

374L0290

15.6.74

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

Nr L 159/61

RÅDETS DIREKTIV

av den 28 maj 1974

om anpassning till tekniska framsteg av rådets direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon

(74/290/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av rådets direktiv 70/156/EEG⁽¹⁾ av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, i dess lydelse enligt anslutningsakten⁽²⁾, särskilt artiklarna 11–13 i detta,med beaktande av rådets direktiv 70/220/EEG⁽³⁾ av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, i dess lydelse enligt anslutningsakten, särskilt artikel 5 i detta, och med beaktande av följande:

För att skydda allmänheten mot den ökande föroreningen av luften i framför allt städerna krävs aktiva åtgärder i syfte att begränsa mängden gasformiga föroreningar som släpps ut

från sådana förbränningsmotorer med styrd tändning som används i fordon. Utvecklingen i fråga om motorkonstruktioner gör det möjligt att sänka de tillåtna utsläppsnivåerna.

I framtiden måste sådana motorer vara utrustade med förgasare som är så utformade att de tillåtna utsläppsnivåerna inte överskrids när motorerna går på tomgång, oavsett hur de reglage som är tillgängliga för användaren är inställda.

Vid tillämpningen av direktiv 70/220/EEG har det framkommit att de gällande bestämmelserna bör ändras, så att de ifrågavarande proven lättare kan genomföras av de behöriga myndigheterna.

Vissa ändringar krävs också för att förenkla det administrativa förfarandet i samband med typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp av föroreningar, särskilt för att kunna utvidga typgodkännandet till att omfatta fordonstyper som i fråga om vikt eller utväxlingsförhållanden skiljer sig från den ursprungligen godkända typen.

Den 10 oktober 1973 lämnade kommissionen ett ändringsförslag för yttrande till Kommittén för anpassning till teknisk utveckling av direktiv om avskaffande av tekniska handels hinder inom motorfordonssektorn. Förslaget ogillades av

⁽¹⁾ EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1.⁽²⁾ EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 14.⁽³⁾ EGT nr L 76, 6.4.1970, s. 1.

kommittén, varför kommissionen enligt förfarandet i artikel 13.3 b i direktiv 70/156/EEG föreslog rådet att vissa åtgärder skulle vidtas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga 1–5 till direktiv 70/220/EEG ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Från och med den 1 januari 1975 får ingen medlemsstat av skäl som hänför sig till luftförorening genom gaser från en motor

- vägra, vad avser en motorfordonstyp, att bevilja EEG-typgodkännande eller att utfärda de dokument som anges i artikel 10.1 andra strecksatsen i direktiv 70/156/EEG, eller att bevilja nationellt typgodkännande, eller
- förbjuda att sådana fordon tas i bruk,

om utsläppen av gasformiga föroreningar från motorfordonstypen eller från fordonen är sådana att kraven i direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv, är uppfyllda.

2. Från och med den 1 oktober 1975 får en medlemsstat

- inte längre utfärda det dokument som anges i artikel 10.1 andra strecksatsen i direktiv 70/156/EEG för en motorfordonstyp som släpper ut större mängder gasformiga föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 (utom punkt 3.2.1.2.2), bilaga 2, bilaga 4 punkt 1.2 och bilaga 5,
- vägra att bevilja nationellt typgodkännande för en motorfordonstyp som släpper ut större mängder gasformiga

föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 (utom punkt 3.2.1.2.2), bilaga 2, bilaga 4 punkt 1.2 och bilaga 5,

- förbjuda att fordon tas i bruk som släpper ut större mängder gasformiga föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 (utom punkt 3.2.1.2.2), bilaga 2, bilaga 4 punkt 1.2 och bilaga 5.

3. Från och med den 1 oktober 1976 får medlemsstaterna

- inte längre utfärda det dokument som anges i artikel 10.1 andra strecksatsen i direktiv 70/156/EEG för en motorfordonstyp som släpper ut större mängder gasformiga föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 punkt 3.2.1.2.2 och bilaga 4 punkt 1.5,
- vägra att bevilja nationellt typgodkännande för en motorfordonstyp som släpper ut större mängder gasformiga föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 punkt 3.2.1.2.2 och bilaga 4 punkt 1.5,
- förbjuda att fordon tas i bruk som släpper ut större mängder gasformiga föroreningar än vad som tillåts enligt direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv såvitt avser bilaga 1 punkt 3.2.1.2.2 och bilaga 4 punkt 1.5.

Artikel 3

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 oktober 1974 och skall genast underrätta kommissionen om detta.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 28 maj 1974.

På rådets vägnar

H. D. GENSCHER

Ordförande

BILAGA I

Ändringar till bilagorna till direktiv nr 70/220/EEG

BILAGA I: DEFINITIONER, ANSÖKAN OM EEG-TYPGODKÄNNANDE OCH PROVSPECIFIKATIONER

Punkt 3.2.1.1.4 skall ha följande lydelse:

”3.2.1.1.4 Om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 3.2.1.1.5 nedan skall provet genomföras tre gånger. Vid varje prov skall den massa kolmonoxid och den massa kolväten som erhålls i provningen för ett fordon med given referensvikt understiga de värden som anges i följande tabell:

Referensvikt (RW) i kg	Massa kolmonoxid per prov i g L_1	Massa kolväten per prov i g L_2
$Pr \leq 750$	80	6,8
$750 < Pr \leq 850$	87	7,1
$850 < Pr \leq 1\ 020$	94	7,4
$1\ 020 < Pr \leq 1\ 250$	107	8,0
$1\ 250 < Pr \leq 1\ 470$	122	8,6
$1\ 470 < Pr \leq 1\ 700$	135	9,2
$1\ 700 < Pr \leq 1\ 930$	149	9,7
$1\ 930 < Pr \leq 2\ 150$	162	10,3
$2\ 150 < Pr$	176	10,9

3.2.1.1.4.1 För var och en av de föroreningar som anges i 3.2.1.1.4 får ett av de tre erhållna resultaten överstiga det gränsvärde som föreskrivs i den punkten för fordonet i fråga med högst 10 %, under förutsättning att det aritmetiska medelvärdet för de tre resultaten är lägre än det föreskrivna gränsvärdet. När de föreskrivna gränsvärdena överskrids för mer än en förorening är det oväsentligt om detta inträffar i samma prov eller i olika prov.”

Följande punkt 3.2.1.1.5 skall införas efter punkt 3.2.1.1.4:

”3.2.1.1.5 Antalet prov som föreskrivs i punkt 3.2.1.1.4 skall minskas i de fall som härfter definieras. V_1 är resultatet av det första provet och V_2 resultatet av det andra provet för någon av de föroreningar som anges i punkt 3.2.1.1.4.

3.2.1.1.5.1 Endast ett prov skall utföras om för båda föroreningarna i fråga, $V_1 \leq 0,70$ L.

3.2.1.1.5.2 Endast två prov skall utföras om det för båda föroreningarna $V_1 \leq 0,85$ L men för minst en av föroreningarna $V_1 < 0,70$ L. Dessutom skall för var och en av föroreningarna V_2 uppfylla kraven $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L och $V_2 \leq L$.”

Följande mening skall läggas till i punkt 3.2.1.2.2:

”Detta krav skall kontrolleras på det sätt som anges i bilaga 4 vad avser alla de möjliga permutationerna av de olika inställningsanordningar som finns tillgängliga för användaren.

Följande punkt 4 skall införas efter punkt 3.2.1.3.3:

4. UTVIDGAT EEG-TYPGODKÄNNANDE

4.1 Fordonstyper med olika referensvikt

Ett godkännande för en fordonstyp får om följande villkor är uppfyllda utvidgas till fordonstyper som endast i fråga om referensvikten skiljer sig från den typ som godkänts.

4.1.1 Ett godkännande får endast utvidgas till fordonstyper vilkas referensvikt är sådan att den ekvivalenta tröghetsmassa som skall användas är närmast större eller vilken som helst mindre.

4.1.2 Om referensvikten för den fordonstyp för vilken utvidgat godkännande söks är sådan att ett svänghjul måste användas med en ekvivalent tröghetsmassa som är större än den som används för den fordonstyp som redan godkänts, beviljas utvidgat typgodkännande.

4.1.3 Om referensvikten för den fordonstyp för vilken utvidgat godkännande söks är sådan att ett svänghjul måste användas med en ekvivalent tröghetsmassa som är mindre än den som används för den fordonstyp som redan godkänts, beviljas utvidgat typgodkännande om massan föroreningar från det fordon som redan godkänts inte överstiger de gränsvärden som gäller för det fordon för vilket utvidgat typgodkännande söks.

4.2 Fordonstyper med olika utväxlingsförhållanden

Ett godkännande som beviljats för en fordonstyp får om följande villkor är uppfyllda utvidgas till att gälla fordonstyper som endast i fråga om utväxlingsförhållanden skiljer sig från den typ som godkänts.

4.2.1 För varje utväxlingsförhållande som använts i typ1-provet skall ekvationen $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$ där V_1 är hastigheten hos det typgodkända fordonet och V_2 är hastigheten hos det fordon för vilket utvidgat godkännande begärs vid motorvarvtalet 1 000 varv per min.

4.2.2 Om $E \leq 5\%$ för varje utväxlingsförhållande, beviljas utvidgat godkännande utan att typ 1-proven behöver upprepas.

4.2.3 Om $E > 5\%$ för minst ett utväxlingsförhållande och $E \leq 10\%$ för varje utväxlingsförhållande, upprepas typ 1-proven, men de får utföras i ett laboratorium som väljs av tillverkaren, om detta godkänns av den myndighet som beviljar typgodkännande. Rapporten från proven skall sändas till det godkända laboratoriet.

4.3 Fordonstyper med olika referensvikt och olika utväxlingsförhållanden

Ett godkännande som utfärdats för en fordonstyp får utvidgas till att gälla fordonstyper som skiljer sig från den godkända endast i fråga om referensvikt och utväxlingsförhållanden, om samtliga villkor i 4.1 och 4.2 är uppfyllda.

4.4 **Anmärkning**

När en fordonstyp har godkänts enligt bestämmelserna i punkt 4.1–4.3 ovan får ett sådant typgodkännande inte utvidgas till andra fordonstyper.”

Punkt 3.2.2 skall ersättas med följande punkt 5:

”5 **PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE**

5.1 Som en allmän regel gäller att överensstämmelse av modeller i produktionen vad avser begränsning av utsläpp av gasformiga föroreningar från motorn skall kontrolleras på grundval av den beskrivning som anges i informationsdokumentet i bilaga 7 och i förekommande fall alla eller några av proven av typerna 1, 2 och 3 som anges i punkt 3.2.

5.1.1 Fordonets överensstämmelse i ett typ 1-prov skall kontrolleras enligt följande:

5.1.1.1 Ett fordon skall tas ur serieproduktionen och genomgå det prov som beskrivs i punkt 3.2.1.1. De gränsvärden som anges i punkt 3.2.1.1.4 skall emellertid ersättas med följande:

Referensvikt (RW) i kg	Massa kolmonoxid per prov i g L_1	Massa kolväten per prov i g L_2
$Pr \leq 750$	96	8,8
$750 < Pr \leq 850$	105	9,3
$850 < Pr \leq 1\ 020$	112	9,6
$1\ 020 < Pr \leq 1\ 250$	129	10,4
$1\ 250 < Pr \leq 1\ 470$	146	11,1
$1\ 470 < Pr \leq 1\ 700$	162	11,9
$1\ 700 < Pr \leq 1\ 930$	178	12,6
$1\ 930 < Pr \leq 2\ 150$	195	13,3
$2\ 150 < Pr$	211	14,1

5.1.1.2 Om det fordon som tagits ur produktionen inte uppfyller kraven i 5.1.1.1, kan tillverkaren begära att mätningarna utförs på ett antal fordon från serieproduktionen, inklusive det fordon som ursprungligen togs ut. Tillverkaren bestämmer antalet (n) fordon. Alla fordon utom det ursprungliga genomgår ett typ 1-prov.

De resultat som skall beaktas för det ursprungliga fordonet är det aritmetiska medelvärdet av de tre typ 1-prov som utförts med fordonet. Det aritmetiska medelvärdet (\bar{x}) av de resultat som erhållits från det slumpmässiga urvalet och standardavvikelsen $S^{(1)}$ registreras för de gasformiga föroreningarna.

(1) Standardavvikelsen är $S^2 = \frac{\sum (x - \bar{x})^2}{n - 1}$ där x är något av de individuella resultat som erhålls med urval n.

Produktionen anses sedan överensstämma med fordringarna om följande villkor uppfylls:

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

där

L är det gränsvärde som fastställs i 5.1.1.1 för varje gasformig förorening

k är en statistisk faktor som beror på n och som anges i följande tabell:

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

$$\text{om } n \leq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

- 5.1.2 När ett fordon ur serien genomgår ett typ 2- eller ett typ 3-prov skall de villkor uppfyllas som anges i 3.2.1.2.2 och 3.2.1.3.2.
- 5.1.3 Oavsett kraven i punkt 2.1.1 i bilaga 3 får den tekniska tjänst som svarar för kontrollen av produktionsöverensstämmelsen med tillverkarens samtycke utföra typ 1-, typ 2-, och typ 3-prov på fordon som körts mindre än 3 000 km.

BILAGA 2: VÄSENTLIGA EGENSKAPER HOS MOTORN OCH INFORMATION OM PROVFÖRFARANDET

Punkt 1.4 skall lyda:

”1.4 Antal och placering av cylindrar:”

Texten till höger på sidan (punkt 3.2.1.3.1–3.2.1.3.5) skall lyda:

”Bränsleförsörjningskurvan mot luftflödet och inställningar som krävs för att behålla kurvan².”

BILAGA 3: TYP 1-PROV

Punkt 4.1.4 skall lyda:

”4.1.4 En kontroll skall göras för att säkerställa att den bromsinställning som erhålls är lämplig för andra mellanliggande tillstånd än tomgång och högsta hastighet i cykel. Om det är nödvändigt skall en mellaninställning fastställas.”

Punkt 5.3 skall lyda:

”5.3 **Användning av choke**

5.3.1 Manuell choke

Choken skall släppas så snart som möjligt och i princip före acceleration från 0 till 50 km/tim i första körcykeln. Om detta krav inte kan uppfyllas skall ögonblicket för det faktiska släppandet anges. Den metod som används för att justera choken skall vara den som anges av tillverkaren.

5.3.2 Automatchoke

Om fordonet är utrustat med en automatchoke skall det köras enligt vad som anges av tillverkaren i fråga om inställning och kick-down vid kallstart. Om kick-down-punkten inte anges skall det ta 13 sekunder efter det att motorn är i gång.”

Punkt 6.2.1: Följande skall läggas till:

”Om säckens utformning inte säkerställer en fullständig blandning av de gaser som släpps ut under provet skall dessa gaser blandas före analysen, t.ex. genom en återcirkulationspump.”

Punkt 7.1: Den sista definitionen skall lyda:

”PH = det partiella vattenångtryck som uttrycks i millimeter kvicksilver.”

BILAGA 4: TYP 2-PROV

Punkt 1.2 skall lyda:

”1.2 Typ 2-provet skall genomföras omedelbart efter den fjärde körcykeln i typ 1-provet, med motorn på tomgång och utan att choken används vid kallstart. Omedelbart före varje mätning av kolmonoxidhalten skall en körcykel enligt typ 1-prov utföras enligt punkt 1.1 i bilaga 3.”

Följande punkt 1.5 skall läggas till 1.4:

”1.5 **Inställningsanordning för tomgång**

1.5.1 Definition

I detta direktiv avses med *inställningsanordningar* de delar som kan användas för att ändra motorns tomgångsvarvtal och som lätt kan justeras med användning enbart av de verktyg som anges i punkt 1.5.1.1 nedan. Anordningar för att kalibrera bränsle- och luftflödena betraktas inte som inställningsanordningar, om det för justering krävs att stoppanordningar avlägsnas, vilket normalt kräver att justering endast kan utföras av yrkesmekaniker.

1.5.1.1 Verktyg som kan användas för att reglera inställningsanordningar för tomgång: skruvmejslar (normala eller krysspårmejslar), nycklar (ring-, U- eller skift-), tänger, nycklar med invändig sexkant.

1.5.2 Bestämning av mätpunkter

1.5.2.1 Första mätningen skall utföras med de fordonsinställningar som används för typ 1-prov.

1.5.2.2 För varje kontinuerligt varierbar inställningsanordning bestäms ett tillräckligt antal lämpliga lägen.

1.5.2.3 Mätningen av kolmonoxidhalten i avgaserna skall göras vid alla tänkbara lägen hos inställningsanordningarna, men de kontinuerligt varierbara kontrollerna bara i de lägen som anges i punkt 1.5.2.2.

1.5.2.4 Typ 2-provet betraktas som godtagbart om åtminstone ett av följande villkor uppfylls:

- 1.5.2.4.1 Inget av de värden som uppmäts i enlighet med punkt 1.5.2.3 överstiger gränsvärdena.
- 1.5.2.4.2 Den högsta halt som erhålls om en av inställningsanordningarna varierar kontinuerligt mellan de andra inställningarna bibehålls överstiger inte gränsvärdet, och detta villkor uppfylls för de olika kombinationer av inställningar som kan förekomma i fråga om andra inställningsanordningar förutom den som varierar kontinuerligt.
- 1.5.2.5 Inställningsanordningarnas möjliga lägen skall begränsas:
- 1.5.2.5.1 å ena sidan av det högsta av följande två värden: det lägsta tomgångsvarvtal vid vilket motorn kan arbeta eller det av tillverkaren rekommenderade varvtalet minus 100 varv per minut,
- 1.5.2.5.2 å ena sidan av det högsta av följande två värden: det högsta varvtal motorn kan uppnå genom omställning av inställningsanordningarna för tomgång, det varvtal som rekommenderas av tillverkaren plus 250 varv per minut eller ingreppsvarvtalet för automatkopplingar.
- 1.5.2.6 dessutom gäller att mätning inte får ske vid inställningar som är oförenliga med motorns normala funktion. Om motorn är försedd med flera förgasare skall alla förgasare vara inställda på samma sätt."

BILAGA V: TYP 3-PROV

Nedanstående punkt 5 skall läggas till efter punkt 4.7.7:

"5 ALTERNATIVA PROVMETODER

- 5.1 Fordonet skall anses godtagbart om det visar sig att enligt mätvillkoren i punkt 2.2 återcirkulations- eller ventilationssystemet kan återcirkulera alla vevhusgaser som kan släppas ut i atmosfären.
- 5.2 Kraven i punkterna 2 och 4.7 skall gälla för denna metod.
- 5.3 **Provmetoder**
- 5.3.1 *Allmän metod*
- 5.3.1.1 Motorns öppningar skall lämnas i sitt ursprungliga skick.
- 5.3.1.2 Vevhustrycket mäts genom hålet för oljemätstickan med en manometer.
- 5.3.1.3 Fordonet skall anses godtagbart om det uppmätta trycket i vevhuset inte vid något driftvillkor enligt punkt 2.2 överstiger atmosfärtrycket vid måttillfället.
- 5.3.1.4 Om det uppmätta vevhustrycket vid något av driftvillkoren enligt 2.2 överstiger atmosfärtrycket, skall ytterligare ett prov enligt punkt 5.3.2 utföras om tillverkaren begär det.
- 5.3.1.5 För prover i enlighet med den beskrivna metoden skall vevhustrycket mätas med en noggrannhet av ± 1 millimeter vatten.

5.3.2 *Ytterligare provmetod*

- 5.3.2.1 Motorns öppningar skall lämnas i ursprungligt skick.
- 5.3.2.2 En flexibel säck som är ogenomtränglig för vevhusgaser och har en kapacitet av ca 5 liter ansluts till oljemätstickans öppning. Säcken skall vara tom före varje mätning.
- 5.3.2.3 Säcken skall vara stängd före varje mätning. Den skall öppnas mot vevhuset under fem minuter vid varje driftvillkor enligt punkt 2.2.
- 5.3.2.4 Fordonet skall anses godtagbart om någon synbar uppblåsning av säcken inte inträffar för något av driftvillkoren enligt punkt 2.2.

5.3.3 *Anmärkning*

- 5.3.3.1 Om motorns uppbyggnad är sådan att provet inte kan genomföras med de metoder som anges i punkterna 5.3.1 och 5.3.2 skall mätningarna genomföras enligt den metod som anges i punkt 5.3.2 med följande modifieringar:
 - 5.3.3.2 Före provet skall alla öppningar utom den som krävs för att samla gaserna tillslutas.
 - 5.3.3.3 Säcken skall anslutas till ett lämpligt uttag, som inte medför extra tryckförluster, och som finns på återcirkulationskretsen direkt vid anslutningen till motorn.
-