

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅD

RÅDETS DIREKTIV

af 28. maj 1974

om tilpasning til den tekniske udvikling af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding

(74/290/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer hertil ⁽¹⁾, ændret ved tiltrædelsesakten ⁽²⁾, særlig artikel 11, 12 og 13,

under henvisning til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas for køretøjsmotorer med styret tænding ⁽³⁾, ændret ved tiltrædelsesakten, særlig artikel 5, og

ud fra følgende betragtninger:

Beskyttelsen af befolkningerne imod den stigende atmosfæriske forurening, særlig i byerne, nødvendiggør en kraftig indsats for at formindske emissionen af

forurenende luftarter fra motorer med styret tænding, som er beregnet til fremdrift af køretøjer, og en sådan sænkning af grænserne for den tilladelige emission er muliggjort ved de fremskridt, der er sket i konstruktionen af disse motorer;

disse motorer skal for fremtiden være udstyret med karburatorer, som gør det muligt at overholde den fastsatte grænse for emissioner under tomgang i enhver mulig stilling af de indstillingselementer, der er stillet til brugerens rådighed;

de erfaringer, der er opnået ved anvendelsen af de gældende bestemmelser i direktiv 70/220/EØF, har vist, at disse bestemmelser bør ændres med henblik på at lette de kompetente organers gennemførelse af de fastsatte prøver;

der bør ligeledes foretages visse ændringer for at forenkle den administrative procedure ved typegodkendelse af et motorkøretøj for så vidt angår emissionen af forurenede stoffer, særlig med henblik på udvidelse af godkendelsen til køretøjstyper, som afviger fra den oprindelig godkendte ved deres vægt og/eller udvekslingsforhold;

⁽¹⁾ EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 73 af 27. 3. 1972, s. 14.

⁽³⁾ EFT nr. L 76 af 6. 4. 1970, s. 1.

Kommissionen forelagde den 10. oktober 1973 et ændringsforslag for Udvalget for tilpasning til de tekniske fremskridt af direktiverne om fjernelse af

tekniske hindringer for handel med motordrevne Køretøjer til udtalelse, og da udtalelsen fra dette udvalg ikke var gunstig, fremsatte Kommissionen i overensstemmelse med den fremgangsmåde, som er fastsat i artikel 13, stykke 3, litra b) i direktiv 70/156/EØF forslag for Rådet om de foranstaltninger, der bør træffes —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I til V til direktiv 70/220/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

1. Fra den 1. januar 1975 kan medlemsstaterne af grunde, der vedrører luftforurening fra motorens udstødningsgas:

— hverken nægte en motorkøretøjstype EØF-standardtypegodkendelse eller udstedelse af det i artikel 10, stk. 1, sidste led, i direktiv 70/156/EØF foreskrevne dokument eller national godkendelse,

— eller forbyde den første ibrugtagen af køretøjerne,

såfremt emissionen af forurenende luftarter fra denne motorkøretøjstype eller disse køretøjer er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv.

2. Fra den 1. oktober 1975 kan medlemsstaterne:

— ikke længere udstede det i artikel 10, stk. 1, sidste led, i direktiv 70/156/EØF foreskrevne dokument for en motorkøretøjstype, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv for så vidt angår bilagene I (undtagen punkt 3.2.1.2.2) II, IV, punkt 1.2 og V,

— nægte national godkendelse af en motorkøretøjstype, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv, for så vidt angår bilagene I (undtagen punkt 3.2.1.2.2), II, IV, punkt 1.2 og V,

— forbyde den første ibrugtagning af køretøjer, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved nærværende direktiv for så vidt angår bilagene I (undtagen punkt 3.2.1.2.2), II, IV punkt 1.2 og V.

3. Fra den 1. oktober 1976 kan medlemsstaterne:

— ikke længere udstede det i artikel 10, stk. 1, sidste led, i direktiv 70/156/EØF foreskrevne dokument for motorkøretøjstype, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved nærværende direktiv, for så vidt angår bilagene I, punkt 3.2.1.2.2 og IV, punkt 1.5,

— nægte national godkendelse af en motorkøretøjstype, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved nærværende direktiv, for så vidt angår bilagene I, punkt 3.2.1.2.2 og IV, punkt 1.5,

— forbyde den første ibrugtagning af køretøjer, hvis emission af forurenende luftarter ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved nærværende direktiv, for så vidt angår bilagene I, punkt 3.2.1.2.2 og IV punkt 1.5.

Artikel 3

Medlemsstaterne udsteder og offentliggør inden den 1. oktober 1974 de nødvendige bestemmelser for at efterkomme dette direktiv og underretter omgående Kommissionen herom.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. maj 1974.

På Rådets vegne

H. D. GENSCHER

Formand

BILAG

Ændringer af bilagene til direktiv 70/220/EØF

BILAG I: DEFINITIONER, ANMODNING OM EF-STANDARDTYPEGODKENDELSE OG AFPRØVNINGSBESTEMMELSER

Punkt 3.2.1.1.4 affattes således:

- »3.2.1.1.4. Med forbehold af bestemmelserne under punkt 3.2.1.1.5 foretages prøven tre gange. De ved hver prøve konstaterede mængder af kulilte og kulbrinter skal ligge under de værdier, der er angivet for køretøjets referencevægt i nedenstående tabel.

Referencevægt R _v Kilogram	Kulilte gram/prøve L ₁	Kulbrinte gram/prøve L ₂
$R_v \leq 750$	80	6,8
$750 < R_v \leq 850$	87	7,1
$850 < R_v \leq 1\ 020$	94	7,4
$1\ 020 < R_v \leq 1\ 250$	107	8,0
$1\ 250 < R_v \leq 1\ 470$	122	8,6
$1\ 470 < R_v \leq 1\ 700$	135	9,2
$1\ 700 < R_v \leq 1\ 930$	149	9,7
$1\ 930 < R_v \leq 2\ 150$	162	10,3
$2\ 150 < R_v$	176	10,9

- 3.2.1.1.4.1. Det er dog tilladt for hvert af de i punkt 3.2.1.1.4 omhandlede forurenende stoffer, at et af de tre opnåede resultater overstiger grænseværdien for det pågældende køretøj med højst 10% på betingelse af, at det aritmetiske gennemsnit af de tre resultater er mindre end den foreskrevne grænse. I tilfælde, hvor de foreskrevne grænser er overskredet for mere end et af de forurenende stoffer kan denne overskridelse finde sted enten ved den samme prøve eller ved forskellige prøver.«

Efter punkt 3.2.1.1.4 indføjes følgende punkt 3.2.1.1.5:

- »3.2.1.1.5. Antallet af prøver foreskrevet i punkt 3.2.1.1.4 nedsættes på følgende betingelser; hvor V_1 angiver resultatet af den første prøve og V_2 resultatet af den anden prøve for det ene eller det andet af de forurenende stoffer omhandlet i punkt 3.2.1.1.4.
- 3.2.1.1.5.1. Der foretages kun en prøve, såfremt det for de to omhandlede forurenende stoffer gælder, at $V_1 \leq 0,70$ L.
- 3.2.1.1.5.2. Der foretages kun to prøver, hvis det for de to omhandlede forurenende stoffer fremgår, at $V_1 \leq 0,85$ L, og hvis det for mindst et af de to stoffer gælder, at $V_1 > 0,70$ L. Desuden gælder det for hvert af de omhandlede forurenende stoffer, at V_2 skal opfylde betingelserne: $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L og $V_2 \leq L$ «

I punkt 3.2.1.2.2, tilføjes følgende punktum:

»Denne forskrift skal efterprøves, som angivet i bilag IV, under alle de driftsforhold, som betjening af samtlige de indstillingslementer, der er til brugerens rådighed, fremkalder mulighed for.«

Efter punkt 3.2.1.3.3 tilføjes følgende punkt 4:

»4. UDVIDELSE AF EF-STANDARDTYPEGODKENDELSE

4.1. Køretøjstyper med forskellige referencevægte

Godkendelse af en køretøjstype kan udvides efter nedennævnte retningslinjer, til køretøjstyper, der kun afviger fra den godkendte type ved referencevægten.

4.1.1. Godkendelsen kan udvides til at omfatte køretøjer, hvis referencevægten kun medfører benyttelse af de svingmasseækvivalenter, der enten ligger umiddelbart over eller under.

4.1.2. Hvis referencevægten for den køretøjstype, for hvilken der anmodes om udvidelse af godkendelse, kræver et svinghjul med højere svingmasseækvivalent end den svarende til det allerede godkendte køretøjs svinghjul, bliver udvidelse af godkendelsen givet.

4.1.3. Hvis referencevægten for den køretøjstype, for hvilken der anmodes om udvidelse af godkendelsen kræver et svinghjul med lavere svingmasseækvivalent end den, der svarer til det allerede godkendte køretøjs svinghjul, bliver udvidelse af godkendelsen givet, såfremt mængden af de forurenende stoffer målt på det allerede godkendte køretøj overholder de givne grænser for det køretøj, for hvilket der anmodes om udvidelse af godkendelsen.

4.2. Køretøjstyper med afvigende totaludvekslingsforhold

Godkendelse af en køretøjstype kan på nederstående betingelser udvides til køretøjstyper, der kun afviger fra den godkendte type ved transmissionens totaludveksling:

4.2.1. For hver transmissionsforhold, der benyttes under type I-prøven bestemmes:
$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$$
 idet V_1 og V_2 er hastigheden ved 1000 motor omdr./min. for henholdsvis den godkendte køretøjstype og den køretøjstype, for hvilken der anmodes om udvidelse af godkendelsen.

4.2.2. For hvert udvekslingsforhold, hvor $E \leq 5\%$, bliver godkendelsen givet uden gentagelse af type I-prøven.

4.2.3. Hvis for mindst et udvekslingsforhold $E > 5\%$ og hvis for hvert udvekslingsforhold $E \leq 10\%$, skal type I-prøverne gentages; de kan udføres i et laboratorium udvalgt af fabrikanten under forudsætning af godkendelse af de kompetente myndigheder, der udsteder godkendelsen. Prøverapporten tilsendes det godkendte laboratorium.

4.3. Køretøjstyper med afvigende referencevægte og med afvigende totaludvekslingsforhold

Godkendelse af en køretøjstype kan udvides til køretøjstyper, der kun afviger fra den godkendte type ved referencevægten og totaludvekslingsforholdet, under forudsætning at at samtlige de i punkt 4.1 og 4.2 foreskrevne betingelser opfyldes.

4.4. Bemærkning

Såfremt en køretøjstype er godkendt i henhold til de i punkterne 4.1 til 4.3 fastsatte bestemmelser, kan denne godkendelse ikke udvides til andre køretøjstyper.«

Punkt 3.2.2 erstattes af følgende nye punkt 5:

»5. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

5.1. Som generel regel bliver produktionens overensstemmelse, hvad angår begrænsningen af de fra motoren hidrørende forurenende gasser efterprøvet på grundlag af den meddelse, der er indeholdt i bilag VII og, om nødvendigt, på grundlag af de type I-, II- og III-prøver, der er omhandlet i punkt 3.2, eller nogle af disse prøver.

5.1.1. Hvad angår efterprøvning af overensstemmelse med hensyn til type I-prøven foretages denne på følgende måde:

5.1.1.1. Et køretøj udtages af serien ved stikprøve og underkastes den i punkt 3.2.1.1 beskrevne prøve. Dog erstattes grænseværdierne i punkt 3.2.1.1.4 af følgende grænseværdier:

Referencevægt R _v Kilogram	Kulilte gram/prøve L ₁	Kulbrinte gram/prøve L ₂
R _v ≤ 750	96	8,8
750 < R _v ≤ 850	105	9,3
850 < R _v ≤ 1 020	112	9,6
1 020 < R _v ≤ 1 250	129	10,4
1 250 < R _v ≤ 1 470	146	11,1
1 470 < R _v ≤ 1 700	162	11,9
1 700 < R _v ≤ 1 930	178	12,6
1 930 < R _v ≤ 2 150	195	13,3
2 150 < R _v	211	14,1

5.1.1.2. Hvis det ved stikprøve udtagne køretøj ikke opfylder betingelserne i punkt 5.1.1.1, kan fabrikanten anmode om, at der foretages målinger på et antal køretøjer udtaget af serien ved stikprøver og som omfatter tillige det først afprøvede køretøj. Fabrikanten fastsætter antallet n af de udtagne. Køretøjerne med undtagelse af det først udtagne køretøj underkastes en enkelt type I-prøve.

Det resultat, der tages i betragtning med hensyn til det først afprøvede køretøj, er det aritmetiske gennemsnit af de tre type I-prøver, der er foretaget på dette køretøj.; Man bestemmer derefter for hver af de forurenende luftarter det aritmetiske gennemsnit \bar{x} af resultaterne konstateret for det udtagne antal samt standardafvigelsen S⁽¹⁾ for det udtagne antal.

(¹) $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n-1}$, hvor x er en hvilket som helst af de n individuelle resultater.

Serieproduktionen anses for at være overensstemmende, såfremt følgende betingelse er opfyldt:

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

L = Grænseværdien foreskrevet i punkt 5.1.1.1 for hver af de omhandlede forurenende luftarter

k = Statistisk faktor afhængig af n som angivet i følgende tabel:

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

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

- 5.1.2. Under en type II- eller type III-prøve udført på et køretøj, der er taget ud af serien ved stikprøver, skal de i punkterne 3.2.1.2.2 og 3.2.1.3.2 foreskrevne betingelser overholdes
- 5.1.3. Uanset reglerne i punkt 2.1.1 i bilag III kan den institution, der forestår kontrollen med produktionens overensstemmelse, med fabrikantens samtykke udføre type I-, II- og III-prøverne på køretøjer, der har kørt mindre end 3000 km.«

BILAG II: MOTORENS HOVEDSPECIFIKATIONER OG OPLYSNINGER OM AFPRØVNINGENS GENNEMFØRELSE.

Punkt 1.4 affattes således:

»1.4. Antal og arrangement af cylindre:.....«

I punkterne 3.2.1.3.1 til 3.2.1.3.5 affattes teksten til højre således:

»Kurve for luftbrændstofforholdet og regler for grænseindstillinger til overholdelse af kurven⁽²⁾.«

BILAG III: TYPE-I PRØVEN

Punkt 4.1.4 affattes således:

»4.1.4. Det efterprøves, at den således tilvejebragte indstilling af bremsen gælder for andre betingelser under kørecyklus mellem tomgang og tophastighed, hvis det er nødvendigt, køres der med en gennemsnitsindstilling.«

Punkt 5.3 affattes således:

»5.3. **Betjening af chokeren**

5.3.1. Håndbetjent choker

Chokeren skal sættes ud af funktion hurtigst muligt og principielt før accelerationen fra 0 til 50 km/t i første kørecyklus påbegyndes. Kan denne bestemmelse ikke overholdes, skal tidspunkter for chokerfunktionens faktiske ophør angives. Fremgangsmåden ved indstillingen af chokeren skal fremgå af fabrikantens oplysninger.

5.3.2. Automatisk choker.

Hvis køretøjet er forsynet med automatisk choker, skal den betjenes i overensstemmelse med fabrikantens angivelser med hensyn til indstilling og »kick-down« efter koldstart. Hvis tidspunktet for »kick-down« ikke er anført, skal dette finde sted 13 sekunder efter start af motoren.«

Punkt 6.2.1 følgende punktum tilføjes:

»Hvis tilførelsesanordningen til posen ikke sikrer en fuldstændig blanding af de luftfarter, som er udstødt under prøven, skal disse, inden de analyseres, blandes for eksempel ved hjælp af en cirkulationspumpe.«

Punkt 7.1 sidste definition affattes således:

»PH: Det partielle vanddampstryk udtrykt i millimeter kviksølv (mm HG).«

BILAG IV: TYPE-II-PRØVEN

Punkt 1.2 affattes således:

»1.2. Type II-prøven skal udføres straks efter type I-prøvens fjerde cyklus med motoren i tomgang uden brug af choker. Umiddelbart inden hver yderligere måling af indholdet af kulilte skal der foretages en kørecyklus efter type I-prøven, som beskrevet i pkt. 1.1 i bilag III.«

Følgende nye punkt 1.5 indsættes efter punkt 1.4:

»1.5. Indstillingslementer til regulering af tomgang.

1.5.1. Definition

I henhold til dette direktiv forstås ved »indstillingslementer til regulering af tomgang« anordninger, der muliggør ændring af tomgangsforholdene og som kan betjenes uden besvær ved kun at benytte det værktøj, som er omhandlet i nedenstående punkt 1.5.1.1. Indstillingslementer til regulering af luft/brændstofforholdet, der nødvendiggør fjernelsen af plomberinger etc. og derfor normalt kræver fagkundskab, anses derimod ikke for omfattet af definitionen.

1.5.1.1. Værktøj, som kan benyttes til betjening af indstillingslementer til regulering af tomgang: Skruetrækker (almindelig eller stjerneformet), nøgler (stjerne, flade eller indstillige), tænger, sekskantnøgler (Umbraco-nøgler).

1.5.2. Bestemmelse af målstederne.

1.5.2.1. Første måling foretages under de indstillingsforhold, der anvendes ved type I-prøven.

1.5.2.2. For hvert indstillingslement, hvis indstilling er uendelig variabel, fastsættes et tilstrækkeligt antal karakteristiske indstillinger.

1.5.2.3. Måling af kulilteindholdet i udstødningsgassen skal gennemføres for alle de mulige indstillinger af indstillingslementerne, men med hensyn til de elementer, hvis indstilling er uendelig variabel, foretages kun måling i de stillinger, som er beskrevet i punkt 1.5.2.2.

1.5.2.4. Type II-prøven betragtes som tilfredsstillende, hvis en af nedennævnte betingelser opfyldes:

- 1.5.2.4.1. Ingen af værdierne, målt i overensstemmelse med punkt 1.5.2.3, må overstige grænseværdien.
- 1.5.2.4.2. Det maksimale indhold, som måles ved kontinuerligt at variere et af indstillings-elementerne, medens de øvrige fastholdes, må ikke overstige grænseværdien, og denne betingelse skal være opfyldt for de forskellige mulige indstillingskombinationer af indstillingselementerne med undtagelse af det, der ændres kontinuerligt.
- 1.5.2.5. De mulige indstillinger af indstillingselementerne er begrænsede,
- 1.5.2.5.1. dels af den største af følgende to værdier:
Motorens lavest mulige omdrejningstal i tomgang, det af fabrikanten anbefalede tomgangsomedrejningstal minus 100 omdr./min.
- 1.5.2.5.2. dels af den laveste af følgende tre værdier: det højeste omdrejningstal motoren kan opnå ved indstilling af indstillingselementerne for regulering af tomgang, det af fabrikanten anbefalede tomgangsomedrejningstal plus 250 omdr./min., tilkoblingsomedrejningstallet for automatisk kobling.
- 1.5.2.6. Yderligere må indstillinger, som er uforenelige med motorens korrekte funktion, ikke medtages som målepunkter. Især gælder for en motor forsynet med flere karburatorer, at disse alle skal have samme indstilling.«

BILAG V: TYPE III-PRØVEN

Følgende punkt 5 indsættes efter punkt 4.7.7:

- »5. **AFPRØVNINGSMETODE**
- 5.1. Køretøjet anses for tilfredsstillende, hvis det for hver af de målebetingelserne, der er angivet i pkt. 2.2, konstateres, at recirkulationssystemet er i stand til at genindsuge den samlede mængde af luftarter fra krumtaphuset, som kunne være ført ud i atmosfæren.
- 5.2. Forskrifterne i punkterne 2 og 4.7 finder anvendelse ved denne metode.
- 5.3. **Afprøvningsbestemmelser**
- 5.3.1. *Generel fremgangsmåde*
- 5.3.1.1. Motorens afgangsmundinger skal forblive som i originaludførelsen.
- 5.3.1.2. Måling af trykket indvendig i krumtaphuset foretages i højde med oliepindsmundinger. Trykket måles med vandmanometer med skråt rør.
- 5.3.1.3. Køretøjet anses som tilfredsstillende, hvis trykket målt i krumtaphuset ved hver af de målingsbetingelser, der er angivet i punkt 2.2 ikke overstiger atmosfæretrykket på målingstidspunktet.
- 5.3.1.4. Hvis det målte tryk i krumtaphuset ved en af de målingsbetingelser, der er angivet i punkt 2.2 overstiger atmosfæretrykket, skal der, såfremt fabrikanten anmoder herom, foretages en supplerende prøve som foreskrevet i punkt 5.3.2.
- 5.3.1.5. Ved prøve efter den beskrevne fremgangsmåde skal trykket i krumtaphuset måles med en nøjagtighed på ± 1 mm vandsøjle.

-
- 5.3.2. *Supplerende afprøvningsmetode*
- 5.3.2.1. Motorens afgangsmundinger skal forblive som i originaludførelsen.
- 5.3.2.2. En blød pose, som er uigennemtrængelig for luftarter fra krumtaphuset og, som kan indeholde omkring fem liter, forbindes med oliepindsmundingen. Denne pose skal være tom før hver måling.
- 5.3.2.3. Før hver måling skal posen lukkes. Posen forbindes med krumtaphuset i fem minutter for hver målebetingelse foreskrevet i punkt 2.2.
- 5.3.2.4. Køretøjet anses som tilfredsstillende, hvis der ved hver af de målingsbetingelser, der er foreskrevet i punkt 2.2 ikke forekommer nogen synlig udvidelse af posen.
- 5.3.3. *Bemærkning*
- 5.3.3.1. Hvis motoren er konstrueret således, at det ikke er muligt at gennemføre prøven efter de fremgangsmåder, der er foreskrevet i punkterne 5.3.1 og 5.3.2, skal målingerne foretages efter fremgangsmåden beskrevet i punkt 5.3.2 med følgende ændringer:
- 5.3.3.2. Inden afprøvningen skal alle åbninger, der ikke tjener til tilbageledning af gassen, lukkes;
- 5.3.3.3. posen anbringes på en egnet forgrening, der ikke må fremkalde yderligere tryktab umiddelbart ved returrorets tilslutning til motoren.«
-