

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2002/51/EF

2005/EØS/49/20

av 19. juli 2002

om reduksjon av utslipp av forurensende stoffer fra motorvogner med to eller tre hjul, og om endring av direktiv 97/24/EF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 95,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 1. mai 2002, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I det europeiske fellesskaps femte handlingsprogram for vern av miljøet, som Rådet i store trekk godkjente ved rådsresolusjon og ved representantene for medlemsstatenes regjeringer, forsamlet i Rådet, av 1. februar 1993⁽⁴⁾, er det fastsatt at det skal gjøres ytterligere anstrengelser med henblikk på en vesentlig reduksjon av dagens utslippsnivå for forurensende stoffer fra motorvogner.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 97/24/EF av 17. juni 1997 om visse deler av og egenskaper ved motorvogner med to eller tre hjul⁽⁵⁾ er ett av særdirrektivene etter framgangsmåten for typegodkjenning fastsatt ved rådsdirektiv 92/61/EØF av 30. juni 1992 om typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul⁽⁶⁾.
- 3) I henhold til artikkel 5 i direktiv 97/24/EF skal Kommisjonen innen 24 måneder fra den dato direktivet ble vedtatt oversende Europaparlamentet og Rådet et forslag, utarbeidet på grunnlag av forskning og en vurdering av kostnadene og fordelene ved gjennomføringen av skjerpede grenseverdier, og som fastsetter neste etappe der det skal treffes tiltak i den hensikt å skjerpe ytterligere grenseverdiene for forurensende stoffer for de berørte kjøretøyer. Et slikt tiltak er begrenset til å omfatte motorsykler, ettersom det i direktiv 97/24/EF allerede er fastsatt en påfølgende etappe med skjerpede grenseverdier for mopeder, som får anvendelse fra 17. juni 2002.

- 4) Ett enkelt sett med nye type I-prøvinger som får anvendelse på alle motorsykler fra 2003, er fastsatt på grunnlag av en vurdering av teknisk gjennomførbarhet og kostnadseffektivitet, og tilsvarer en reduksjon på 60 % for hydrokarboner og karbonmonoksid for motorsykler med firetaktsmotor og en reduksjon på 70 % for hydrokarboner og 30 % for karbonmonoksid for motorsykler med totaktsmotor. Ytterligere reduksjoner av nitrogenoksider ble ikke ansett for å være gjennomførbare for motorsykler med firetaktsmotor, med den forutsette teknologi. For motorsykler med totaktsmotor vil bruken av avansert direkte innsprøyting, som kan gi den største reduksjon av karbonmonoksid- og hydrokarbonutslipp, uunngåelig føre til at grenseverdien for nitrogenoksider økes noe i forhold til nåværende grenseverdi, slik at den tilsvarer det som gjelder for motorsykler med firetaktsmotor. Dette anses som akseptabelt ettersom det i utslippsfortegnelsen bekreftes at motorsykler står bare for en marginal andel av de samlede nitrogenoksidutslipp i veitransport.
- 5) Med tanke på de særlige kjennetegn ved og bruken av visse kjøretøygrupper kjent som enduromotorsykler og trialmotorsykler, og med tanke på at disse bidrar svært lite til de samlede utslipp som følge av det lave antallet slike kjøretøyer som årlig selges i Europa, bør det i forbindelse med ikrafttreddelsen av de nye grenseverdiene i 2003 gis et midlertidig unntak for å gjøre det mulig for produsenter å utvikle den hensiktsmessige teknologi.
- 6) Kontroll og vedlikehold regnes som avgjørende for å sikre at utslippsnivåene for nye kjøretøyer ikke overstiger akseptable nivåer ved bruk. I denne forbindelse og i tråd med bestemmelsene for personbiler, bør kravene for type II-prøving, særlig grensen på 4,5 % volumprosent for innhold av karbonmonoksid, erstattes med krav om måling og registrering av de nødvendige data til bruk ved teknisk kontroll.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 252 av 20.9.2002, s. 20, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 105/2003 av 26. september 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se *EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende* nr. 64 av 18.12.2003, s. 11.

(1) EFT C 337 E av 28.11.2000, s. 140 og EFT C 240 E av 28.8.2001, s. 146.

(2) EFT C 123 av 25.4.2001, s. 22.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 14. februar 2001 (EFT C 276 av 1.10.2001, s. 135), Rådets felles holdning av 13. juli 2001 (EFT C 301 av 26.10.2001, s. 43) og europaparlamentsbeslutning av 12. desember 2001 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 30. mai 2002 og rådsbeslutning av 11. juni 2002.

(4) EFT C 138 av 17.5.1993, s. 1.

(5) EFT L 226 av 18.8.1997, s. 1.

(6) EFT L 225 av 10.8.1992, s. 72. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/7/EF (EFT L 106 av 3.5.2000, s. 1).

- 7) Motorene på trehjuls og firehjuls motorsykler har enten gnisttenning eller kompresjonstenning (diesel). På samme måte som for utslippsgrensene for personbiler, kreves det et separat sett grenseverdier for hver gruppe. Med hensyn til dette må spørsmålet om partikkelutslipp behandles på et senere tidspunkt.

- 8) Kjennetegnene til referansedrivstoffene som brukes til utslippsprøving, bør tilpasses dem som gjelder for personbiler for slik å avspeile utviklingen i spesifikasjonene for drivstoff på markedet i samsvar med Fellesskapets regelverk om kvaliteten på bensin og diesel.
- 9) Medlemsstatene bør gjennom skattemessige oppmuntringer som bør oppfylle visse vilkår som har som mål å unngå vridninger på det indre marked, gis anledning til å framskynde markedsføringen av kjøretøyer som tilfredsstillende krav vedtatt på fellesskapsplan, og å fremme miljømessig mer avanserte teknologier på grunnlag av bindende utslippsverdier. Dette direktiv berører ikke medlemsstatenes rett til å inkludere utslipp av forurensende stoffer og andre stoffer i beregningsgrunnlaget for veiavgifter for tohjuls og trehjuls motorvogner.
- 10) I samsvar med traktaten kan medlemsstatene blant annet oppmuntre skattemessig eller økonomisk til ettermontering på eldre tohjuls og trehjuls motorvogner dersom grenseverdiene i dette direktiv eller i den tidligere versjonen av direktiv 97/24/EF dermed overholdes.
- 11) Det bør innføres en ny prøvingsssyklus for typegodkjenning som gir en mer representativ vurdering av utslippsresultatene, ved prøvingsforhold som er mer like forholdene for kjøretøyer i bruk, og som tar hensyn til at små og store motorsykler kjøres på ulike måter. Det pågår et ytterligere utviklingsarbeid som skal bidra til det vitenskapelige grunnlaget for innføringen av en ny prøvingsssyklus.
- 12) Det er nødvendig å fastsette en neste etappe for bindende utslippsgrenser med virkning fra 2006, som bør omfatte ytterligere vesentlige reduksjoner i forhold til grenseverdiene for 2003.
- 13) For å sikre at utslippsgrenseverdiene overholdes, bør det innføres samsvarsprøving av tohjuls og trehjuls motorvogner i bruk (kontroll av kjøretøyer i bruk) fra 1. januar 2006. Det bør fra 1. januar 2006 innføres spesifikkekrav til at forurensningsredukerende innretninger fungerer riktig i tohjuls og trehjuls motorvogners normale levetid, for opp til en kilometerstand på 30 000 km.
- 14) Det bør også sikres at kjøreforholdene for tohjuls og trehjuls motorvogner i bruk tilsvarer prøvingsssyklusens innstillinger, og at ingen håndteringsinnretninger eller andre forbikoplingsinnretninger benyttes.
- 15) Ettersom CO₂-utslippene fra tohjuls og trehjuls motorvogner utgjør en stadig større andel av de samlede trafikkrelaterte CO₂-utslippene, bør omfanget av CO₂-utslipp og/eller drivstofforbruk for tohjuls og trehjuls motorvogner fastslås snarest mulig og innarbeides i fellesskapsstrategien for reduksjon av CO₂-utslipp fra veitransport.
- 16) Med tanke på verdensmarkedet for motorsykler og på lignende problemer med luftkvaliteten på verdensbasis, bør det tilstrebes en harmonisert prøvingsssyklus. Det bemerkes at Kommisjonen vil fortsette sine bestrebelser med å videreutvikle en slik harmonisert prøvingsssyklus sammen med alle andre parter som er involvert på andre markeder, og å fullføre dette så snart som mulig. Den globalt harmoniserte prøvingsssyklusen (WMTC) som er under utarbeiding i Genève av arbeidsgruppe 29 i De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa, er et godt grunnlag. En slik ny verdensomspennende prøvingsssyklus bør innføres som en alternativ framgangsmåte for typegodkjenning for andre etappe i 2006. Når den har blitt bredt anerkjent kan den nye prøvingsssyklusen ved alle ytterligere reduksjonsetapper bli det faste grunnlaget for typegodkjenning.
- 17) Ettersom målet for det foreslåtte tiltak, nemlig å redusere utslipp av forurensende stoffer fra tohjuls og trehjuls motorvogner, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel, går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 18) Direktiv 97/24/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formålet med dette direktiv er å redusere utslippene av forurensende stoffer fra tohjuls og trehjuls motorvogner ved å skjerpe grenseverdiene for slike utslipp.

Artikkel 2

1. Fra og med 1. april 2003 kan medlemsstatene ikke med begrunnelse i tiltakene som skal treffes mot luftforurensning:

- nekte å gi EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 1 i direktiv 92/61/EØF, eller
- forby registrering, salg eller ibruktaking av kjøretøyer,

dersom tiltakene som skal treffes mot luftforurensning, oppfyller kravene i direktiv 97/24/EF.

2. Fra og med 1. april 2003 skal medlemsstatene nekte å gi EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 1 i direktiv 92/61/EØF for enhver kjøretøytype med begrunnelse i tiltakene som skal treffes mot luftforurensning, dersom den ikke oppfyller bestemmelsene i direktiv 97/24/EF.

Ved type I-prøving brukes grenseverdiene angitt i rad A i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF.

3. Fra og med 1. juli 2004 skal medlemsstatene:

- a) anse samsvarssertifikatene som ledsager nye kjøretøyer i henhold til direktiv 92/61/EØF, som ugyldige, og
- b) nekte registrering, salg og ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke ledsages av et samsvarssertifikat i henhold til direktiv 92/61/EØF,

med begrunnelse i tiltakene som skal treffes mot luftforurensning, dersom kjøretøyene ikke er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 97/24/EF.

Ved type I-prøving for mopeder brukes grenseverdiene angitt i andre rad i tabellen i kapittel 5 vedlegg I nr. 2.2.1.1.3 i direktiv 97/24/EF.

Ved type I-prøving for motorsykler og trehjuls motorsykler brukes grenseverdiene angitt i rad A i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF.

4. For enduro- og trial-motorsykler med to hjul, i samsvar med direktiv 92/61/EØF, skal datoen nevnt i nr. 2 være 1. januar 2004 og datoen nevnt i nr. 3 være 1. juli 2005.

Trial-motorsykler defineres som kjøretøyer med følgende kjennetegn:

- a) største setehøyde: 700 mm,
- b) minste bakkeklaring: 280 mm,
- c) største kapasitet for drivstofftank: 4 l,
- d) laveste samlede utvekslingsforhold i høyeste gir (primær utveksling × utveksling × sluttutveksling): 7,5.

Enduromotorsykler defineres som kjøretøyer med følgende kjennetegn:

- a) minste setehøyde: 900 mm,
- b) minste bakkeklaring: 310 mm,
- c) laveste samlede utvekslingsforhold i høyeste gir (primær utveksling × utveksling × sluttutveksling): 6,0.

Artikkel 3

1. Fra og med 1. januar 2006 skal medlemsstatene nekte å gi EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 1 i direktiv 92/61/EØF for hver nye kjøretøytype med begrunnelse i tiltakene som skal treffes mot luftforurensning, dersom den ikke oppfyller bestemmelsene i direktiv 97/24/EF.

Ved type I-prøving brukes grenseverdiene angitt i rad B i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF.

2. Fra og med 1. januar 2007 skal medlemsstatene:

- a) anse samsvarssertifikatene som ledsager nye kjøretøyer i henhold til direktiv 92/61/EØF, som ugyldige, og
- b) nekte registrering, salg eller ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke er ledsaget av et samsvarssertifikat i henhold til direktiv 92/61/EØF,

med begrunnelse i tiltakene som skal treffes mot luftforurensning, dersom kjøretøyene ikke er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 97/24/EF.

Ved type I-prøving brukes grenseverdiene angitt i rad B i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF.

For kjøretøytyper det ikke selges flere av enn 5 000 enheter årlig i Den europeiske union, skal datoen være 1. januar 2008.

Artikkel 4

1. Medlemsstatene kan fastsette skattemessig oppmuntringer bare for kjøretøyer som oppfyller bestemmelsene i direktiv 97/24/EF. Slike oppmuntringer skal oppfylle ett av følgende vilkår:

- a) de skal gjelde for alle nye kjøretøyer som tilbys for salg på markedet i en medlemsstat, og som på forhånd oppfyller de obligatoriske grenseverdiene oppført i rad A i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF, og skal opphøre fra det tidspunkt utslippsgrenseverdiene fastsatt i artikkel 2 nr. 3 i dette direktiv, blir obligatoriske for nye kjøretøyer, eller
- b) de skal gjelde for alle nye kjøretøyer som tilbys for salg på markedet i en medlemsstat, og som på forhånd oppfyller de obligatoriske grenseverdiene oppført i rad B i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF. De skal opphøre fra det tidspunkt utslippsgrenseverdiene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i dette direktiv, blir obligatoriske for nye kjøretøyer.

2. For hver kjøretøytype nevnt i nr. 1, skal de skattemessige oppmuntringene være lavere enn beløpet for tilleggskostnaden ved å skaffe og montere på kjøretøyet det tekniske utstyret som velges for å oppfylle grenseverdiene oppført i enten rad A eller rad B i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF.

3. Kommisjonen skal i god tid underrettes om planer om å innføre eller endre de skattemessige oppmuntringene nevnt i nr. 1 for å kunne komme med sine merknader.

Artikkel 5

Ved typegodkjenning skal det også attesteres at de forurensningsreducerende innretningene vil fungere riktig i tohjuls eller trehjuls motorsyklers normale levetid, fra 1. januar 2006 for nye typer kjøretøyer og fra 1. januar 2007 for alle typer kjøretøyer for en kilometerstand på opptil 30 000 km. Kommisjonen skal for dette formål innen 31. desember 2002 framlegge for Europaparlamentet og Rådet et forslag der «normal levetid» defineres og det fastsettes tilleggsbestemmelser. Kommisjonen skal i sin nytte- og kostnadsanalyse legge særlig vekt på hvordan forslagene påvirker små og mellomstore bedrifter.

Artikkel 6

1. Fra 1. januar 2006 for nye tohjuls og trehjuls motorvogner og fra 1. januar 2007 for alle kjøretøytyper skal det ved typegodkjenning av kjøretøyer også attesteres at de forurensningsreducerende innretningene vil fungere riktig i kjøretøyets normale levetid under normale bruksforhold (samsvar når det gjelder kjøretøyer i bruk som vedlikeholdes og brukes riktig).

2. Kommisjonen skal derfor framlegge for Europaparlamentet og Rådet et forslag der «normal levetid» defineres og det fastsettes tilleggsbestemmelser. Disse skal, dersom det er hensiktsmessig, blant annet omfatte:

- kriterier for gjennomføring av kontroller,
- kriterier for utvelging av kjøretøyer som skal kontrolleres,
- kriterier for gjennomføring av prøvinger,
- regler for hvordan eventuelle feil kan utelukkes,
- kriteriet at eieren/innehaveren av kjøretøyet ikke skal betale.

Kommisjonen skal i sin nytte- og kostnadsanalyse legge særlig vekt på hvordan forslagene påvirker små og mellomstore bedrifter.

Artikkel 7

1. Fra og med 1. januar 2006 kan medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning og skal nekte å gi nasjonal typegodkjenning for en tohjuls eller trehjuls motorsykel dersom utslippet av CO₂ og drivstofforbruket ikke fastslås å være i samsvar med de relevante bestemmelser.

2. Fra og med 1. januar 2007 skal medlemsstatene:

- anse samsvarssertifikatene som ledsager nye tohjuls motorvogner med et slagvolum på over 150 cm³ i samsvar med direktiv 92/61/EØF, som ugyldige, og
- nekte registrering, salg eller ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke ledsages av et samsvarssertifikat i henhold til direktiv 92/61/EØF,

dersom utslippet av CO₂ og drivstofforbruket ikke fastslås å være i samsvar med de relevante bestemmelser.

Artikkel 8

1. Kommisjonen skal overveie en ytterligere skjerping av utslippsstandardene for kjøretøyer som omfattes av dette direktivs virkeområde, idet det tas hensyn til følgende punkter:

- a) den tekniske utvikling på området forurensningsreducerende teknologi og den tekniske og økonomiske gjennomførbarhet med hensyn til å anvende den på motorsykler, samt for å anvende den på de forskjellige markedene for disse kjøretøyene,
- b) framskrittene i utviklingen av en mer representativ prøvingscyklus for motorsykler som avhjelper manglene i den nåværende prøvingscyklusen, f.eks. kaldstart og kjøring i høy hastighet,
- c) muligheten for en verdensomspennende harmonisering av prøvingscyklusen,
- d) korrelasjonen av grenseverdier mellom den aktuelle og den nye prøvingscyklusen,
- e) videre arbeid med partikkelutslipp, og spørsmålet om partikkelutslipp fra motorer med kompresjonstenning og motorer med elektrisk tenning,
- f) pågående arbeid med holdbarhet og samsvar for kjøretøyer i drift,
- g) videre arbeid med kaldstart, egendiagnosesystem og fordampingsutslipp,
- h) pågående arbeid med reservekatalysatorer,
- i) de økonomiske følgene for produksjon i små serier og produsenter med små produksjonsvolum.

Kommisjonen skal dessuten utvikle en metode for å måle spesifikke CO₂-utslipp fra tohjuls eller trehjuls motorvogner.

2. Kommisjonen skal senest 31. september 2002 framlegge for Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling et forslag til en prøvingsmetode for måling av partikkelutslipp i samsvar med resultatene fra undersøkelsene foreskrevet i nr. 1 bokstav e), som skal anvendes ved nye typegodkjenninger fra 1. januar 2004.

3. Kommisjonen skal senest 31. desember 2002 framlegge for Europaparlamentet og Rådet et forslag som inneholder:

- a) obligatoriske utslippsgrenseverdier for type I-prøvingen for trehjuls og firehjuls motorsykler for den andre obligatoriske etappen fra 2006, og obligatoriske utslippsgrenseverdier for partikkelutslipp i samsvar med resultatene fra undersøkelsene foreskrevet i nr. 1 bokstav e),

- b) en forpliktelse til å måle spesifikke CO₂-utslipp ved typegodkjenning, i samsvar med artikkel 7. Kommisjonen skal dessuten framlegge hensiktsmessige forslag om å inkludere tohjuls og trehjuls motorvogner i fellesskapsstrategien for reduksjon av CO₂-utslipp fra trafikk (avtale om reduksjon av gjennomsnittlige CO₂-utslipp, merking, skattemessige oppmuntringer),
- c) bestemmelser om krav til holdbarhet som skal anvendes fra 1. januar 2006, i samsvar med artikkel 5,
- d) bestemmelser om å inkludere samsvarskontroll for kjøretøyer i bruk (kontroll av kjøretøyer i bruk) i framgangsmåten for typegodkjenning av tohjuls og trehjuls motorvogner fra 1. januar 2006, i samsvar med artikkel 6,
- e) et nytt sett grenseverdier (etappe III) for mopeder, herunder partikkelutslipp i samsvar med resultatene fra undersøkelsene foreskrevet i nr. 1 bokstav e), som skal anvendes fra 2006. Bestemmelsene om holdbarhetskrav og forpliktelsen til å måle spesifikke CO₂-utslipp ved typegodkjenning, vil også få anvendelse på mopeder.
4. Kommisjonen skal framlegge for Europaparlamentet og Rådet forslag om inspeksjon og vedlikehold, egendiagnosesystem og reduksjon av fordampingsutslipp. Kommisjonen skal dessuten sørge for at det bare markedsføres reserve- og ettermonteringsdeler til eksosanlegg som oppfyller kravene i direktiv 97/24/EF og dette direktiv. Utstedelsen av typegodkjenninger skal kunne etterprøves i tilstrekkelig grad, og opplysningene om utstedte typegodkjenninger skal kunne hentes fram og spores på en hurtig, effektiv og oversiktlig måte i et europeisk datasystem.
5. Så snart som mulig og senest etter den tekniske utvikling av den verdensomspennende prøvingssyklusen, skal Kommisjonen framlegge et forslag om å innføre denne og et nytt sett grenseverdier, herunder for partikkelutslipp for motorer med kompresjonstenning og totaktsmotorer med elektrisk tenning. Disse grenseverdiene bør fastsettes ut fra den andre obligatoriske etappen av dette direktiv i 2006 (rad B i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF) for å sikre det samme utslippsnivået. Prøvingssyklusen

bør innføres sammen med disse nye grenseverdiene (ny rad C i tabellen i kapittel 5 vedlegg II nr. 2.2.1.1.5 i direktiv 97/24/EF) som en alternativ framgangsmåte for typegodkjenning, etter produsentens ønske, for den andre obligatoriske etappen i 2006. I tråd med vedtakelsen av den nye verdensomspennende prøvingssyklusen i andre regioner, vil den da bli den eneste faste framgangsmåten for typegodkjenning. For videre etapper i reduksjonen av eksosutslipp etter 2006, vil den nye prøvingssyklusen sammen med grenseverdier basert på denne syklusen være den eneste gyldige framgangsmåten for typegodkjenning.

Artikkel 9

Kapittel 5 i direktiv 97/24/EF endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 10

Medlemsstatene skal innen 1. april 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 11

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 19. juli 2002.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

T. PEDERSEN

Formann

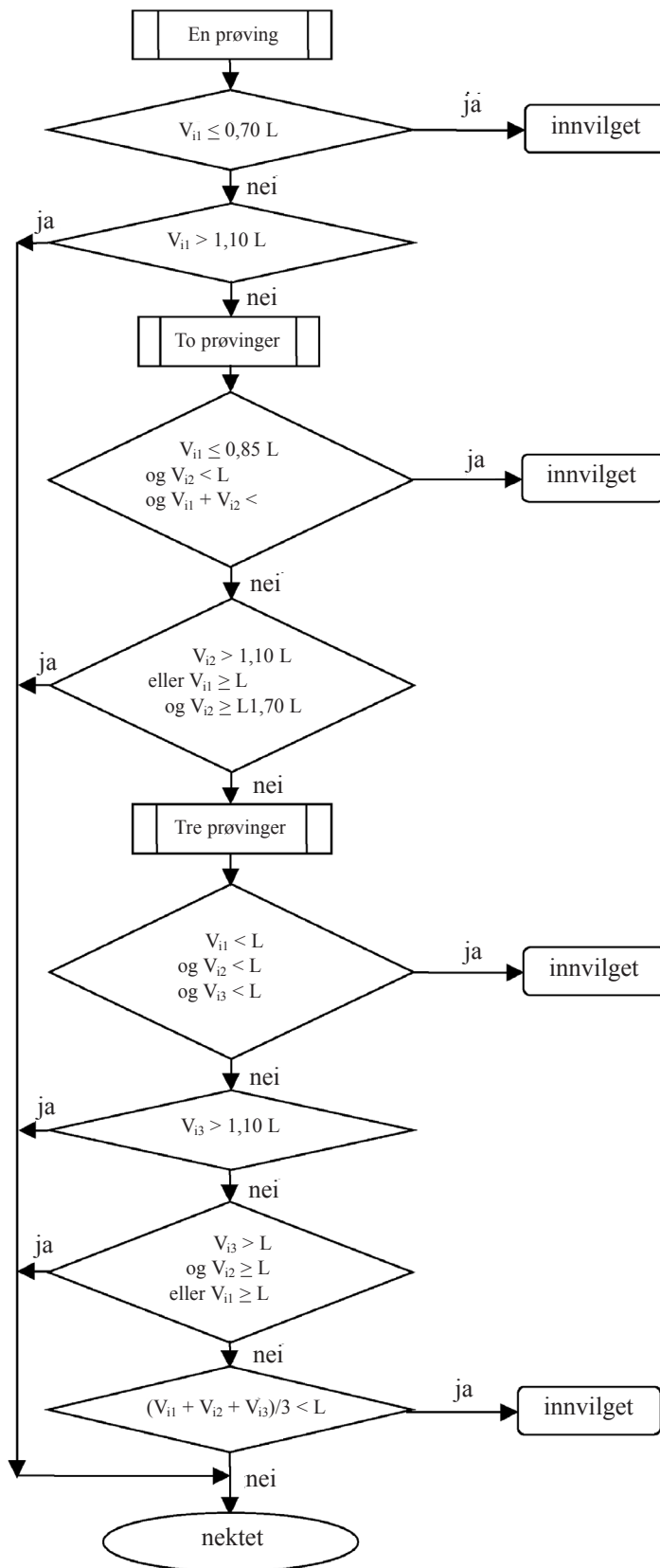
VEDLEGG

ENDRINGER I KAPITTEL 5 I DIREKTIV 97/24/EF

1. I vedlegg II gjøres følgende endringer:
 - a) Nr. 1.4 skal lyde:
 - «1.4. «forurensende gasser», eksosutslipp av karbonmonoksid, nitrogenoksider uttrykt som NO₂-ekvivalent og hydrokarboner, i forholdet:
 - C₁H_{1,85} for bensin,
 - C₁H_{1,85} for diesel.»
 - b) Følgende numre tilføyes:
 - «1.5. «håndteringsinnretning», en innretning som måler, registrerer eller reagerer på driftsvariabler (f.eks. kjøretøyets hastighet, motorturtall, innkoplede gir, temperatur, innsugingstrykk eller enhver annen parameter) for å aktivere, endre, forsinke eller deaktivere driften av en vilkårlig komponent i eller funksjon i utslippskontrollsystemet, slik at utslippskontrollsystemets effektivitet reduseres under forhold som opptrer ved normal bruk av kjøretøyet, med mindre bruken av en slik innretning utgjør en betydelig del av de prøvingsmetodene som er benyttet ved utslippsertifisering.
 - 1.6. «unormal utslippskontrollstrategi», enhver strategi eller ethvert tiltak som ved normale bruksvilkår for kjøretøyet reduserer utslippskontrollsystemets effektivitet til et nivå som ligger under det som kan forventes ved den relevante utslippsprøvingen.»
 - c) Nr. 2.2.1.1 skal lyde:
 - «2.2.1.1. **Type I-prøving** (kontroll av gjennomsnittlige eksosutslipp i overbelastede byområder).
 - 2.2.1.1.1. Prøvingen skal gjennomføres etter framgangsmåten beskrevet i tillegg 1. De forurensende gassene samles opp og analyseres ved hjelp av de fastsatte metodene.
 - 2.2.1.1.2. Figur I.2.2 viser forløpsalternativene for type I-prøvingen.
 - 2.2.1.1.3. Kjøretøyet plasseres på et rulledynamometer utstyrt med en innretning for belastnings- og treghetssimulering.
 - 2.2.1.1.4. Under prøvingen uttynnes eksosen og en forholdsmessig prøve samles i en eller flere sekker. De prøvde kjøretøyenes eksos uttynnes, samles opp og analyseres etter framgangsmåten beskrevet nedenfor, og det totale volumet av den fortynnede eksosen måles.

Figur 1.2.2.

Flytskjema for type I-prøvingen



2.2.1.1.5. Med forbehold for bestemmelsene i nr. 2.2.1.1.6 skal prøvingen gjennomføres tre ganger. Massen av gassutslipp som måles ved hver prøving, skal være mindre enn grenseverdiene i tabellen nedenfor (A-radene for 2003 og B-radene for 2006):

	Gruppe	Masse karbonmonoksid (CO)			Masse hydrokarboner (HC)			Masse nitrogenoksider (NO _x)		
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Grenseverdier for motorsyklar (to hjul) for typegodkjenning og produksjonssamsvar										
A (2003)	I (< 150 cm ³)	5,5	1,2	0,3	5,5	1,0	0,3	5,5	1,0	0,3
	II (≥ 150 cm ³)	5,5	1,0	0,3	5,5	0,8	0,15	5,5	0,8	0,15
B (2006)	I (< 150 cm ³) (Bykjøringssyklus, kald) ⁽¹⁾	2,0	0,3	0,15	2,0	0,3	0,15	2,0	0,3	0,15
	II (≥ 150 cm ³) (Bykjøringssyklus + Landeveiskjøringssyklus, kald) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15	2,0	0,3	0,15	2,0	0,3	0,15
Grenseverdier for trehjuls og firehjuls motorsyklar for typegodkjenning og produksjonssamsvar (elektrisk tenning)										
A (2003)	Alle	7,0	1,5	0,4	7,0	1,5	0,4	7,0	1,5	0,4
Grenseverdier for trehjuls og firehjuls motorsyklar for typegodkjenning og produksjonssamsvar (kompresjonstetting)										
A (2003)	Alle	2,0	1,0	0,65	2,0	1,0	0,65	2,0	1,0	0,65

(¹) Prøvingssyklus: ECE R40 (med utslippsmåling fra alle seks driftsformer – prøvetakingen starter ved T = 0).

(²) Prøvingssyklus: ECE R40 + EUDC (med utslippsmåling fra alle driftsformer – prøvetakingen starter ved T = 0), med en høyeste hastighet på 120 km/t.

(*) De nødvendige tekniske endringer som gjelder kapittel 5 vedlegg I og vedlegg II tillegg I og 4 i dette direktiv skal vedtas innen 1. oktober 2002 etter framgangsmåten til Komiteen for tilpassing til den tekniske utvikling av direktiver om fjerning av tekniske handelshindringer på området motorvogn, i samsvar med artikkel 13 i rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogn og deres tilhengere (EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1).

- 2.2.1.1.5.1. Uten hensyn til kravene i nr. 2.2.1.1.5 for hvert forurensende stoff eller kombinasjon av forurensende stoffer kan én av de tre massene som oppnås, overskride den foreskrevne grenseverdien med høyst 10 %, forutsatt at det aritmetiske gjennomsnittet av de tre målingene er lavere enn den foreskrevne grenseverdien. Dersom de foreskrevne grenseverdiene overskrides for flere enn ett forurensende stoff, er det uvesentlig om dette finner sted ved samme prøving eller ved forskjellige prøvinger.
- 2.2.1.1.5.2. Ved prøving av overholdelse av grenseverdiene i B-radene for 2006 for motorsyklar med en høyeste tillatt hastighet på 110 km/t, begrenses høyeste hastighet for landeveiskjøringssyklusen til 90 km/t.
- 2.2.1.1.6. Antallet prøvinger fastsatt i nr. 2.2.1.1.5 reduseres under nedenstående forhold, der V_1 er resultat av den første prøvingen og V_2 er resultatet av annen prøving for hvert forurensende stoff.
- 2.2.1.1.6.1. Bare én prøving utføres dersom resultatet oppnådd for hvert forurensende stoff er mindre enn eller lik 0,70 L (dvs. $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2. Dersom kravet i nr. 2.2.1.1.6.1 ikke er oppfylt, utføres bare to prøvinger dersom følgende krav er oppfylt for hvert forurensende stoff:
- $V_1 \leq 0,85$ L og $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L og $V_2 \leq L$ »
- d) Tabell I og tabell II i nr. 2.2 utgår.
- e) Nr. 2.2.1.2 skal lyde:
- «2.2.1.2. **Type II-prøving** (kontroll av utslipp av karbonmonoksid ved tomgangsturtall) og utslippsdata for teknisk kontroll.
- 2.2.1.2.1. Dette kravet gjelder alle kjøretøyer med motor med elektrisk tenning som det søkes om EF-typegodkjenning for i samsvar med dette direktiv.
- 2.2.1.2.2. Ved prøving i samsvar med tillegg 2 (type II-prøving) ved normalt tomgangsturtall registreres:
- voluminnholdet av karbonmonoksid i eksosen,
 - motorturtallet under prøvingen, herunder eventuelle toleranser.
- 2.2.1.2.3. Ved prøving ved høyt tomgangsturtall (dvs. $> 2\ 000\ \text{min}^{-1}$) registreres:
- voluminnholdet av karbonmonoksid i eksosen,
 - motorturtallet under prøvingen, herunder eventuelle toleranser.
- 2.2.1.2.4. Motoroljetemperaturen på prøvingstidspunktet skal måles og registreres.
- 2.2.1.2.5. De registrerte opplysningene skal føres inn i de relevante avsnitt i dokumentet nevnt i vedlegg VII til direktiv 92/61/EØF.»
- f) Følgende avsnitt tilføyes:
- «2.3. Bruk av en håndteringsinnretning og/eller en unormal utslippskontrollstrategi er forbudt.
- 2.3.1. Innretninger, funksjoner, systemer eller tiltak for motorstyring kan monteres i kjøretøyet forutsatt at:
- de aktiveres bare med henblikk på beskyttelse, kaldstart eller oppvarming av motoren, eller
 - de aktiveres bare med henblikk på driftssikkerhet og nøddriftsstrategier.
- 2.3.2. Bruk av en innretning, en funksjon, et system eller et tiltak for motorstyring som fører til at det brukes en annen eller endret motorstyringsstrategi enn den som vanligvis blir benyttet under de relevante utslippsprøvingssyklusene, er tillatt dersom det i samsvar med kravene i nr. 2.3.3 fullt ut påvises at tiltaket ikke reduserer utslippskontrollsystemets effektivitet. I alle andre tilfeller skal slike innretninger anses som en håndteringsinnretning.
- 2.3.3. Produsenten skal framlegge en dokumentasjon som inneholder systemets grunnleggende konstruksjon og metodene for å kontrollere utgangsvariablene, uansett om dette gjøres direkte eller indirekte.
- a) Den formelle dokumentasjonen, som skal leveres til den tekniske instansen samtidig med at søknaden om typegodkjenning blir inngitt, skal inneholde en fullstendig beskrivelse av systemet. Denne dokumentasjonen kan være kortfattet, forutsatt at det framgår av den at alle utgangsverdier som er tillatt i henhold til et skjema framkommet på grunnlag av et utvalg av kontroller for inngangsverdier for den enkelte enheten, er angitt.
- »

Dokumentasjonen skal også inneholde en begrunnelse for bruken av eventuelle innretninger, funksjoner, systemer eller tiltak for motorstyring og omfatte ytterligere opplysninger og prøvingsdata som viser hvilken virkning en eventuell innretning som er montert i kjøretøyet, har på eksosutslippet. Disse opplysningene skal vedlegges den dokumentasjonen som kreves i vedlegg V.

- b) Ytterligere opplysninger som viser parametrene som blir endret av eventuelle innretninger, funksjoner, systemer eller tiltak for motorstyring og grensevilkårene for at de skal fungere. De ytterligere opplysningene skal inneholde en beskrivelse av drivstoffstyringssystemets logikk, innstillingsstrategier og omkoplingspunkter for alle driftstilstander. Disse opplysningene skal være strengt fortrolige og oppbevares av produsenten, men være tilgjengelige for gransking når typegodkjenningen finner sted.»
- g) Nr. 3.1.1. skal lyde:
- «3.1.1. Et kjøretøy tas ut fra serien og underkastes prøvingen beskrevet i nr. 2.2.1.1. Grenseverdiene som skal benyttes ved kontroll av produksjonssamsvar, er angitt i tabellen i nr. 2.2.1.1.5.»
- h) Tidligere nr. 3.1.1 blir nr. 3.1.2 og endres som følger:
- ordene «tabell I og II» erstattes med «tabellen i nr. 2.2.1.1.5»,
 - ordene «tabellene i nr. 2.2.1.1.2» erstattes med «tabellen i nr. 2.2.1.1.5».
- i) Nr. 3.1.3 i tillegg 1 skal lyde:
- «3.1.3. Innsugingsanleggets lekkasjetetthet kan kontrolleres for å sikre at karbureringen ikke påvirkes av tilfeldig luftinntak.»
- j) Siste punktum i nr. 5.3.1 i tillegg 1 skal lyde:
- «To fullstendige tilpasningssykluser skal gjennomføres før eksosen samles opp.»
- k) Nr. 6.1.3 i tillegg 1 skal lyde:
- «6.1.3. Før den første tilpasningssyklusen innledes, rettes det en luftstrøm med variabel styrke mot motorsykkelen med to eller tre hjul. Deretter gjennomføres to fullstendige sykluser uten oppsamling av eksos. Ventilasjonssystemet skal ha en mekanisme som styres av rullens hastighet slik at det i området 10 km/t til 50 km/t oppnås en lineær strømningshastighet ved vifteutløpet som er lik rullens relative hastighet med en toleranse på 10 %. Når rullens hastighet er under 10 km/t, kan luftens hastighet være null. Viftens endestykke skal ha følgende egenskaper:
- i) areal på minst 0,4 m²,
 - ii) høyde fra underlaget til underkant på mellom 0,15 og 0,20 m,
 - iii) avstand til fremste del av motorsykkelen med to eller tre hjul på mellom 0,3 og 0,45 m.»
- l) Nr. 6.2.2 i tillegg 1 skal lyde:
- «6.2.2. Den første syklusen begynner samtidig som prøvetakingen og målingen av pumpens omdreininger starter.»
- m) Nr. 7.2.1 i tillegg 1 skal lyde:
- «7.2.1. Etter to tilpasningssykluser (starttidspunkt for den første syklusen), utføres samtidig operasjonene angitt i nr. 7.2.2-7.2.5.»
- n) Nr. 7.4 i tillegg 1 skal lyde:
- «7.4. **Analyse**
- 7.4.1. Analysen av eksosen i sekken skal foretas så snart som mulig og senest 20 minutter etter at prøvingssyklusen er avsluttet.
- 7.4.2. Før hver prøveanalyse nullstilles måleområdet på måleapparatet som skal benyttes til analyse av hvert enkelt forurensende stoff med den relevante nullgassen.
- 7.4.3. Analysatorene innstilles deretter etter kalibreringskurvene ved hjelp av kalibreringsgasser med nominelle konsentrasjoner på 70-100 % av skalaens verdier.
- 7.4.4. Deretter kontrolleres analysatorens nullstilling på nytt. Dersom den avleste verdien avviker med mer enn 2 % fra området angitt i nr. 7.4.2, gjentas framgangsmåten.
- 7.4.5. Deretter analyseres prøvene.

- 7.4.6. Etter analysen kontrolleres nullpunktene og kalibreringen på nytt med de samme gassene. Dersom resultatene ved disse kontrollene ikke avviker med mer enn 2 % fra dem i nr. 7.4.3, betraktes analysen som akseptabel.
- 7.4.7. For alle punkter i dette avsnitt skal strømningshastigheten og trykket til de ulike gassene være de samme som ble registrert ved kalibreringen av analysatorene.
- 7.4.8. Verdien for konsentrasjonen av hvert av de forurensende stoffene som måles i eksosen er den verdien som leses av etter stabilisering av måleapparatet.»

o) Nr. 2.2 i tillegg 2 skal lyde:

- «2.2. Type II-prøvingen beskrevet i nr. 2.2.1.2 i vedlegg II skal måles umiddelbart etter type I- prøvingen med motoren på tomgangsturtall og forhøyet tomgangsturtall.»

2. Vedlegg IV skal lyde:

«*VEDLEGG IV*

SPESIFIKASJONER FOR REFERANSEDRIVSTOFF (BENSIN)

Referansedrivstoffet som skal brukes er det som beskrives i nr. 1 i vedlegg IX til direktiv 70/220/EØF.

SPESIFIKASJONER FOR REFERANSEDRIVSTOFF (DIESEL)

Referansedrivstoffet som skal brukes er det som beskrives i nr. 2 i vedlegg IX til direktiv 70/220/EØF.»
