

Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista annetun direktiivin 97/24/EY muuttamisesta ⁽¹⁾

(2001/C 240 E/22)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2001) 145 lopull. — 2000/0136(COD)

(Komission esittämä 28 päivänä toukokuuta 2001 EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan nojalla)

⁽¹⁾ EYVL C 337 E, 28.11.2000, s. 140.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

Ei muutoksia

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 ⁽¹⁾, määrätään lisätoimenpiteistä moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi huomattavasti nykyiseltä tasolta.
- (2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/24/EY ⁽²⁾ on yksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/61/ETY ⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/7/EY ⁽⁴⁾, 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,

⁽¹⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 226, 18.8.1997, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 225, 10.8.1992, s. 72.

⁽⁴⁾ EYVL L 106, 3.5.2000, s. 1.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

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 typen 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 typen 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 maantielikenteen typen oksidien päästöistä.

- (4a) Ottaen huomioon eräiden tunnettujen ajoneuvotyyppien, kuten trialmoottoripyörien, erityispiirteet ja käyttötarkoituksen sekä sen, että mainittujen ajoneuvojen vähäisestä vuosimyynnistä Euroopassa (alle 13 000) johtuen niiden osuus kokonaispäästöistä on erittäin pieni, on mahdollista hyväksyä tilapäinen poikkeaminen vuonna 2003 voimaan tulevista uusista raja-arvoista, mikä antaa valmistajille lisäaikaa päästöjen rajoittamiseksi tarvittavan tekniikan kehittämiseen.

- (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.

Ei muutoksia

- (6) Kolmi- ja nelipyörät on varustettu joko otto- tai dieselmootoreilla. Henkilöautojen päästörajojen tapaan kukin luokka tarvitsee erillisen raja-arvojen sarjan.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- (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.
- (8a) Jäsenvaltiot voivat ryhtyä toimiin edistääkseen päästöjä rajoittavien järjestelmien ja osien jälkiasentamista vanhempiin kaksi- ja kolmipyöräisiin moottoriajoneuvoihin.
- (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.
- Ei muutoksia
- (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 kolmipyöräisten 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,

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

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.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

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 ratkaisuksista 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.

MUUTETTU EHDOTUS

Trialmoottoripyörien kohdalla vahvistetaan 2 artiklan 2 kohdan mukaiseksi päivämääräksi 1 päivä tammikuuta 2004 ja 2 artiklan 3 kohdan mukaiseksi päivämääräksi 1 päivä heinäkuuta 2005.

Trialmoottoripyöräksi katsotaan ajoneuvot, joilla on seuraavat ominaisuudet:

istuimen enimmäiskorkeus 700 mm

vähimmäismaavara 280 mm

polttoainesäiliön enimmäiskapasiteetti 4 l

kokonaisvälityssuhde suurimmalla vaihteella (ensiösuhde × välityssuhde × lopullinen suhde): vähintään 7,5.

Ei muutoksia

Jäsenvaltiot voivat tarjota muun muassa verokannustimia tai taloudellisia kannustimia vanhempien kaksi- ja kolmipyöraisten moottoriajoneuvojen jälkivarustamiseksi, jos näin mahdollistetaan tämän direktiivin tai direktiivin 97/24/EY aiemman version sisältämien raja-arvoja koskevien säännösten noudattaminen.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

4 artikla

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

a) päästöjen vähentämistekniikassa tapahtuva kehitys ja sen tekninen ja taloudellinen toteutettavuus moottoripyöriin soveltamisen osalta,

b) pieniin valmistajiin, joiden vuosittainen tuotantomäärä on alle 5 000 yksikköä hyväksytyä ajoneuvotyyppiä kohden, kohdistuvien taloudellisten vaikutusten rajoittamista koskevat toimet,

c) mahdollisuus testisyklin maailmanlaajuiseen yhdenmukaistamiseen,

Ei muutoksia

d) nykyisen ja uuden testisyklin raja-arvojen vastaavuus,

e) asianmukaiset toimenpiteet tyyppihyväksynnässä päästöjä rajoittavien laitteiden kestävyysvahvistamiseksi kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen tavanomaisen käyttöänsä aikana tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

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

Ei muutoksia

a) uusi moottoripyörille tarkoitettu testisykli, jota käytetään päästöjen mittaamiseen I-tyyppin testissä,

a) uusi moottoripyörille tarkoitettu testisykli, jota käytetään pakokaasujen ja CO₂-päästöjen mittaamiseen I-tyyppin testissä,

b) vuodesta 2006 pakollisina sovellettavat päästöjen raja-arvot,

Ei muutoksia

c) säännökset päästöjä rajoittavien laitteiden kestävyysvaatimusten seuraannasta,

d) säännökset käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuteen liittyvien vaatimusten sisällyttämiseksi kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntään,

e) säännökset sen varmistamiseksi, että poiskytkentälaitteet tai ohitusjärjestelmät, joiden avulla päästöjä rajoittavat laitteet voidaan sulkea pois tai ohittaa, kielletään.

Komissio antaa 1 päivään heinäkuuta 2001 mennessä selvityksen maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettua testisykliä koskevien neuvottelujen tilanteesta ja ehdottaa 1 päivään heinäkuuta 2003 mennessä uutta testisykliä, jota käytetään päästöjen mittaamiseen I-tyyppin testissä.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

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.

3. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tarvittaessa ehdotuksen, johon sisältyvät määräykset kaksi- ja kolmipyöräisiä moottoriajoneuvoja koskevista tarkastus- ja huoltovaatimuksista.

Ei muutoksia

LIITE

Muutetaan direktiivin 97/24/EY 5 luku seuraavasti:

1. Muutetaan liite II seuraavasti:

a) Korvataan 1.4 kohta seuraavasti:

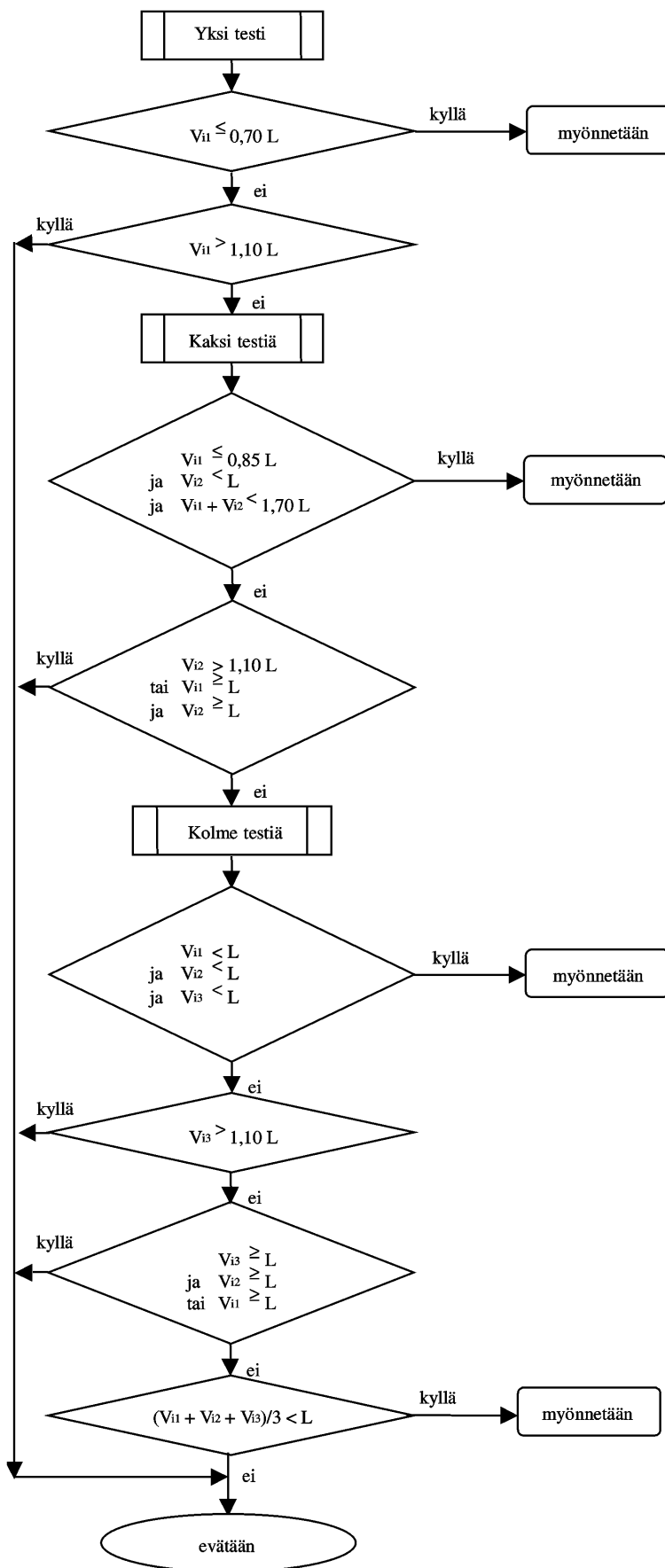
"1.4 Kaasumaisilla epäpuhtauksilla tarkoitetaan pakokaasujen hiilimonoksidipäästöjä, typen oksidipäästöjä typpidioksidi- ekvivalenttina (NO₂) ilmaistuna ja hiilivety-päästöjä olettaen hiilivety-suhteeksi:

- C₁H_{1,85} bensiinin osalta
- C₁H_{1,86} dieselpolttoaineen osalta."

b) Korvataan 2.2.1.1 kohta seuraavasti:

- "2.2.1.1 **I-tyypin testi** (pakokaasupäästöjen keskiarvon 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-tyypin testissä käytettävät reitit.
- 2.2.1.1.3 Ajoneuvo asetetaan alustadynamometrille, joka on varustettu kuorma- ja inertiasimuloinnilla.

Kuvio I.2.2 I-tyyppin 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 2.2.1.6 kohdan vaatimuksista muuta johdu, testi toistetaan kolme kertaa. Kunkin testin tuloksena saatujen kaasumaisten päästöjen massojen on oltava jäljempänä olevassa taulukossa (rivi A) esitettyjä raja-arvoja pienempiä:

Luokka	Hiilimonoksidin (CO) massa	Hiilivetyjen (HC) massa	Typen oksidien (NO _x) massa
	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)

(Kaksipyöräisiä) moottoripyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten

A (2003)	kaikki	5,5	1,2	0,3
B ⁽¹⁾	I (≤ 150 cm ³)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cm ³)	2,0	0,3	0,1

Kolmi- ja nelipyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten (ottomoottorit)

A (2003)	kaikki	7,0	1,5	0,4
----------	--------	-----	-----	-----

Kolmi- ja nelipyöriä koskevat raja-arvot tyyppihyväksyntää ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista varten (dieselmoottorit)

A (2003)	kaikki	2,0	1,0	0,65
----------	--------	-----	-----	------

⁽¹⁾ 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 V₁ ja toisen testin tulos on V₂.
- 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 V₁ ≤ 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:

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

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 (hiilimonoksidi testi joutokäynnillä) ja päästöjä koskevat tiedot katsas tusta varten

2.2.1.2.1 Tämä vaatimus koskee kaikkia ottomoottorilla varustettuja ajoneuvoja, jolle haetaan EY-tyyppihyväksyntää 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 ($> 2\,000\text{ min}^{-1}$) 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 moottori-ajoneuvon kohdistetaan ilmavirta muuttuvalla nopeudella. Sen jälkeen suoritetaan kaksi kokonaista testi-kierrosta, 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 alkuehti) 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 nimellispi-toisuuksiltaan 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.”
