogen van een motor te bepalen, rekening houdend met het rendement van de overbrenging (factor α_2) die tijdens de tests wordt gebruikt, en om dat koppel en dat vermogen onder de in punt 4.2.1 gespecificeerde atmosferische referentieomstandigheden (factor α_d) te brengen.

De correctieformule voor het vermogen luidt:

$$P_0 = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

waarin:

P_0 = het gecorrigeerde vermogen (d.w.z. het vermogen aan het krukaseind onder referentieomstandigheden)

α_d = de correctiefactor voor de atmosferische referentieomstandigheden

α_2 = de correctiefactor voor het rendement van de overbrenging (zie appendix 2, punt 4.3.1)

P = het gemeten vermogen (waargenomen vermogen)”.

j) In appendix 3, punt 4.4, komt de titel als volgt te luiden:

„4.4. **Bepaling van de correctiefactor α_d (1)”.

---**