

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2002/41/EF

af 17. maj 2002

om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/1/EF om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽¹⁾, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF ⁽²⁾, særlig artikel 16,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/1/EF af 2. februar 1995 om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽³⁾, særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 95/1/EF er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved direktiv 92/61/EØF. Bestemmelserne i direktiv 92/61/EØF om køretøjssystemer, komponenter og separate tekniske enheder finder derfor anvendelse på direktiv 95/1/EF.
- (2) For at sikre, at hele typegodkendelsesprocessen forløber korrekt, er det nødvendigt at tydeliggøre eller komplettere visse af bestemmelserne i direktiv 95/1/EF.
- (3) Med henblik herpå er det nødvendigt at præcisere, hvilke værdier der skal anvendes i prøverapporten for at sikre en konsistent anvendelse af direktiv 95/1/EF for knallerter, motorcykler og tricykler med gnisttænding og to- og trehjulede motordrevne køretøjer med kompressions-tænding.
- (4) Direktiv 95/1/EF bør derfor ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte.
- (5) De i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er nedsat ved artikel 13 i Rådets direktiv 70/156/EØF ⁽⁴⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF ⁽⁵⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilagene til direktiv 95/1/EF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Fra 1. juli 2003 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt,

— nægte EF-typegodkendelse af en type to- og trehjulede motordrevne køretøj, eller

— forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af to- og trehjulede motordrevne køretøjer,

hvis den konstruktivt bestemte maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for køretøjerne opfylder kravene i direktiv 95/1/EF, som ændret ved dette direktiv.

2. Fra den 1. januar 2004 afviser medlemsstaterne af grunde, der vedrører konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt, at udstede EF-typegodkendelse for nye typer af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, hvis kravene i direktiv 95/1/EF, som ændret ved dette direktiv, ikke er opfyldt.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter dets offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. maj 2002.

På Kommissionens vegne

Erkki LIIKANEN

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72.

⁽²⁾ EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 52 af 8.3.1995, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1.

BILAG

I bilagene til direktiv 95/1/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag I ændres således:

a) I punkt 5 affattes anden linje således:

»Atmosfærisk tryk: 97 +/- 10 kPa.«

b) I punkt 5 affattes femte linje således:

»Gennemsnitlig vindhastighed, målt 1 meter over jorden: < 3 m/s, tilladt vindstød < 5 m/s.«

2) Bilag II ændres således:

a) I tillæg 1, punkt 3.1.2, tabel 1, affattes første sætning i note 3 således:

»Køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten skal på prøvebænken, i så stort omfang som muligt, være i samme position, som når de er installeret i køretøjet. Hvis køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten på prøvebænken har en anden position, end når de er installeret i køretøjet, skal positionen på prøvebænken beskrives og noteres i prøverapporten.«

b) I tillæg 1 affattes punkt 4.1 således:

»4.1. **Definition af faktorerne α_1 og α_2**

Faktorer, med hvilke målt drejningsmoment og nettoeffekt skal multipliceres for at kunne bestemme en motors drejningsmoment og nettoeffekt, under hensyntagen til den under prøvningen anvendte transmissions effektivitet (faktor α_2) og for at bringe målt drejningsmoment og nettoeffekt ind under de i punkt 4.2.1 specificerede atmosfæriske referenceforhold (faktor α_1).

Korrektionsformlen for motoreffekt er som følger:

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

hvor:

P_0 = korigeret motoreffekt (dvs. motoreffekten under referenceforholdene målt på krumtapakslen)

α_1 = korrektionsfaktoren for atmosfæriske referenceforhold

α_2 = korrektionsfaktoren for transmissionseffektivitet

P = målt motoreffekt (observeret motoreffekt).«

c) I tillæg 1 affattes punkt 4.3 således:

»4.3. **Fastlæggelse af korrektionsfaktorerne**

4.3.1. *Fastlæggelse af faktoren α_2*

— Hvor målepunktet er krumtapakslens driftsside, er denne faktor lig 1.

— Hvor målepunktet ikke er krumtapakslens driftsside, kalkuleres denne faktor med formen:

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

hvor n_t er transmissionseffektiviteten mellem krumtapakslen og målepunktet.

Denne transmissionseffektivitet n_t bestemmes via produktet (multiplikation) af effektiviteten n_j for hver komponent, der indgår i transmissionen:

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

Effektiviteten n_j for hver komponent, der indgår i transmissionen, vises i følgende tabel.

Type		Effektivitet
Geartype	Koniske tandhjulssæt	0,98
	Skråfortandet cylindrisk tandhjul	0,97
	Koniske tandhjul	0,96
Kæder	Rullekæde	0,95
	Støjdæmpet kæde	0,98

Type		Effektivitet
Drivrem	Fortandet	0,95
	Konisk	0,94
Hydraulisk kobling eller konverter	Hydraulisk kobling ⁽¹⁾	0,92
	Hydraulisk konverter ⁽¹⁾	0,92
⁽¹⁾ Ulåst.		

4.3.2. Fastlæggelse af faktoren α_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1. Fastlæggelse af karakteristika T, P_s for korrektionsfaktorerne α_1

T = den indsugede lufts absolutte temperatur

P_s = tørt atmosfærisk tryk i (kPa), dvs. samlet barometrisk tryk minus vanddamptryk.

4.3.2.2. Faktor α_1

Korrektionsfaktoren α_1 udregnes via:

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

Denne formel gælder kun, hvis:

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

Hvis grænseværdierne overskrides, skal den korrigerede værdi anføres og prøvebetingelserne (temperatur og tryk) anføres nøjagtigt i prøverapporten.

⁽¹⁾ Prøvningen kan udføres i temperaturkontrollerede prøvelokaler, hvor de atmosfæriske forhold kan styres.»

d) I tillæg 1 udgår punkt 4.4 og 4.5.

e) I tillæg 1, punkt 6.1, ændres »1,5 %« til »3 %,«.

f) I tillæg 2, punkt 3.1.2, tabel 1, affattes første sætning i note 3 således:

»Køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten skal på prøvebænken, i så stort omfang som muligt, være i samme position, som når de er installeret i køretøjet. Hvis køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten på prøvebænken har en anden position, end når de er installeret i køretøjet, skal positionen på prøvebænken beskrives og noteres i prøverapporten.«

g) I tillæg 2 affattes punkt 4.1 således:

»4.1. Definition af faktorerne α_1 og α_2

Faktorer, med hvilke målt drejningsmoment og nettoeffekt skal multipliceres for at kunne bestemme en motors drejningsmoment og nettoeffekt, under hensyntagen til den under prøvningen anvendte transmissions effektivitet (faktor α_2) og for at bringe målt drejningsmoment og nettoeffekt ind under de i punkt 4.2.1 specificerede atmosfæriske referenceforhold (faktor α_1).

Korrektionsformlen for motoreffekt er som følger:

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

hvor:

P_0 = korrigeret motoreffekt (dvs. motoreffekten under referenceforholdene målt på krumtapakslen)

α_1 = korrektionsfaktoren for atmosfæriske referenceforhold

α_2 = korrektionsfaktoren for transmissionseffektivitet

P = målt motoreffekt (observeret motoreffekt).«

h) I tillæg 3, punkt 3.1.3, tabel 1, affattes første sætning i note 5 således:

»Køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten skal på prøvebænken, i så stort omfang som muligt, være i samme position, som når de er installeret i køretøjet. Hvis køleren, ventilatoren, ventilatorkapslingen, vandpumpen og termostaten på prøvebænken har en anden position, end når de er installeret i køretøjet, skal positionen på prøvebænken beskrives og noteres i prøverapporten.«

i) I tillæg 3 affattes punkt 4.1 således:

»4.1. **Definition af faktorerne α_d og α_2**

Faktorer, med hvilke målt drejningsmoment og nettoeffekt skal multipliceres for at kunne bestemme en motors drejningsmoment og nettoeffekt, under hensyntagen til den under prøvningen anvendte transmissions effektivitet (faktor α_d) og for at bringe målt drejningsmoment og nettoeffekt ind under de i punkt 4.2.1 specificerede atmosfæriske referenceforhold (faktor α_d).

Korrektionsformlen for motoreffekt er som følger:

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

hvor:

P_0 = korregeret motoreffekt (dvs. motoreffekten under referenceforholdene målt på krumtapakslen)

α_d = korrektionsfaktoren for atmosfæriske referenceforhold

α_2 = korrektionsfaktoren for transmissionseffektivitet (se tillæg 2, punkt 4.3.1)

P = målt motoreffekt (observeret motoreffekt).«

j) I tillæg 3 affattes overskriften til punkt 4.4 således:

»4.4. **Fastlæggelse af korrektionsfaktoren α_d (1)«.**
