

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/51/EF

af 19. juli 2002

## om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af direktiv 97/24/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 1. maj 2002, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I det femte handlingsprogram for De Europæiske Fællesskaber på miljøområdet, hvis overordnede strategi blev godkendt af Rådet ved resolution vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, den 1. februar 1993 <sup>(4)</sup>, er det fastsat, at der skal ske en yderligere indsats for at opnå et væsentligt lavere niveau for emissioner af forurenende stoffer fra motorkøretøjer end det nuværende.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(5)</sup> er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om typegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(6)</sup>.
- (3) I henhold til artikel 5 i direktiv 97/24/EF skal Kommissionen inden 24 måneder efter datoen for vedtagelsen af nævnte direktiv forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, der er udarbejdet på grundlag af forskning og en vurdering af omkostningerne og fordelene ved anvendelse af skærpede grænseværdier, og som fastlægger næste fase, hvor der skal vedtages foranstaltninger, som yderligere skal skærpe grænseværdierne for luftforurening for de pågældende køretøjer. Et sådant tiltag er begrænset til at omfatte motorcykler, da der for knallerter ved direktiv 97/24/EF allerede er fastlagt en efterfølgende fase med skærpede grænseværdier, som finder anvendelse fra 17. juni 2002.

- (4) På grundlag af en vurdering af de tekniske muligheder og omkostningseffektiviteten peges der på ét enkelt sæt nye type I-grænseværdier, som skal finde anvendelse fra 2003 for alle motorcykler, og som svarer til en reduktion på 60 % for kulbrinter og kulilte for firetaktsmotorcykler, og på 70 % for kulbrinter og 30 % for kulilte for totaktsmotorcykler. For firetaktsmotorcykler ansås det ikke for gennemførligt at opnå en yderligere reduktion af nitrogenoxider med de påtænkte teknologier. For totaktsmotorcykler har anvendelse af avanceret direkte indsprøjtningsteknik, som har størst potentiale med hensyn til emissionsbegrænsning for kulilte og kulbrinter, som uundgåelig følge en moderat stigning i grænseværdien for kvælstofoxider i forhold til den nuværende grænseværdi, der således bringes på linje med værdien for firetaktsmotorcykler. Dette anses for acceptabelt, da emissionsopgørelser viser, at motorcyklernes andel i vejtransportens samlede emission af kvælstofoxider er marginal.

- (5) I betragtning af de særlige kendetegn ved og brugen af visse køretøjskategorier kendt som enduro- og trialmotorcykler og disses meget lave bidrag til den samlede emission som følge af det lave årlige salg i Europa bør der i forbindelse med ikrafttrædelsen af de nye grænseværdier i 2003 indrømmes en midlertidig undtagelse for at give fabrikanterne mulighed for at udvikle en passende teknologi.

- (6) Kontrol og vedligeholdelse anses for afgørende for at sikre, at emissionsniveauet for nye køretøjer ikke overstiger acceptable niveauer, når køretøjerne er taget i brug. I denne forbindelse, og på linie med forskrifterne for personbiler, bør forskrifterne for type II-prøvning, navnlig grænsen på 4,5 % v/v kulilte, erstattes af krav om måling og registrering af de nødvendige data til brug ved teknisk kontrol.

<sup>(1)</sup> EFT C 337 E af 28.11.2000, s. 140, og EFT C 240 E af 28.8.2001, s. 146.

<sup>(2)</sup> EFT C 123 af 25.4.2001, s. 22.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 14.2.2001 (EFT C 276 af 1.10.2001, s. 135), Rådets fælles holdning af 13.7.2001 (EFT C 301 af 26.10.2001, s. 43) og Europa-Parlamentets afgørelse af 12.12.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 30.5.2002 og Rådets afgørelse af 11.6.2002.

<sup>(4)</sup> EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

<sup>(6)</sup> EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF (EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1).

- (7) Trehjulede motorcykler og quadricykler er udstyret med motor med enten styret tænding eller kompressionstænding (diesel-motor). Ligesom for emissionsgrænserne for personbiler kræver hver kategori et separat sæt grænseværdier. I den forbindelse må spørgsmålet om partikel-emissioner søges løst i fremtiden.

- (8) Specifikationer for de referencebrændstoffer, der anvendes til emissionsprøvning, bør bringes på linje med dem, der finder anvendelse på personbiler, for således at afspejle den udvikling, der har fundet sted i specifikationerne for markedsførte brændstoffer i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om kvaliteten af benzin- og dieselbrændstoffer.
- (9) Medlemsstaterne bør have mulighed for gennem afgiftslettelse at fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af obligatoriske emissionsværdier. Sådanne afgiftslettelse bør opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå forvriddning af det indre marked. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at lade emission af forurenende stoffer og andre stoffer indgå i beregningsgrundlaget for vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.
- (10) I overensstemmelse med traktaten kan medlemsstaterne bl.a. indføre afgiftslettelse og økonomiske incitamenter til eftermontering af udstyr på ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer, såfremt de grænseværdier, der er angivet i dette direktiv eller i den tidligere udgave af direktiv 97/24/EF, derved overholdes.
- (11) Der bør indføres en ny testcyklus for typegodkendelse, som giver en mere repræsentativ bedømmelse af emissionerne under prøvningsbetingelser, der svarer bedre til dem, køretøjerne er udsat for under brugen, og som tager hensyn til forskellen i køremønstret for små og store motorcykler. Der foregår et yderligere udviklingsarbejde, som skal give grundlag for indførelse af en ny testcyklus på en videnskabeligt forsvarlig måde.
- (12) Det er nødvendigt at fastlægge den næste fase for obligatoriske emissionsgrænser fra 2006, som bør omfatte yderligere, betydelige reduktioner i forhold til grænseværdierne for 2003.
- (13) For at sikre, at emissionsgrænseværdierne overholdes, bør der fra 1. januar 2006 indføres en overensstemmelseskontrol for ibrugtagne to- og trehjulede motordrevne køretøjer (kontrol ved vejsiden). Fra 1. januar 2006 og op til en kilometerstand på 30 000 km bør der indføres særlige krav til det forureningsbegrænsende udstyrs korrekte funktion i to- og trehjulede motordrevne køretøjers normale levetid.
- (14) Det bør også sikres, at driftsbetingelserne for to- og trehjulede motordrevne køretøjer under kørslen er i overensstemmelse med testcyklusindstillingerne, og at der ikke anvendes frakoblingsanordninger eller andre bypass-mekanismer.
- (15) Da CO<sub>2</sub>-emissionerne fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer udgør en stadig større andel af de samlede transportrelaterede emissioner, bør to- og trehjulede køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og/eller brændstofforbrug registreres snarest muligt og medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO<sub>2</sub>-emissioner på vejtransportområdet.
- (16) I betragtning af det globale marked for motorcykler og af lignende problemer med luftkvaliteten på verdensplan er det værd at stræbe efter en harmoniseret testcyklus. Det bemærkes, at Kommissionen fastholder sine bestræbelser på at fastlægge en sådan harmoniseret testcyklus sammen med alle de andre parter, der er involveret på andre markeder, og på at afslutte disse bestræbelser snarest muligt. Den på verdensplan harmoniserede køre-cyklus (WMTC), der i øjeblikket er ved at blive udarbejdet i Genève af Working Party 29 under UN-ECE er et godt grundlag. Det er hensigtsmæssigt at indføre en sådan ny verdensomspændende testcyklus som en alternativ typegodkendelsesprocedure for anden etape i 2006. Når den er bredt anerkendt og for alle yderligere reduktionsetaper, kan denne nye testcyklus blive det rette grundlag for typegodkendelse.
- (17) Da målet for den påtænkte handling, en reduktion af forurenende emissioner fra to- og trehjulede motorkøretøjer, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel 5, er dette direktiv ikke mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (18) Direktiv 97/24/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

## UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*

Målet med dette direktiv er en reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer ved en skærpelse af grænseværdierne for disse emissioner.

*Artikel 2*

1. Fra 1. april 2003 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening:

a) nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF eller

b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer,

såfremt de foranstaltninger, der skal træffes mod luftforurening, er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF.

2. Fra 1. april 2003 nægter medlemsstaterne EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for enhver køretøjstype af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjstypen ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

3. Fra 1. juli 2004 skal medlemsstaterne:

- a) anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
- b) nægte registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke ledsages af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF

af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven for knallerter anvendes de grænseværdier, som er angivet i anden række i tabellen i punkt 2.2.1.1.3 i bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven for to- og trehjulede motorcykler anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

4. For trial- og enduromotorcykler med to hjul, jf. direktiv 92/61/EØF, er datoen i stk. 2 1. januar 2004 og datoen i stk. 3 1. juli 2005.

Trialmotorcykler defineres som køretøjer med følgende kendetegn:

- a) største sædehøjde: 700 mm
- b) mindste frihøjde: 280 mm
- c) største brændstofbeholdervolumen: 4 l
- d) mindste totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært forhold  $\times$  udvekslingsforhold  $\times$  endeligt udvekslingsforhold): 7,5.

Enduromotorcykler defineres som køretøjer med følgende kendetegn:

- a) mindste sædehøjde: 900 mm
- b) mindste frihøjde: 310 mm
- c) mindste totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært forhold  $\times$  udvekslingsforhold  $\times$  endeligt udvekslingsforhold): 6,0.

#### Artikel 3

1. Fra 1. januar 2006 nægter medlemsstaterne EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for nye køretøjstyper af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjstypen ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

2. Fra 1. januar 2007 skal medlemsstaterne af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening:

- a) anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
- b) nægte registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke ledsages af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF

såfremt køretøjerne ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

For køretøjstyper, hvoraf der ikke afsættes mere end 5 000 enheder om året i Den Europæiske Union, fastsættes datoen til 1. januar 2008.

#### Artikel 4

1. Medlemsstaterne kan kun indføre afgiftslettelser for køretøjer, der er i overensstemmelse med direktiv 97/24/EF. Afgiftslettelserne skal opfylde en af følgende betingelser:

- a) de skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som tidligere end krævet er i overensstemmelse med de obligatoriske værdier i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, og de skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionsgrænseværdierne i artikel 2, stk. 3, bliver obligatoriske for fabriksnye køretøjer, eller
- b) de skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som tidligere end krævet er i overensstemmelse med de obligatoriske værdier i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF. De skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionsgrænseværdierne i artikel 3, stk. 2, bliver obligatoriske for fabriksnye køretøjer.

2. For hver af de i stk. 1 omhandlede køretøjstyper skal afgiftslettelserne udgøre et beløb, som er mindre end merudgifterne til de tekniske løsninger, der indføres for at sikre overensstemmelse med værdierne i række A eller B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, samt deres montering på køretøjet.

3. For at gøre det muligt for Kommissionen at fremsætte sine bemærkninger skal den i god tid underrettes om projekter, der tager sigte på at indføre afgiftslettelser som omhandlet i stk. 1 eller på at ændre dem.

### Artikel 5

Ved typegodkendelsen skal det også attesteres, at det emissionsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt i to- og trehjulede køretøjers normale levetid fra 1. januar 2006 for nye køretøjstyper og fra 1. januar 2007 for alle køretøjstyper i op til 30 000 km. Med henblik herpå skal Kommissionen senest den 31. december 2002 forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag med en definition af udtrykket »normal levetid« og med supplerende bestemmelser. Kommissionen lægger i sin costbenefitanalyse særlig vægt på forslagernes virkninger for små og mellemstore virksomheder.

### Artikel 6

1. Fra 1. januar 2006 for nye to- og trehjulede motordrevne køretøjstyper og fra 1. januar 2007 for alle typer køretøjer skal det ved typegodkendelse også attesteres, at emissionsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt ved normal kørsel i køretøjets normale levetid (overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer, der vedligeholdes og benyttes efter forskrifterne).

2. Med henblik herpå forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag med en definition af udtrykket »normal levetid« og med supplerende bestemmelser, der, hvis det er hensigtsmæssigt, bl.a. omhandler:

- kriterier for gennemførelse af kontrol
- kriterier for udvælgelse af de køretøjer, der skal kontrolleres
- kriterier for prøvningernes gennemførelse
- regler for fjernelse af eventuelle fejl
- kriteriet, at kontrol er gratis for køretøjets ejer/indehaver.

Kommissionen lægger i sin costbenefitanalyse særlig vægt på forslagernes virkninger for små og mellemstore virksomheder.

### Artikel 7

1. Fra 1. januar 2006 kan medlemsstaterne ikke udstede EF-typegodkendelse og skal nægte national typegodkendelse for to- og trehjulede køretøjer, hvis disses CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug ikke er bestemt i henhold til de relevante bestemmelser.

2. Fra 1. januar 2007 skal medlemsstaterne

- anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye tohjulede motorkøretøjer med en motorkapacitet på over 150 ccm i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
- nægte registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF

hvis disses CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug ikke er bestemt i henhold til de relevante bestemmelser.

### Artikel 8

1. Kommission vil overveje en yderligere stramning af emissionsnormerne for køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til:

- a) den tekniske udvikling inden for emissionsbegrænsende teknologi og de tekniske og økonomiske muligheder for at anvende dem på motorcykler samt for at anvende dem på det uensartede marked, som disse køretøjer dækker
- b) fremskridtene i udviklingen af en mere repræsentativ motorcykel-testcyklus, som afhjælper begrænsninger i den nuværende testcyklus, f.eks. koldstart og stærkt dynamisk kørsel
- c) muligheden for at harmonisere testcyklussen på verdensplan
- d) forholdet mellem grænseværdier under den nuværende og den nye testcyklus
- e) yderligere arbejde vedrørende partikelemissioner og spørgsmålet om partikelemissioner fra motorer med kompressions-tænding og styret tænding
- f) det igangværende arbejde vedrørende holdbarhed og overensstemmelse efter ibrugtagning
- g) yderligere arbejde vedrørende koldstart, egendiagnosesystem (OBD) og fordampningsemissioner
- h) det igangværende arbejde vedrørende udskiftningskatalysatorer
- i) de økonomiske følger for fremstillingen af mindre serier og for mindre fabrikanter.

Kommissionen vil desuden udvikle en metode til måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2002 Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling et forslag til en prøvemethode til måling af partikelemissioner, jf. resultaterne af de i stk. 1, litra e), foreskrevne undersøgelser, som skal anvendes ved nye typegodkendelser fra 1. januar 2004.

3. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2002 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, som omfatter:

- a) obligatoriske emissionsgrænseværdier ved type I-prøven for trehjulede motorcykler og quadricykler for anden obligatoriske fase fra 2006 og obligatoriske emissionsgrænseværdier for partikelemissioner, jf. resultaterne af de i stk. 1, litra e), foreskrevne undersøgelser

- b) forpligtelse til at måle specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner ved typegodkendelse, jf. artikel 7. Desuden forelægger Kommissionen relevante forslag om medtagelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO<sub>2</sub>-emissioner på vejtransportområdet (aftale om begrænsning af de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner, mærkning, afgiftslettelser)
- c) bestemmelser om holdbarhedskrav, som skal anvendes fra 1. januar 2006, jf. bestemmelserne i artikel 5
- d) krav om indførelse af overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer (kontrol ved vejsiden) i forbindelse med typegodkendelsesproceduren for to- og trehjulede motordrevne køretøjer fra 1. januar 2006 i henhold til artikel 6
- e) et nyt sæt grænseværdier (fase III) for knallerter, herunder for partikelemissioner, jf. resultaterne af de i stk. 1, litra e), foreskrevne undersøgelser, som skal anvendes fra 2006. Bestemmelserne om krav til holdbarhed samt forpligtelsen til at måle specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner ved typegodkendelsen vil også finde anvendelse på knallerter.
4. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet forslag om kontrol og vedligeholdelse, OBD og kontrol af fordampningsemissioner. Desuden søger Kommissionen for, at der kun markedsføres reservedele og udstyr til udstødningssystemer, som er i overensstemmelse med kravene i direktiv 97/24/EF og dette direktiv. Udstedelsen af en typegodkendelse skal kunne kontrolleres i tilstrækkeligt omfang, og oplysningerne i de udstedte godkendelser skal være tilgængelige i et europæisk datasystem og kunne kaldes frem på en hurtig, effektiv og gennemskelig måde.
5. Snarest muligt og senest efter den tekniske udvikling af den verdensomspændende testcyklus, skal Kommissionen forelægge et forslag med henblik på dennes indarbejdelse og et nyt sæt grænseværdier, herunder for partikelemissioner fra motorer med kompressionstænding og totaktsmotorer med styretænding. Disse grænseværdier bør fastsættes i forhold til anden obligatoriske fase af dette direktiv i 2006 (række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF) for at sikre det samme emissionsniveau. Testcyklussen bør indføres sammen med disse nye grænseværdier (ny række C i tabellen i

punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF) som alternativ typegodkendelsesprocedure efter producentens valg for anden obligatoriske fase i 2006. I overensstemmelse med vedtagelsen af den nye verdensomspændende testcyklus i andre områder vil den blive den eneste normale typegodkendelsesprocedure. For yderligere stadier i reduktionen af udstødningsemissioner efter 2006 vil denne nye testcyklus med grænseværdier baseret på denne cyklus være den eneste gyldige typegodkendelsesprocedure.

#### Artikel 9

Kapitel 5 i direktiv 97/24/EF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

#### Artikel 10

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

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

#### Artikel 11

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. juli 2002.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

T. PEDERSEN

Formand

## BILAG

## ÆNDRINGER I KAPITEL 5 I DIREKTIV 97/24/EF

## 1. Bilag II ændres således:

## a) Punkt 1.4 affattes således:

»1.4. »Forurenende luftarter«: udstødningsgassens indhold af kulilte og kvælstofoxider, sidstnævnte udtrykt som kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>)-ækvivalent, samt kulbrinter svarende til bruttoformlen:

— C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> for benzin

— C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> for diesel«

## b) Følgende punkter tilføjes:

»1.5. »Manipulationsanordning«: enhver anordning, som måler, registrerer eller reagerer på driftsvariabler (f.eks. køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal, det gear, der køres i, temperaturen, indsugningstryk eller enhver anden parameter) med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionskontrollsystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold, medmindre anvendelsen af en sådan anordning i stort omfang er medtaget i den anvendte prøvning med henblik på emissionstypegodkendelse.

1.6. »Irrationel emissionskontrolstrategi«: enhver strategi eller foranstaltning, som resulterer i en nedsættelse af effektiviteten af emissionskontrollsystemet under normal kørsel til under det niveau, der forventes ved den anvendte emissionsprøvning.«

## c) Punkt 2.2.1.1 affattes således:

»2.2.1.1. **Type I-prøve** (kontrol af den gennemsnitlige udstødningsemission i byområder med tæt trafik).

2.2.1.1.1. Prøven gennemføres efter den i tillæg 1 beskrevne fremgangsmåde. De gasformige forureninger opsamles og analyseres efter de anførte metoder.

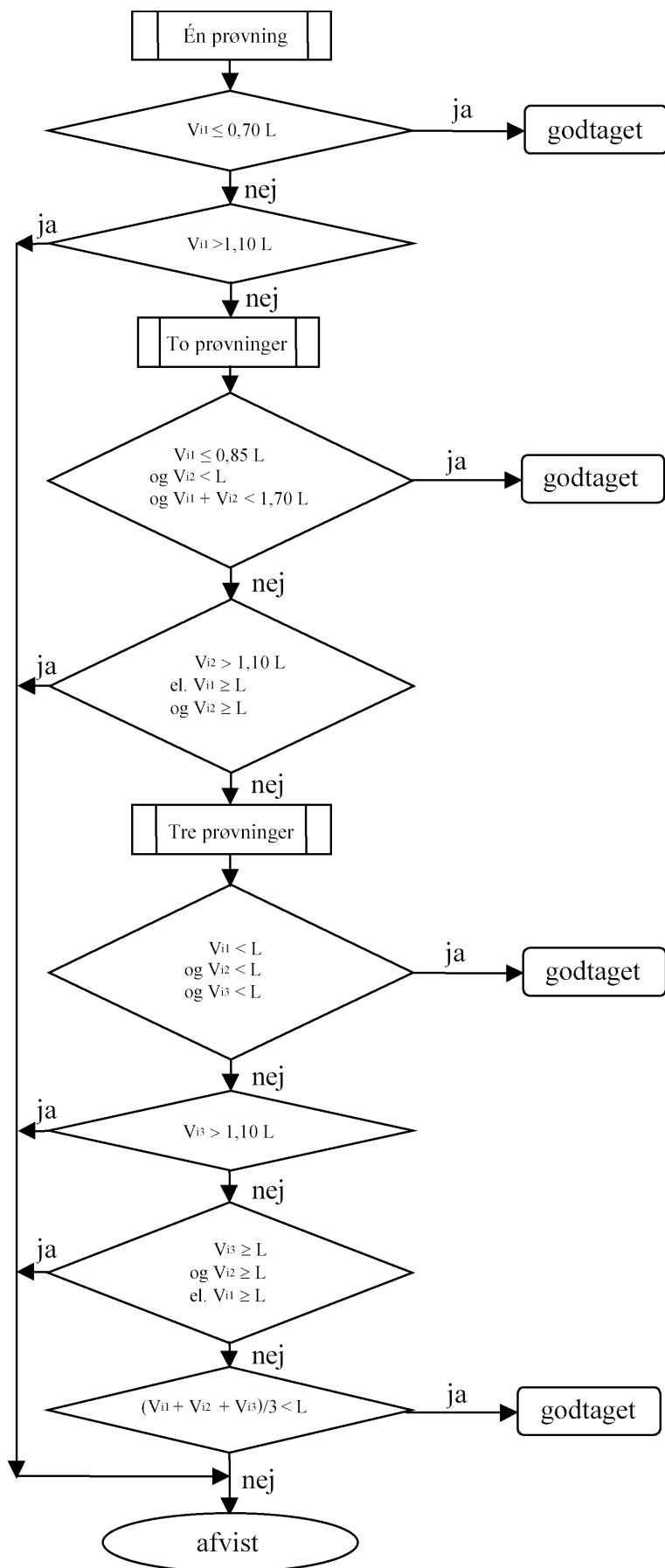
2.2.1.1.2. Figur I.2.2 er et rutediagram for type I-prøven.

2.2.1.1.3. Køretøjet anbringes på en rullestand, der er udstyret med midler til belastnings- og inertisimulering.

2.2.1.1.4. Under prøvningen bliver udstødningsgassen fortyndet, og der opsamles en proportional prøve i en eller flere sække. Køretøjets udstødningsgas fortyndes, der udtages prøver, som analyseres efter den nedenfor beskrevne metode, og det samlede volumen af den fortyndede udstødningsgas måles.

Figur 1.2.2.

Rutediagram for type I-prøve



2.2.1.1.5. Med forbehold af kravene i punkt 2.2.1.1.6 gentages prøvningen tre gange. De resulterende masser af gasformige emissioner, som er opnået ved hver prøvning, skal være under de grænser, der er angivet i nedenstående tabel (række A for 2003 og række B for 2006):

	Klasse	Masse af kulilte (CO)	Masse af kulbrinter (HC)	Masse af kvælstofoxider (NO <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
Grænseværdier for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse				
A (2003)	I (< 150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cc)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (< 150 cc) (UDC kold) <sup>(1)</sup>	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cc) (UDC + EUDC kold) <sup>(2)</sup>	2,0	0,3	0,15
Grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding)				
A (2003)	Alle	7,0	1,5	0,4
Grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding)				
A (2003)	Alle	2,0	1,0	0,65
<sup>(1)</sup> (*) Testcyklus: ECE R40-cyklus (med emissioner målt for alle 6 køremåder — prøveudtagning starter ved T = 0). <sup>(2)</sup> (*) Testcyklus: ECE R40 + EUDC (emissioner målt for alle køremåder — prøveudtagning starter ved T = 0), med en maksimumshastighed på 120 km/h. (*) De nødvendige tekniske ændringer af bilag I og af kapitel 5, bilag II, tillæg 1 og 4, i dette direktiv vedtages senest den 1. oktober 2002 efter den procedure, der anvendes af Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling af Direktiverne om Fjernelse af Tekniske Hindringer for Handelen med Motorkøretøjer, i henhold til artikel 13 i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1).				



- 2.2.1.1.5.1. Uanset kravene i punkt 2.2.1.1.5 kan en af de tre målte resulterende masser for hvert forurenende stof eller hver kombination af forurenende stoffer overstige den foreskrevne grænse med højst 10 %, forudsat at den aritmetiske middelværdi af de tre resultater er under den foreskrevne grænse. Når de foreskrevne grænser overstiges for flere end ét forurenende stof, er det uden betydning, om dette finder sted ved samme prøvning eller ved forskellige prøvninger.
- 2.2.1.1.5.2. Ved prøvning af overensstemmelse med grænseværdierne i række B for 2006 for tohjulede motorkøretøjer med en tilladt maksimalhastighed på 110 km/h begrænses maksimalhastigheden i prøvecyklus uden for bymæssig bebyggelse til 90 km/h.
- 2.2.1.1.6. Det antal prøvninger, der er foreskrevet i punkt 2.2.1.1.5, nedsættes under nedenstående forhold, hvor  $V_1$  er resultatet af den første prøvning og  $V_2$  resultatet af den anden prøvning for hvert forurenende stof.
- 2.2.1.1.6.1. Er det opnåede resultat for hvert forurenende stof mindre end eller lig med 0,70 L (dvs.  $V_1 \leq 0,70$  L), udføres kun én prøvning.
- 2.2.1.1.6.2. Er betingelsen i punkt 2.2.1.1.6.1 ikke opfyldt, udføres kun to prøvninger, såfremt følgende krav er opfyldt for hvert forurenende stof:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L og } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L og } V_2 \leq L.$$
- d) Tabel I og tabel II i punkt 2.2 udgår.
- e) Punkt 2.2.1.2 affattes således:
- »2.2.1.2. **Type II-prøve** (måling af kulilte ved tomgangshastighed) og emissionsdata, som kræves til teknisk kontrol.
- 2.2.1.2.1. Dette krav gælder for køretøjer med motor med styret tænding, for hvilke der søges godkendelse efter dette direktiv.
- 2.2.1.2.2. Ved afprøvning i overensstemmelse med tillæg 2 (type II-prøve) i normal tomgang:
- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningssasser
  - skal motorhastigheden under prøvningen registreres, herunder eventuelle tolerancer.
- 2.2.1.2.3. Ved afprøvning med »høj tomgangshastighed« (dvs.  $> 2\,000 \text{ min}^{-1}$ ):
- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningssasser
  - skal motorhastigheden under prøvningen registreres, herunder eventuelle tolerancer.
- 2.2.1.2.4. Motorolietemperaturen på prøvningstidspunktet måles og registreres.
- 2.2.1.2.5. De registrerede data indføres i de pågældende afsnit af det dokument, som er omhandlet i bilag VII til direktiv 92/61/EØF.«
- f) Følgende punkt tilføjes:
- »2.3. Brug af en manipulationsanordning og/eller en irrationel emissionskontrolstrategi er forbudt.
- 2.3.1. Motorstyringsanordninger, -funktioner, -systemer eller -foranstaltninger kan installeres i et køretøj, forudsat:
- at de kun aktiveres med henblik på beskyttelse, koldstart eller opvarmning af motoren, eller
  - at de kun aktiveres med henblik på operationel sikkerhed eller nøddriftsstrategier.
- 2.3.2. Brug af motorstyringsanordninger, -funktioner, -systemer eller -foranstaltninger, der medfører brug af en motorstyringsstrategi, der er ændret eller modificeret i forhold til den, der normalt anvendes under den relevante emissionsprøvning, kan tillades, hvis det under opfyldelse af kravene i punkt 2.3.3 fuldt ud påvises, at foranstaltningen ikke mindsker effektiviteten af det emissionsbegrænsende udstyr. I alle andre tilfælde vil sådanne anordninger blive betragtet som en manipulationsanordning.
- 2.3.3. Fabrikanten skal levere en dokumentationspakke, der giver adgang til udstyrets grundlæggende design og de metoder, med hvilke output-variablene kontrolleres, hvad enten denne kontrol er direkte eller indirekte.
- a) Den formelle dokumentationspakke, der skal indleveres til den tekniske tjeneste samtidig med indgivelse af ansøgningen om typegodkendelse, skal indeholde en komplet beskrivelse af udstyret. Denne dokumentation kan være kortfattet, forudsat at det klart fremgår, at enhver form for output tilladt af en matrix inden for de individuelle inputhenheders område er identificeret.

Dokumentationen skal også indeholde en begrundelse for brugen af enhver form for anordning, funktion, system eller foranstaltning til motorstyring samt indeholde yderligere materiale og testdata, der påviser virkningen på udstødningen af enhver sådan form for anordning, der installeres i køretøjet. Disse oplysninger skal indgå som bilag til den i bilag V krævede dokumentation.

- b) Yderligere materiale, der viser de parametre, som ændres af en eventuel anordning, funktion, system eller foranstaltning til motorstyring, samt beskriver grænseforholdene, under hvilke sådanne aktiveres. Det yderligere materiale skal omfatte en beskrivelse af brændstokontrolsystemets logik, indstillingsstrategier og omkoblingspunkter for alle driftsformer. Disse oplysninger behandles strengt fortroligt og forbliver i fabrikantens besiddelse, men skal være tilgængelige i forbindelse med typegodkendelsen.«
- g) Der indsættes et nyt punkt 3.1.1 med følgende ordlyd:
- »3.1.1. Et køretøj udtages af produktionen og underkastes den i punkt 2.2.1.1 beskrevne prøve. Som grænseværdier for kontrol af produktionens overensstemmelse anvendes dem, der er angivet i tabellen i punkt 2.2.1.1.5.«
- h) Det tidligere punkt 3.1.1 bliver punkt 3.1.2 og ændres således:
- ordene »det ovenstående« ændres til »tabellen i punkt 2.2.1.1.5«
  - ordene »de tabeller, der er omhandlet i punkt 2.2.1.1.2« ændres til »tabellen i punkt 2.2.1.1.5«
- i) Punkt 3.1.3 i tillæg 1 affattes således:
- »3.1.3. Indsugningssystemets tæthed kan kontrolleres for at sikre, at karbureringen ikke påvirkes af falsk luft.«
- j) I punkt 5.3.1 i tillæg 1 affattes sidste punktum således:
- »Inden opsamlingen af udstødningsgassen påbegyndes, gennemføres to komplette tilpasningscyklusser.«
- k) Punkt 6.1.3 i tillæg 1 affattes således:
- »6.1.3. Inden den første tilpasningscyklus indledes, rettes en luftstrøm af variabel styrke mod den to- eller trehjulede motorcykel. Derefter gennemføres to komplette cyklusser, hvorunder der ikke opsamles udstødningsgas. Køleluften styres af rullernes hastighed, således at der i området 10 km/h til 50 km/h opnås en lineær strømningshastighed af afgangsluften, som er lig rullens relative hastighed med en tolerance på 10 %. Når rullens hastighed er under 10 km/h, kan køleluftens hastighed være nul. Køleluftblæserens afgangstværsnit og anbringelse skal være i overensstemmelse med følgende angivelser:
- i) areal: mindst 0,4 m<sup>2</sup>
  - ii) højde fra gulv til underkant: mellem 0,15 og 0,20 m
  - iii) afstand til forenden af køretøjet: mellem 0,3 og 0,45 m.«
- l) Punkt 6.2.2 i tillæg 1 affattes således:
- »6.2.2. Den første prøvecyklus begynder samtidig med, at indsamlingen af gasprøver og målingen af pumpens omdrejninger begynder.«
- m) Punkt 7.2.1 i tillæg 1 affattes således:
- »7.2.1. Efter to tilpasningscyklusser (begyndelsestidspunkt for første cyklus) udføres operationerne i punkt 7.2.2 til 7.2.5 samtidig.«
- n) Punkt 7.4 i tillæg 1 affattes således:
- »7.4. **Analyse**
- 7.4.1. Analysen af gassen i sækken påbegyndes hurtigst muligt og ikke senere end 20 minutter efter testcyklussens afslutning.
- 7.4.2. Inden analyse af hver prøve skal det analyseområde, som skal anvendes til det pågældende forurenende stof, nulstilles med den korrekte nulstillingssgas.
- 7.4.3. Analysatorerne indstilles derefter i henhold til kalibreringskurverne ved hjælp af kalibreringsgasser med en nominel koncentration på 70-100 % af måleområdet.
- 7.4.4. Derefter kontrolleres analysatorernes nulstilling igen. Hvis aflæsningen afviger mere end 2 % af måleområdet fra den, der blev indstillet på i punkt 7.4.2, gentages proceduren.
- 7.4.5. Derefter analyseres prøverne.

- 7.4.6. Efter analysen gentages kontrollen af nulpunkt og kalibreringspunkter med brug af de samme gasser. Afviger resultaterne af disse gentagelser højst 2 % fra resultaterne i punkt 7.4.3, anses analysen for acceptabel.
- 7.4.7. I alle punkter i dette afsnit skal flowhastighed og tryk af de forskellige gasser være de samme som dem, der er anvendt ved kalibrering af analysatorerne.
- 7.4.8. Som den målte koncentrationen i gasserne af hvert forurenende stof anses den, som aflæses efter stabilisering på måleapparatet.«
- o) Punkt 2.2 i tillæg 2 affattes således:
- »2.2. Type II-prøven i punkt 2.2.1.2 i bilag II skal foretages umiddelbart efter type I-prøven med motoren i normal tomgang og høj tomgangshastighed.«
2. Bilag IV affattes således:

»BILAG IV

**SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (BENZIN)**

Det anvendte referencebrændstof er det, der er beskrevet i bilag IX, afsnit 1, til direktiv 70/220/EØF.

**SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (DIESEL)**

Det anvendte referencebrændstof er det, der er beskrevet i bilag IX, afsnit 2, til direktiv 70/220/EØF.«

---