

**Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista annetun direktiivin 97/24/EY muuttamisesta**

(2000/C 337 E/20)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2000) 314 lopull. — 2000/0136(COD)

(Komission esittämä 22 päivänä kesäkuuta 2000)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan yhteisöjen viidennessä toimintaohjelmassa ympäristön suojelemiseksi, jonka päälinjat neuvosto hyväksyi 1 päivänä helmikuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa <sup>(1)</sup>, säädetään lisätoimenpiteistä moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi huomattavasti nykyiseltä tasolta.
- (2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/24/EY <sup>(2)</sup> on yksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/61/ETY <sup>(3)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/7/EY <sup>(4)</sup>, perustettua tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä.
- (3) Direktiivin 97/24/EY 5 artiklan perusteella komission on annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle 24 kuukauden kuluessa mainitun direktiivin antamispäivästä tutkimuksen ja tiukennettujen raja-arvojen soveltamisesta aiheutuneita kustannuksia ja sillä saavutettuja etuja koskevan arvion perusteella laadittu ehdotus uudesta vaiheesta, jonka aikana vahvistettaisiin toimenpiteet uusien täydentävien päästöjä koskevien raja-arvojen tiukentamisesta asianomaisille ajoneuvoille. Kyseiset toimenpiteet koskevat ainoastaan moottoripyöriä, koska nykyisessä direktiivissä 97/24/EY jo säädetään 17 päivästä kesäkuuta 2002 sovellettavasta mopojen tiukempia raja-arvoja koskevasta uudesta vaiheesta.
- (4) Teknistä toteutettavuutta ja kustannustehokkuutta koskevien arvioiden perusteella vahvistetaan ainutlaatuinen uusien tyyppi I -testin raja-arvojen sarja, jota sovelletaan vuodesta 2003 kaikkiin moottoripyöriin ja joka vastaa nelitahtisten moottoripyörien osalta hiilivetyjen ja hiilimonoksidin 60 prosentin vähennystä sekä kaksitahtisten moottoripyörien osalta hiilivetyjen 70 prosentin ja hiilimonoksidin 30 prosentin vähennystä. Nelitahtisten moottoripyörien tyypin oksidipäästöjen edelleen vähentämistä ei katsottu voitavan toteuttaa suunnitelluilla tekniikoilla. Pitkälle kehittyneen suoramoottoritekniikan, joka tarjoaa suurimmat mahdollisuudet hiilimonoksidin ja hiilivetyjen päästöjen vähentämiseen, soveltaminen kaksitahtisiin moottoripyöriin johtaa väistämättä tyypin oksidien raja-arvon hienoiseen nousuun nykyiseen raja-arvoon verrattuna ja saattaa raja-arvon nelitahtisten moottoripyörien raja-arvon tasolle. Tämä katsotaan hyväksyttäväksi päätöistä tehdyn kartoituksen perusteella, jonka mukaan moottoripyörillä on marginaalinen osuus koko maantieliikenteen tyypin oksidien päästöistä.
- (5) Tarkastuksia ja huoltoa pidetään olennaisena sen varmistamiseksi, että uusien ajoneuvojen päästötasot eivät käytössä huonone hyväksyttävien tasojen alapuolelle. Tässä suhteessa ja henkilöautoja koskevien säännösten tapaan tyyppi II -testin vaatimukset, ja erityisesti hiilimonoksidipitoisuuden raja-arvo (4,5 tilavuusprosenttia), pitäisi korvata vaatimuksilla tarvittavien tietojen mittaamisesta ja tallentamisesta katsastustarkoituksia varten.
- (6) Kolmi- ja nelipyörät on varustettu joko otto- tai dieselmoottoreilla. Henkilöautojen päästörajojen tapaan kukin luokka tarvitsee erillisen raja-arvojen sarjan.
- (7) Päästöjen testauksessa käytettävät vertailupolttoaineet olisi saatettava ominaisuuksiltaan henkilöautojen päästöjen testauksessa käytettäviä polttoaineita vastaaviksi; näin seurattaisiin niiden markkinoilla olevien polttoaineiden eritelmien kehitystä, jotka ovat bensiinin ja dieselpolttoaineiden laatua koskevan yhteisön lainsäädännön mukaisia.
- (8) Jäsenvaltioille on tarjottava mahdollisuus verokannustimien avulla jouduttaa yhteisön tasolla annetut vaatimukset täyttävien ajoneuvojen saattamista markkinoille ja edistää ympäristön kannalta kehittyneempiä tekniikoita valinnaisia päästörajoja soveltamalla. Näiden kannustimien olisi täytettävä tietyt edellytykset, joiden tarkoituksena on välttää vääristymät sisämarkkinoilla. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää epäpuhtaus- ja muita päästöjä kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin kohdistuvien tieliikenneverojen laskentaperusteisiin.

<sup>(1)</sup> EYVL C 138, 17.5.1993, s. 1.

<sup>(2)</sup> EYVL L 226, 18.8.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> EYVL L 225, 10.8.1992, s. 72.

<sup>(4)</sup> EYVL L 106, 3.5.2000, s. 1.

- (9) Olisi otettava käyttöön uusi tyyppihyväksynnän testisykli (kierros), joka mahdollistaisi ajoneuvojen päästöjen edustavamman arvioinnin testausolosuhteissa niin, että olosuhteet muistuttaisivat enemmän ajoneuvojen käyttöolosuhteita ja että otettaisiin huomioon pienten ja suurten moottoripyörien ajoon liittyvät erot. Kehitystyötä tehdään edelleen, jotta uuden testisyklin käyttöönottoa voidaan tukea tieteellisesti terveeltä pohjalta.
- (10) On tarpeen vahvistaa päästörajojen seuraava vaihe, joka sisältää edelleen huomattavia vähennyksiä vuodesta 2003 sovellettaviin raja-arvoihin verrattuna. Nämä raja-arvot voidaan kehittää yksityiskohtaisesti vasta, kun nykyistä testisykliä on tarkistettu ja kyseisen tekniikan toteutettavuutta ja päästöjen vähentämismahdollisuuksia tutkittu edelleen.
- (11) Perustamissopimuksen 5 artiklassa esitetyn toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti, jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitetta, eli kaksi- ja kolmipyöრაisten moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämistä, joka voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla. Tämä direktiivi rajoittuu vähimpään tämän tavoitteen toteuttamiseksi tarpeelliseen eikä siten ylitä sitä, mikä tarvitaan tähän tarkoitukseen.
- (12) Sen vuoksi olisi muutettava direktiiviä 97/24/EY,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

Muutetaan direktiivissä 97/24/EY oleva 5 luku liitteen mukaisesti.

#### 2 artikla

1. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2002 jäsenvaltiot eivät saa ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettaviin toimenpiteisiin liittyvistä syistä:

— evätä direktiivin 92/61/ETY 4 artiklan 1 kohdan mukaista EY-tyyppihyväksyntää

tai

— kieltää ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa,

jos ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavat toimenpiteet ovat direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimusten mukaisia.

2. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2003 jäsenvaltioiden on evättävä direktiivin 92/61/ETY 4 artiklan 1 kohdan mukainen EY-tyyppihyväksyntä ajoneuvotyypiltä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettaviin toimenpiteisiin liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei ole direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se

on muutettuna tällä direktiivillä, säännösten mukainen.

Tyyppi I -testissä on käytettävä direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, 5 luvun liitteessä II olevan taulukon rivillä A annettuja raja-arvoja.

3. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 jäsenvaltioiden on:

— katsottava, että uusilla ajoneuvoilla olevat direktiivin 92/61/ETY säännösten mukaiset vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa ja

— evättävä uusien ajoneuvojen, joilla ei ole direktiivin 92/61/ETY mukaista vaatimustenmukaisuustodistusta, rekisteröinti, myynti tai käyttöönotto

ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettaviin toimenpiteisiin liittyvistä syistä, jos ajoneuvot eivät ole direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, säännösten mukaiset.

Tyyppi I -testissä on käytettävä direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, 5 luvun liitteessä II olevan taulukon rivillä A annettuja raja-arvoja.

#### 3 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat säätää verokannustimia ainoastaan sellaisille ajoneuvoille, jotka ovat direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, mukaisia. Näiden kannustimien on täytettävä jompikumpi seuraavista edellytyksistä:

a) niitä on sovellettava kaikkiin jäsenvaltion markkinoilla myytäväksi tarjottaviin uusiin ajoneuvoihin, jotka vastaavat ennakolta direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, 5 luvun liitteessä II olevan taulukon rivillä A vahvistettuja pakollisia raja-arvoja; ne päättyvät, kun uusia ajoneuvoja koskevat 2 artiklan 3 kohdassa vahvistetut päästöjen raja-arvot tulevat pakollisina voimaan,

b) niitä on sovellettava kaikkiin jäsenvaltion markkinoilla myytäväksi tarjottaviin uusiin ajoneuvoihin, jotka vastaavat direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, 5 luvun liitteessä II olevan taulukon rivillä B vahvistettuja valinnaisia raja-arvoja.

2. Niiden on oltava kaikkien ajoneuvotyyppien osalta alhaisemmat kuin direktiivin 97/24/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, 5 luvun liitteessä II olevan taulukon joko rivillä A tai rivillä B vahvistettujen arvojen noudattamiseksi käyttöön otetuista teknisistä ratkaisuista sekä niiden hankkimisesta ja asentamisesta ajoneuvoon aiheutuneet lisäkustannukset.

3. Komissiolle on ilmoitettava riittävän ajoissa suunnitelmista ottaa käyttöön tai muuttaa 1 kohdassa tarkoitettuja verokannustimia, jotta se voi esittää huomautuksensa.

## 4 artikla

1. Komissio harkitsee tämän direktiivin soveltamisalaa kuuluvien ajoneuvojen päästönormien tiukentamista edelleen ottaen huomioon seuraavat seikat:

- a) päästöjen vähentämistekniikassa tapahtuva kehitys ja sen tekninen ja taloudellinen toteutettavuus moottoripyöriin soveltamisen osalta,
- b) moottoripyörille paremmin sopivan testisyklin kehittämisessä tapahtuva edistys, jossa korjataan nykyisen testisyklin nykyiset rajoitukset, kuten kylmäkäynnistys ja korkea ajodynamiikka,
- c) mahdollisuus testisyklin maailmanlaajuiseen yhdenmukaistamiseen,
- d) nykyisen ja uuden testisyklin raja-arvojen vastaavuus.

2. Komissio esittää tarvittaessa 1 kohdassa tarkoitetuista kysymyksistä Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen, johon sisältyvät muun muassa:

- a) uusi moottoripyörille tarkoitettu testisykli, jota käytetään tyyppi I -testin päästöjen mittaamiseen,

b) vuodesta 2006 pakollisina sovellettavat päästöjen raja-arvot.

## 5 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2001. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

## 6 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

## 7 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

## LIITE

Muutetaan direktiivin 97/24/EY 5 luku seuraavasti:

1. Muutetaan liite seuraavasti:

a) Korvataan 1.4 kohta seuraavasti:

"1.4 'Kaasumaisilla epäpuhtauksilla' tarkoitetaan pakokaasujen hiilimonoksidipäästöjä, typen oksidipäästöjä tyyppi-dioksidiekvivalenttina (NO<sub>2</sub>) ilmaistuna ja hiilivetyypäästöjä olettaen hiilivetyosuuteksi:

- C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> bensiinin osalta,
- C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> dieselpolttoaineen osalta."

b) Korvataan 2.2.1.1 kohta seuraavasti:

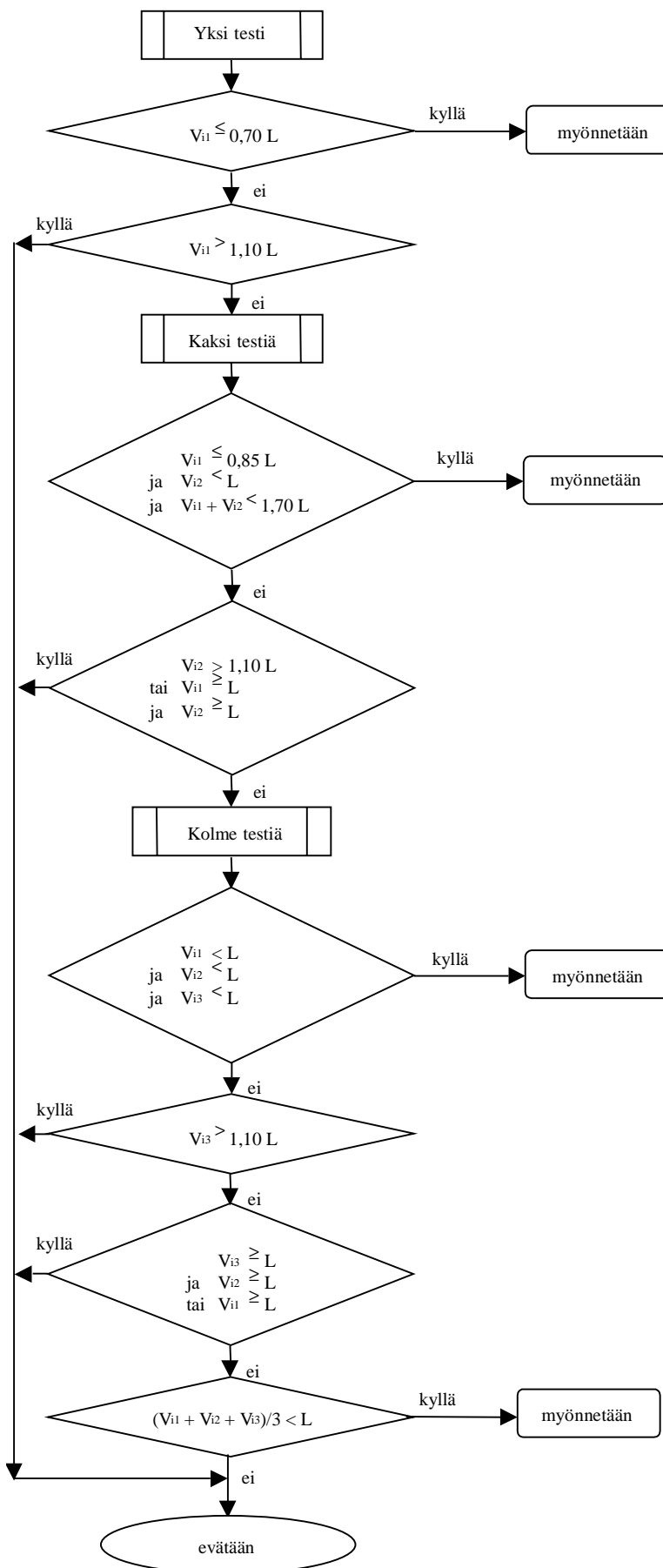
"2.2.1.1 I-tyyppin testi (keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistus ruuhkaisella kaupunkialueella)

2.2.1.1.1 Testi suoritetaan lisäyksessä 1 esitettyä menettelyä noudattaen. Kaasumaisten epäpuhtauksien keräämiseen ja analysoimiseen käytetään kuvattuja menetelmiä.

2.2.1.1.2 Kuviossa I.2.2. esitetään I-tyyppin testissä käytettävät reitit.

2.2.1.1.3 Ajoneuvo asetetaan alustadynamometrille, joka on varustettu kuorma- ja inertiasimuloinnilla.

Kuvio I.2.2 I-tyypin testin vuokaavio



- 2.2.1.1.4 Testin aikana pakokaasut laimennetaan ja niistä kerätään edustava näyte yhteen tai useampaan pussiin. Testattavan ajoneuvon pakokaasut laimennetaan, niistä otetaan näyte ja se analysoidaan jäljempänä esitetyn menettelyn avulla, ja laimennetun pakokaasun kokonaistilavuus mitataan.
- 2.2.1.1.5 Jollei 2.2.1.1.6 kohdan vaatimuksista muuta johdu, testi toistetaan kolme kertaa. Kunkin testin tuloksena saatujen kaasumaisten päästöjen massojen on oltava jäljempänä olevassa taulukossa (rivi A) esitetyt raja-arvoja pienempiä:

	Luokka	Hiilimonoksidin (CO) massa	Hiilivetyjen (HC) massa	Typen oksidien (NO <sub>x</sub> ) massa
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
<b>(Kaksipyöräisiä) moottoripyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten</b>				
A (2003)	kaikki	5,5	1,2	0,3
B <sup>(1)</sup>	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
<b>Kolmi- ja nelipyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten (ottomoottorit)</b>				
A (2003)	kaikki	7,0	1,5	0,4
<b>Kolmi- ja nelipyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten (dieselmoottorit)</b>				
A (2003)	kaikki	2,0	1,0	0,65

<sup>(1)</sup> Rivin B arvot ovat valinnaisia, ja niitä sovelletaan direktiivin 3 artiklan tarkoituksissa.

- 2.2.1.1.5.1 Sen estämättä, mitä 2.2.1.1.5 kohdassa säädetään, kunkin epäpuhtauden tai epäpuhtauksien yhdistelmän osalta sallitaan yhden tuloksena olevasta kolmesta massasta ylittää raja-arvo enintään 10 prosentilla edellyttäen, että kolmen tuloksen aritmeettinen keskiarvo on pienempi kuin vahvistettu raja-arvo. Jos vahvistetut rajat ylittyvät useamman kuin yhden epäpuhtauden osalta, on yhdentekevää, tapahtuuko ylitys samassa testissä vai eri testeissä.
- 2.2.1.1.6 Edellä 2.2.1.1.5 kohdassa säädettyjen testien lukumäärää vähennetään jäljempänä määritellyissä olosuhteissa, kun kunkin epäpuhtauden osalta ensimmäisen testin tulos on V<sub>1</sub> ja toisen testin tulos on V<sub>2</sub>.
- 2.2.1.1.6.1 Vain yksi testi tehdään, jos tulos kunkin epäpuhtauden osalta on pienempi tai yhtä suuri kuin 0,70 L (eli V<sub>1</sub> ≤ 0,70 L).
- 2.2.1.1.6.2 Jos edellä olevan 2.2.1.1.6.1 kohdan vaatimus ei täyty, suoritetaan ainoastaan kaksi testiä, jos seuraavat vaatimukset täyttyvät kunkin epäpuhtauden osalta:

$$V_1 \leq 0,85 \text{ L ja } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L ja } V_2 \leq 0,70 \text{ L.}''$$

c) Poistetaan 2.2 kohdan Taulukko I ja Taulukko II.

d) Korvataan 2.2.1.2 kohta seuraavasti:

”2.2.1.2 II-tyypin testi (hiilimonoksiditesti joutokäynnillä) ja päästöjä koskevat tiedot katsastusta varten

2.2.1.2.1 Tämä vaatimus koskee kaikkia ottomoottorilla varustettuja ajoneuvoja, joille haetaan EY-tyypihyväksyntää tämän direktiivin mukaisesti.

2.2.1.2.2 Lisäyksen 2 (II-tyypin testi) mukaisessa testissä, joka tehdään tavanomaisella joutokäyntinopeudella, kirjataan muistiin

— pakokaasupäästöjen hiilimonoksidipitoisuus tilavuusyksikköä kohti,

— moottorin pyörimisnopeus testin aikana, mukaan luettuna mahdolliset toleranssit.

2.2.1.2.3 Suurella joutokäyntinopeudella ( $>2000 \text{ min}^{-1}$ ) suoritettavassa testissä kirjataan

- pakokaasupäästöjen hiilimonoksidipitoisuus tilavuusyksikköä kohti,
- moottorin pyörimisnopeus testin aikana, mukaan luettuna mahdolliset toleranssit.

2.2.1.2.4 Moottoriöljyn lämpötila testin aikana on mitattava ja kirjattava.

2.2.1.2.5 Kirjatut tiedot merkitään sen asiakirjan asianomaisiin kohtiin, johon viitataan direktiivin 92/61/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna, liitteessä VII.”

e) Lisätään uusi 3.1.1 kohta seuraavasti:

”3.1.1 Sarjasta otetaan ajoneuvo, jolle suoritetaan 2.2.1.1 kohdassa kuvattu testi. Tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamisessa käytettävät raja-arvot ilmoitetaan 2.2.1.1.5 kohdan taulukossa.”

f) Numeroidaan aikaisempi 3.1.1 kohta uudelleen 3.1.2 kohdaksi, ja muutetaan se seuraavasti:

- korvataan ilmaisu ”edellä mainitut” ilmaisulla ”2.2.1.1.5 kohdan taulukossa ilmoitetut”,
- korvataan ilmaisu ”2.2.1.1.2 kohdan taulukoissa” ilmaisulla ”2.2.1.1.5 kohdan taulukossa”.

g) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 3.1.3 kohta seuraavasti:

”3.1.3 Imujärjestelmän vuotamattomuus voidaan tarkistaa sen varmistamiseksi, että satunnainen ilmavirta ei pääse vaikuttamaan kaasutukseen.”

h) Korvataan lisäyksessä 1 olevan 5.3.1 kohdan viimeinen virke seuraavasti:

”Ennen pakokaasujen talteenottoa tehdään kaksi täyttä esivakauttavaa kierrosta.”

i) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 6.1.3 kohta seuraavasti:

”6.1.3 Ennen ensimmäisen esivakauttavan kierroksen aloittamista moottoripyörään tai kolmipyöräisen moottoriajoneuvon kohdistetaan ilmavirta muuttuvalla nopeudella. Sen jälkeen suoritetaan kaksi kokonaista testikierrosta, joiden aikana ei kerätä pakokaasuja. Tuuletusjärjestelmässä on oltava mekanismi, jota ohjaa rullapenkin nopeus siten, että nopeuksilla 10–50 km/h lineaarinen ilmannoisuus puhaltimen aukossa vastaa rullan suhteellista nopeutta 10 prosentin tarkkuudella. Nopeuksille, jotka ovat alle 10 km/h, ilman nopeus saa olla nolla. Puhallinlaitteen päädyn on oltava ominaisuuksiltaan seuraavanlainen:

- i) pinta-ala vähintään  $0,4 \text{ m}^2$ ;
- ii) alareuna 0,15–0,20 metrin korkeudella maanpinnasta;
- iii) etäisyys moottoripyörän tai kolmipyöräisen moottoriajoneuvon johtoreunasta 0,3–0,45 metriä.”

j) Poistetaan lisäyksessä 1 olevan 6.2.2 kohdan ensimmäinen virke.

k) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 7.2.1 kohta seuraavasti:

”7.2.1 Kahden esivakauttavan kierroksen jälkeen (ensimmäisen kierroksen alkuhetki) 7.2.2-7.2.5 kohdassa määritellyt toimet suoritetaan samanaikaisesti.”

l) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 7.4 kohta seuraavasti:

”7.4 Analyysi

7.4.1 Pussin sisältämät pakokaasut on analysoitava mahdollisimman pian ja joka tapauksessa viimeistään 20 minuutin kuluttua testikierroksen päättymisestä.

7.4.2 Ennen kunkin näytteen analysointia kullekin epäpuhtaudelle käytettävä analysaattorin alue on nollattava asianmukaisella nollakaasulla.

- 7.4.3 Tämän jälkeen analysaattorit asetetaan kalibrointikäyrille käyttämällä vertailukaasuja, jotka ovat nimellispitoisuuksiltaan 70–100 prosenttia alueesta.
- 7.4.4 Seuraavaksi analysaattoreiden nollakohdat tarkistetaan. Jos lukema eroaa alueella yli 2 prosentilla 7.4.2 kohdassa asetetusta, menettely toistetaan.
- 7.4.5 Tämän jälkeen näytteet analysoidaan.
- 7.4.6 Analyysin jälkeen nolla- ja vertailupisteet tarkistetaan samoja kaasuja käyttäen. Jos tarkistuksissa saadut lukemat ovat 2 prosentin sisällä 7.4.3 kohdan lukemista, analyysiä voidaan pitää hyväksyttävänä.
- 7.4.7 Tämän kohdan kaikissa alakohdissa eri kaasujen virtaamien ja paineiden on oltava samat kuin niiden kaasujen, joita käytettiin analysaattoreiden kalibroinnin aikana.
- 7.4.8 Kaasuissa mitattujen epäpuhtauksien pitoisuudeksi otettava lukema on se, joka on luettu mittauslaitteen vakauttamisen jälkeen.”
2. Korvataan liite IV seuraavasti:

”LIITE IV

**VERTAILUPOLTTOAINEEN (BENSIINI) ERITELMÄT**

Vertailupolttoaineena käytetään direktiivin 70/220/ETY liitteessä IX olevassa 1 osassa tarkoitettua polttoainetta.

**VERTAILUPOLTTOAINEEN (DIESEL) ERITELMÄT**

Vertailupolttoaineena käytetään direktiivin 70/220/ETY liitteessä IX olevassa 2 osassa tarkoitettua polttoainetta.”

---