

KOMISSION DIREKTIIVI 2002/41/EY,**annettu 17 päivänä toukokuuta 2002,****kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen suurimmasta rakenteellisesta nopeudesta, moottorin suurimmasta vääntömomentista ja suurimmasta nettotehosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/1/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen, ottaa huomioon kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/7/EY⁽²⁾, ja erityisesti sen 16 artiklan,

ottaa huomioon kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen suurimmasta rakenteellisesta nopeudesta, moottorin suurimmasta vääntömomentista ja suurimmasta nettotehosta 2 päivänä helmikuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/1/EY⁽³⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan, sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivi 95/1/EY on yksi direktiivillä 92/61/ETY perustettua yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä. Ajoneuvojen järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä koskevia direktiivin 92/61/ETY säännöksiä sovelletaan sen vuoksi direktiiviin 95/1/EY.
- (2) Jotta tyyppihyväksyntäjärjestelmä toimisi kaikilta osin moitteettomasti, on tarpeen selvittää tai täydentää tiedot direktiivin 95/1/EY vaatimuksia.
- (3) Tällöin on tarpeen täsmentää, mitkä arvot on merkittävä testauselosteeseen, jotta voitaisiin varmistaa, että direktiiviä 95/1/EY sovelletaan johdonmukaisesti ottomootoreilla varustettuihin mopoihin, moottoripyöriin ja kolmipyöriin sekä dieselmootoreilla varustettuihin kaksi- ja kolmipyöräisiin moottoriajoneuvoihin.
- (4) Direktiiviä 95/1/EY olisi sen vuoksi muutettava.
- (5) Tässä direktiivissä säädetyt toimenpiteet ovat neuvoston direktiivin 70/156/ETY⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/116/EY⁽⁵⁾, 13 artiklalla perustetun tekniikan kehitykseen mukauttamista käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivin 95/1/EY liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Alkaen 1 päivästä heinäkuuta 2003 jäsenvaltiot eivät saa suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen, moottorin suurimpaan vääntömomenttiin ja suurimpaan nettotehoon liittyvistä syistä

- evätä kaksi- tai kolmipyöräiseltä moottoriajoneuvotyypiltä EY-tyyppihyväksyntää,
- kieltää kaksi- tai kolmipyöräisen moottoriajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa,

jos ajoneuvojen suurin rakenteellinen nopeus, moottorin suurin vääntömomentti ja suurin nettoteho on direktiivin 95/1/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimusten mukainen.

2. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2004 jäsenvaltioiden on evättävä EY-tyyppihyväksyntä uusilta kaksi- tai kolmipyöräisiltä moottoriajoneuvotyypeiltä suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen, moottorin suurimpaan vääntömomenttiin ja suurimpaan nettotehoon liittyvistä syistä, jos direktiivin 95/1/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vaatimukset eivät täyty.

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2003. 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.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettua kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

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

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 17 päivänä toukokuuta 2002.

Komission puolesta

Erkki LIIKANEN

Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 225, 10.8.1992, s. 72.

⁽²⁾ EYVL L 106, 3.5.2000, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 52, 8.3.1995, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽⁵⁾ EYVL L 18, 21.1.2002, s. 1.

LIITE

Muutetaan direktiivin 95/1/EY liitteet seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Korvataan 5 kohdan toinen rivi seuraavasti:

”ilmanpaine: 97 ± 10 kPa”

b) Korvataan 5 kohdan viides rivi seuraavasti:

”keskimääräinen tuulennopeus mitattuna 1 m maanpinnan yläpuolella: < 3 m/s, huippuarvot < 5 m/s.”

2) Muutetaan liite II seuraavasti:

a) Korvataan lisäyksessä 1 olevassa 3.1.2 kohdassa olevan taulukon 1 alaviitteen 3 ensimmäinen virke seuraavasti:

”Jäähdyttimen, tuulettimen, tuulettimen suojuksen, vesipumpun ja termostaatin on sijaittava testipenkissä toisiinsa nähden mahdollisimman samoin kuin ajoneuvossa. Jos jäähdytin, tuuletin, tuulettimen suojus, vesipumppu ja termostaatti sijaitsevat testipenkissä eri tavoin kuin ajoneuvossa, niiden sijainti testipenkissä on kuvattava ja mainittava testausselesteissa.”

b) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 4.1 kohta seuraavasti:

”4.1 Kertoimen α_1 ja α_2 määritelmä

Kertoimet, joilla mitattu vääntömomentti ja teho on kerrottava moottorin vääntömomentin ja tehon määrittämiseksi ottaen huomioon testien aikana käytetty voimansiirron hyötysuhde (kerroin α_2), jotta tämä vääntömomentti ja tämä teho saadaan pysymään 4.2.1 kohdassa tarkoitetuissa ulkoilman vertailuolosuhteissa (kerroin α_1).

Tehon korjauskaava on seuraava:

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

jossa:

P_0 = korjattu teho (ts. teho kampiakselin päässä vallitsevissa vertailuolosuhteissa)

α_1 = ulkoilman vertailuolosuhteiden korjauskerroin

α_2 = voimansiirron hyötysuhteen korjauskerroin

P = mitattu teho (havaittu teho).”

c) Korvataan lisäyksessä 1 oleva 4.3 kohta seuraavasti:

”4.3 Korjauskertoimien määrittäminen

4.3.1 Kertoimen α_2 määrittäminen

— Jos mittauskohta on kampiakselin voiman ulosottopää, tämä kerroin on 1.

— Jos mittauskohta ei ole kampiakselin voiman ulosottopää, tämä kerroin lasketaan kaavasta

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

jossa n_t on kampiakselin ja mittauskohdan välissä olevan voimansiirtolaitteen hyötysuhde.

Voimansiirron hyötysuhde n_t määritellään voimansiirron jokaisen komponentin keskinäisestä tulosta n_j (kertolasku):

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

Voimansiirron jokaisen osan hyötysuhde n_j esitetään seuraavassa taulukossa.

Tyyppi		Hyötysuhde
Hammaspyörä	suorahampainen hammaspyörä	0,98
	vinohampainen hammaspyörä	0,97
	kartiohammaspyörä	0,96
Ketju	rullaketju	0,95
	ääneton ketju	0,98

Tyyppi		Hyötysuhde
Hihna	hammashihna	0,95
	kiilahihna	0,94
Nestekytin tai momentinmuunnin	nestekytin ⁽¹⁾	0,92
	momentinmuunnin ⁽¹⁾	0,92

⁽¹⁾ Jos ei lukittu.

4.3.2 Kertoimen α_1 määrittäminen ⁽¹⁾

4.3.2.1 Korjauskertoimen α_1 suureiden T, P_s määrittely

T = imuilman absoluuttinen lämpötila,

P_s = kuivan ilman paine (kPa), ts. kokonaisilmanpaine miinus vesihöyryn paine.

4.3.2.2 Kerroin α_1

Korjauskerroin α_1 saadaan seuraavasta kaavasta:

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

Tämä kaava pätee vain, jos:

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

Jos raja-arvot ylittyvät, saatu korjattu arvo on ilmoitettava ja testausolosuhteet (lämpötila ja paine) on ilmoitettava tarkasti testausselostuksessa.

⁽¹⁾ Testi voidaan tehdä lämpötilansäädöllä varustetuissa tiloissa, joissa ilmastollisia olosuhteita voidaan säätää."

d) Poistetaan lisäyksessä 1 oleva 4.4 ja 4.5 kohta.

e) Korvataan lisäyksessä 1 olevassa 6.1 kohdassa ilmaisu "1,5 %" ilmaisulla "3 %".

f) Korvataan lisäyksessä 2 olevassa 3.1.2 kohdassa olevan taulukon 1 alaviitteen 3 ensimmäinen virke seuraavasti:

"Jäähdyttimen, tuulettimen, tuulettimen suojuksen, vesipumpun ja termostaatin on sijoitettava testipenkissä toisiinsa nähden mahdollisimman samoin kuin ajoneuvossa. Jos jäähdytin, tuuletin, tuulettimen suojus, vesipumppu ja termostaatti sijaitsevat testipenkissä eri tavoin kuin ajoneuvossa, niiden sijainti testipenkissä on kuvattava ja mainittava testausselostuksessa."

g) Korvataan lisäyksessä 2 oleva 4.1 kohta seuraavasti:

"4.1 Kertoimen α_1 ja α_2 määrittely"

Kertoimet, joilla mitattu vääntömomentti ja teho on kerrottava moottorin vääntömomentin ja tehon määrittämiseksi ottaen huomioon testien aikana käytetty voimansiirron hyötysuhde (kerroin α_2), jotta tämä vääntömomentti ja tämä teho saadaan pysymään 4.2.1 kohdassa tarkoitetuissa ulkoilman vertailuolosuhteissa (kerroin α_1).

Tehon korjauskaava on seuraava:

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

jossa:

P_0 = korjattu teho (ts. teho kampiakselin päässä vallitsevista vertailuolosuhteista)

α_1 = ulkoilman vertailuolosuhteiden korjauskerroin

α_2 = voimansiirron hyötysuhteen korjauskerroin

P = mitattu teho (havaittu teho)."

h) Korvataan lisäyksessä 3 olevassa 3.1.3 kohdassa olevan taulukon 1 alaviitteen 5 ensimmäinen virke seuraavasti:

”Jäähdyttimen, tuulettimen, tuulettimen suojuksen, vesipumpun ja termostaatin on sijoitettava testipenkissä toisiinsa nähden mahdollisimman samoin kuin ajoneuvossa. Jos jäähdytin, tuuletin, tuulettimen suojus, vesipumppu ja termostaatti sijaitsevat testipenkissä eri tavoin kuin ajoneuvossa, niiden sijainti testipenkissä on kuvattava ja mainittava testausselesteessä.”

i) Korvataan lisäyksessä 3 oleva 4.1 kohta seuraavasti:

”4.1 Kertoimen α_d and α_2 määrittely

Kertoimet, joilla mitattu vääntömomentti ja teho on kerrottava moottorin vääntömomentin ja tehon määrittämiseksi ottaen huomioon testien aikana käytetty voimansiirron hyötysuhde (kerroin α_2), jotta tämä vääntömomentti ja tämä teho saadaan pysymään 4.2.1 kohdassa tarkoitetuissa ulkoilman vertailuolosuhteissa (kerroin α_d).

Tehon korjauskaava on seuraava:

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

jossa:

P_0 = korjattu teho (ts. teho kampiakselin päässä vallitsevissa vertailuolosuhteissa)

α_d = ulkoilman vertailuolosuhteiden korjauskerroin

α_2 = voimansiirron hyötysuhteen korjauskerroin (ks. lisäyksessä 2 oleva 4.3.1 kohta)

P = mitattu teho (havaittu teho).”

j) Korvataan lisäyksessä 3 olevan 4.4 kohdan otsikko seuraavasti:

”4.4 Korjauskertoimen α_d (!) määrittely.”
