

KOMMISJONSDIREKTIV 2002/80/EF

2005/EØS/16/10

av 3. oktober 2002

om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾, sist endret ved kommisjonsdirektiv 2001/116/EF⁽²⁾, særlig artikkel 13 nr. 2,

under henvisning til rådsdirektiv 70/220/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner⁽³⁾, sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/100/EF⁽⁴⁾, særlig artikkel 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Direktiv 70/220/EØF er et av særdirektivene etter den framgangsmåte for EF-typegodkjenning som ble innført ved direktiv 70/156/EØF.
- 2) Ved direktiv 70/220/EØF ble det innført en metode for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk. Det bør klargjøres hva slags type opplysninger en produsent skal samle inn og oversende som grunnlag for typegodkjenningens undersøkelse av om et kjøretøy er i samsvar med kravene i direktiv 70/220/EØF i den nødvendige holdbarhetsperioden. Dessuten bør definisjonen av et kjøretøy som skal anses for å være en utslippsavviker når et representativt utvalg av kjøretøyer av en type er underlagt prøving og statistisk analyse for å bekrefte ytelsen med hensyn til utslipp for den nevnte type, fullføres.
- 3) Det bør innføres tekniske bestemmelser for typegodkjenning av reservedels-/utskiftningskatalysatorer som separate tekniske enheter for å sikre både deres ytelse med hensyn til utslipp og, eventuelt, forenligheten med egendiagnosesystemet i kjøretøyet de er utformet for. Det bør treffes tiltak for å fremme håndheving i

medlemsstatene gjennom merking av både reservedels-/utskiftningskatalysatorer og originale reservedels-/utskiftningskatalysatorer samt disses emballasje. I tillegg bør det anmodes om at utfyllende opplysninger følger med reservedels-/utskiftningskatalysatorer som ble produsert og solgt i Fellesskapet før dette direktiv ble vedtatt.

- 4) Ved direktiv 70/220/EØF ble det innført bestemmelser for egendiagnosesystemer. For å sikre at utviklingen av reservedelersomeravgjørende for egendiagnosesystemet skal fungere på riktig måte, ikke begrenses av mangel på relevante opplysninger om egendiagnosesystemer, bør det innføres krav om at kjøretøyets produsent gjør slike relevante opplysninger tilgjengelig for typegodkjenningens myndigheten.
- 5) De tekniske krav som gjelder strategier for feilindikering, er presisert, slik at det anses som en funksjonssvikt dersom egendiagnosesystemets terskelverdier overstiges eller dersom egendiagnosesystemet ikke oppfyller de grunnleggende krav til overvåking i dette direktiv.
- 6) Det er også nødvendig å innføre spesifikke endringer når det gjelder håndtering av opplysninger fra egendiagnosesystemer, slik at bensin- og gassdrevne kjøretøyer kan behandles separat.
- 7) På grunn av den korte fristen fram til 1. januar 2003 når nye typer gassdrevne kjøretøyer skal være utstyrt med et egendiagnosesystem, bør det tillates typegodkjenning av gassdrevne kjøretøyer med et begrenset antall mindre mangler som kan være oppstått på eller før typegodkjenningstidspunktet. Typegodkjenningensmyndigheten kan også utvide typegodkjenningensdokumentet for kjøretøyer som allerede er typegodkjent, i tilfeller der det senere avdekkes mangler ved egendiagnosesystemet på kjøretøyer i bruk. Slike utvidelser kan ikke tillates dersom muligheten til overvåking ikke er til stede. For mangler som er godtatt av typegodkjenningensmyndigheten, bør det angis en frist for utbedring på kjøretøyer som produseres senere.
- 8) Direktiv 70/220/EØF bør ajourføres slik at det tas hensyn til den tekniske utvikling og særlig de nye definisjonene av mer standardiserte feilkoder, mer produsentspesifikke

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 291 av 28.10.2002, s. 20, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 41/2003 av 16. mai 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 39 av 31.7.2003, s. 4.

⁽¹⁾ EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 18 av 21.1.2002, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 76 av 6.4.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 16 av 18.1.2002, s. 32.

feilkoder og nye heksadesimale koder, samt ISO-standard 15031-6 og SAE-standard J2012 som er ajourført.

- 9) Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF av 13. oktober 1998 om kvaliteten på bensin og dieselloje og om endring av rådsdirektiv 93/12/EØF⁽⁵⁾, endret ved kommisjonsdirektiv 2000/71/EF⁽⁶⁾, inneholder krav om at bensin- og dieselmotordrivstoff som selges i Fellesskapet fra 1. januar 2005, skal ha et høyeste tillatt svovelinnhold på 50 mg/kg (milliondeler). Referansedrivstoffene som ble benyttet til typegodkjenningsprøving av kjøretøyer i forhold til utslippsgrenseverdiene som gjelder fra 2005, bør der det er hensiktsmessig defineres på nytt for bedre å kunne vise innholdet av svovel, aromater og oksygen i de bensin- og dieseldrivstoffer som vil være tilgjengelige på markedet fra 2005, og benyttes av kjøretøyer med avanserte utslippskontrollsystemer eller en motor med direkte innsprøyting.
- 10) Direktiv 70/220/EØF bør derfor endres.
- 11) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling nedsatt ved direktiv 70/156/EØF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

1. Artikkel 1 i direktiv 70/220/EØF skal lyde:

«Artikkel 1

I dette direktiv menes med:

- a) «kjøretøy», ethvert kjøretøy som definert i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF,
- b) «kjøretøy som bruker LPG eller NG som drivstoff», et kjøretøy utstyrt med spesialutstyr for bruk av LPG eller NG i sitt framdriftssystem. Et slikt LPG- eller NG-kjøretøy kan være utformet og konstruert som et kjøretøy for én eller for to typer drivstoff,
- c) «kjøretøy for én type drivstoff», et kjøretøy som i hovedsak er utformet for fast drift på LPG eller NG, men som også kan ha et bensinsystem utelukkende til bruk i nødstilfeller eller ved start, og der bensintanken ikke inneholder mer enn 15 liter bensin,

d) «kjøretøy for to typer drivstoff», et kjøretøy som en del av tiden kan kjøre på bensin og en del av tiden på enten LPG eller NG.

2. Vedlegg I, II, III, IX, IX a, X, XI og XIII endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

1. Med virkning fra 1. juli 2003 skal medlemsstatene, dersom kjøretøyene oppfyller kravene i direktiv 70/220/EØF, endret ved dette direktiv, ikke:

- a) nekte å gi EF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, eller
- b) nekte nasjonal typegodkjenning, eller
- c) forby registrering, salg eller ibruktaking av kjøretøyer i henhold til artikkel 7 i direktiv 70/156/EØF.

2. Med virkning fra 1. juli 2003 skal medlemsstatene, dersom et nytt kjøretøy ikke oppfyller kravene i direktiv 70/220/EØF, endret ved dette direktiv, ikke lenger gi:

- a) EF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, eller
- b) nasjonal typegodkjenning.

Medlemsstatene kan imidlertid fortsatt gi slik typegodkjenning som det er vist til i første ledd dersom artikkel 8 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF får anvendelse.

3. Dersom kjøretøyene ikke oppfyller bestemmelsene i direktiv 70/220/EØF, som endret ved dette direktiv, skal medlemsstatene:

- a) anse samsvarssertifikatene som nye kjøretøyer er utstyrt med i henhold til direktiv 70/156/EØF, som ugyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i direktivet, og
- b) nekte at nye kjøretøyer som ikke er utstyrt med et gyldig samsvarssertifikat i henhold til direktiv 70/156/EØF, registreres, selges eller tas i bruk med mindre bestemmelsene i artikkel 8 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF påberopes.

4. Nr. 3 får anvendelse fra 1. januar 2006 på:

- a) kjøretøyer i gruppe M, unntatt kjøretøyer med en største tillatte masse på over 2 500 kg,
- b) kjøretøyer i gruppe N₁ klasse I.

⁽⁵⁾ EFT L 350 av 28.12.1998, s. 58.

⁽⁶⁾ EFT L 287 av 14.11.2000, s. 46.

Nr. 3 får anvendelse fra 1 januar 2007 på:

- a) kjøretøyer i gruppe N₁ klasse II og III, som definert i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF,
- b) kjøretøyer i gruppe M med en største tillatte masse på over 2 500 kg.

Artikkel 3

1. Med hensyn til nye reservedels-/utskiftningskatalysatorer som skal monteres på kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, som endret ved dette direktiv, skal medlemsstatene fra 1. juli 2003 ikke:

- a) nekte å gi EF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, eller
- b) forby at de selges eller monteres på et kjøretøy.

2. Med virkning fra 1. juli 2003 skal medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF for en ny reservedels-/utskiftningskatalysator dersom den ikke er typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, som endret ved dette direktiv.

3. Medlemsstatene skal, for kjøretøyer som allerede er i bruk, fortsatt tillate salg og montering av nye reservedels-/utskiftningskatalysatorer som før direktivet trådte i kraft er typegodkjent som en teknisk enhet.

Artikkel 4

Før 1. juli 2005 skal produsentene treffe tiltak for å sørge for utfyllende opplysninger, enten direkte til utsalgsstedet eller til alle distributører, som omfatter alle nye reservedels-/utskiftningskatalysatorer som ble innført for salg i EU før dette direktiv trådte i kraft, og som på annen måte ikke er i samsvar med kravene i kommisjonsdirektiv 98/77/EF⁽⁷⁾.

De utfyllende opplysningene det er vist til i første ledd, skal være i samsvar med vilkårene i nr. 7 i vedlegg XIII til dette direktiv.

Artikkel 5

Fra den dato dette direktiv trer i kraft skal bestemmelsene i nr. 7 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved dette direktiv, med særlig hensyn til samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, gjelde for alle kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med kravene i direktiv 70/220/EØF, som endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF⁽⁸⁾ eller senere endringsdirektiver.

Artikkel 6

1. Medlemsstatene skal innen 31. mai 2003 vedta og kunngjøre de bestemmelser som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene får anvendelse fra 1. juni 2003.

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.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 7

Dette direktiv trer i kraft den tredje dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. oktober 2002.

For Kommisjonen

Erkki LIIKANEN

Medlem av Kommisjonen

⁽⁷⁾ EFT L 286 av 23.10.1998, s. 34.

⁽⁸⁾ EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

VEDLEGG

ENDRINGER AV VEDLEGG I, II, III, IX, IX a, X, XI OG XIII TIL DIREKTIV 70/220/EØF

A. I vedlegg I gjøres følgende endringer:

1. I nr. 1 skal siste avsnitt lyde:

«Dette direktiv får også anvendelse på framgangsmåten for EF-typegodkjenning av reservedels-/utskiftningskatalysatorer som tekniske enheter, beregnet på montering på kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁.»

2. Nr. 2.17, 2.18 og 2.19 skal lyde:

«2.17. «originalkatalysator», en katalysator eller katalysatorenhet som omfattes av kjøretøyets typegodkjenning, og som er typebetegnet i nr. 1.10 i tillegget til vedlegg X til dette direktiv.

2.18. «reservedels-/utskiftningskatalysator», en katalysator eller katalysatorenhet som er ment å erstatte en originalkatalysator på et kjøretøy som er typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, og som kan typegodkjennes som teknisk enhet som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) i direktiv 70/156/EØF.

2.19. «original reservedels-/utskiftningskatalysator», en katalysator eller katalysatorenhet som er typebetegnet i nr 1.10 i tillegget til vedlegg X til dette direktiv, men som tilbys på markedet som tekniske enheter av innehaveren av kjøretøyets typegodkjenning.»

3. Nr. 3.2 skal lyde:

«3.2. Et mønster for opplysningsdokumentet med hensyn til eksosutslipp, fordampingsutslipp, holdbarhet og egendiagnosesystemet finnes i vedlegg II. Opplysningene under nr. 3.2.12.2.8.6 i vedlegg II skal tas med i tillegg 2 («Relevante opplysninger om egendiagnosesystemer») til EF-typegodkjenningsdokumentet i vedlegg X.»

4. Nr. 5.2.2 skal lyde:

«5.2.2. Kjøretøyer som har motor med elektrisk tenning og bruker LPG eller NG som drivstoff (kjøretøyer for én eller to typer drivstoff), skal underkastes følgende prøvinger:

type I (kontroll av de gjennomsnittlige utslipp fra eksosrør etter en kaldstart),

type II (karbonmonoksidutslipp ved tomgangsturtall),

type III (utslipp av veivhusgasser),

type IV (fordampingsutslipp), der dette er hensiktsmessig,

type V (forurensningsreducerende innretningers holdbarhet),

type VI (kontroll av gjennomsnittlige utslipp av karbonmonoksid og hydrokarbon fra eksosrør ved lav omgivelsestemperatur etter en kaldstart), der dette er hensiktsmessig,

prøving av egendiagnosesystemet, der dette er hensiktsmessig.»

5. Tabell I.5.2 erstattes av følgende tabell:

Typegodkjenningsprøving	Kjøretøyer med motor med elektrisk tenning i gruppe M og N			Kjøretøyer med motor med kompresjonstening i gruppe M ₁ og N ₁
	Bensindrevet kjøretøy	Kjøretøy for to typer drivstoff	Kjøretøy for én type drivstoff	
Type I	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (prøving med begge typer drivstoff) (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)
Type II	Ja	Ja (prøving med begge typer drivstoff)	Ja	—
Type III	Ja	Ja (bare prøving med bensin)	Ja	—
Type IV	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (bare prøving med bensin) (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	—	—
Type V	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (bare prøving med bensin) (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)
Type VI	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t)	Ja (største tillatte masse ≤ 3,5 t) (bare prøving med bensin)	—	—
Utvidelse	Nr. 6	Nr. 6	Nr. 6	Nr. 6; M ₂ og N ₂ med en referansemasse ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Egendiagnose-system	Ja, i samsvar med nr. 8.1.1 eller 8.4	Ja, i samsvar med nr. 8.1.2 eller 8.4	Ja, i samsvar med nr. 8.1.2 eller 8.4	Ja, i samsvar med nr. 8.2, 8.3 eller 8.4

⁽¹⁾ Kommissjonen skal undersøke nærmere spørsmålet om utvidelse av typegodkjenningsprøvingen til kjøretøyer i gruppe M₂ og N₂ med en referansemasse som ikke overstiger 2 840 kg, og senest i 2004 legge fram forslag i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 13 i direktiv 70/156/EØF, for tiltak som skal få anvendelse i 2005.»

6. I fotnote 1 til nr. 5.3.7.3 endres koeffisientene for HCV og OCV til følgende:

«Hcv = Atomforholdet mellom hydrogen og karbon [1,73], for LPG [2,53] og for NG [4,0]

Ocv = Atomforholdet mellom oksygen og karbon [0,02], for LPG [null] og for NG [null]».

7. Nr. 5.3.8 skal lyde:

«5.3.8. Reservedels-/utskiftningskatalysatorer og originale reservedels-/utskiftningskatalysatorer

5.3.8.1. Reservedels-/utskiftningskatalysatorer beregnet på montering i EF-typegodkjente kjøretøyer må prøves i samsvar med vedlegg XIII.

- 5.3.8.2. Originale reservedels-/utskiftningskatalysatorer som er av en type som omfattes av nr. 1.10 i tillegget til vedlegg X, og som er beregnet på montering i et kjøretøy som typegodkjenningedokumentet viser til, trenger ikke være i samsvar med vedlegg XIII til dette direktiv, forutsatt at de oppfyller kravene i nr. 5.3.8.2.1 og 5.3.8.2.2.
- 5.3.8.2.1. Merking
- Originale reservedels-/utskiftningskatalysatorer skal ha minst følgende kjennetegn:
- 5.3.8.2.1.1. kjøretøyprodusentens navn eller varemerke,
- 5.3.8.2.1.2. den originale reservedels-/utskiftningskatalysatorens varemerke og identifiserende delenummer, slik det er registrert i opplysningene nevnt i nr. 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2. Dokumentasjon
- Originale reservedels-/utskiftningskatalysatorer skal være utstyrt med følgende opplysninger:
- 5.3.8.2.2.1. kjøretøyprodusentens navn eller varemerke,
- 5.3.8.2.2.2. den originale reservedels-/utskiftningskatalysatorens varemerke og identifiserende delenummer, slik det er registrert i opplysningene nevnt i nr. 5.3.8.3,
- 5.3.8.2.2.3. for kjøretøyer der den originale reservedels-/utskiftningskatalysatoren er av en type som omfattes av nr. 1.10 i tillegget til vedlegg X, eventuelt med en merking som viser om den originale reservedels-/utskiftningskatalysatoren passer for montering i et kjøretøy som er utstyrt med et egenderdiagnosesystem,
- 5.3.8.2.2.4. monteringsinstrukser, om nødvendig.
- 5.3.8.2.2.5. Disse opplysningene skal gis enten
- som en brosjyre som følger med den originale reservedels-/utskiftningskatalysatoren, eller
 - på emballasjen som den originale reservedels-/utskiftningskatalysatoren selges i, eller
 - på andre hensiktsmessige måter.
- I alle tilfeller må slike opplysninger være tilgjengelige i produktkatalogen som distribueres til utsalgsstedene av kjøretøyprodusenten.
- 5.3.8.3. Kjøretøyprodusenten skal gi den tekniske instans og/eller godkjenningmyndigheten de nødvendige opplysninger i elektronisk format som forbinder de relevante delenumrene og typegodkjenningedokumentasjonen.
- Opplysningene skal omfatte:
- kjøretøyets varemerke(r) og type(r),
 - reservedels-/utskiftningskatalysatorens varemerke(r) og type(r),
 - den originale reservedels-/utskiftningskatalysatorens delenummer/delenumre,
 - typegodkjenningnummer for den/de aktuelle kjøretøytypen(e).»
8. Nr. 7.1.1 skal lyde:
- «7.1.1. Typegodkjenningmyndigheten foretar samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk på grunnlag av alle relevante opplysninger som produsenten har, etter tilsvarende framgangsmåter som de som er fastsatt i artikkel 10 nr. 1 og 2 i direktiv 70/156/EØF, samt i nr. 1 og 2 i vedlegg X til nevnte direktiv.
- Figur I.8 og I.9 i tillegg 4 til dette vedlegg viser framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk.

7.1.1.1. Parametrer som definerer gruppen av kjøretøyer i bruk

Gruppen av kjøretøyer i bruk kan defineres ut fra grunnleggende konstruksjonsparametrer som skal være felles for kjøretøyer i gruppen. Følgelig kan de kjøretøytyper som minst har disse felles parametrene, eller befinner seg innenfor de oppgitte toleransene som er beskrevet nedenfor, anses å tilhøre samme familie av kjøretøyer i bruk:

- forbrenningsprosess (totakts, firetakts, rotasjon),
- antall sylindre,
- motorblokkens oppbygging (rekkemotor, V-motor, stjernemotor, bokserkonfigurasjon, annet). Sylindrenes helling eller retning er ikke et kriterium,
- drivstofftilførsel (dvs. indirekte eller direkte innsprøyting),
- type kjølesystem (luft, vann, olje),
- innsugingsmetode (naturlig innsuging, overladet),
- drivstoff som motoren er utformet for (bensin, diesel, NG, LPG osv.) Kjøretøyer for to typer drivstoff kan grupperes sammen med kjøretøyer som kjøres med ett, forutsatt at et av drivstoffene er felles,
- katalysatorstype (treveiskatalysator eller annen (andre)),
- partikkelfelleteype (med eller uten),
- eksosresirkulasjon (med eller uten),
- slagvolum tilsvarende den største motoren i familien, minus 30 %.

7.1.1.2. Typegodkjenningensmyndigheten foretar samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk på grunnlag av opplysninger fra produsenten. Slike opplysninger skal minst omfatte:

- 7.1.1.2.1. produsentens navn og adresse,
- 7.1.1.2.2. navn, adresse, telefonnummer, telefaksnummer og e-postadresse til produsentens representant på de områder som omfattes av produsentens opplysninger,
- 7.1.1.2.3. modellnavn på de kjøretøyer som omfattes av produsentens opplysninger,
- 7.1.1.2.4. eventuelt listen over kjøretøytyper som omfattes av produsentens opplysninger, dvs. gruppen av kjøretøyer i bruk i samsvar med nr. 7.1.1.1,
- 7.1.1.2.5. kjøretøyets identifikasjonsnummerkoder (VIN) som gjelder kjøretøytypene i gruppen av kjøretøyer i bruk (VIN-prefiks),
- 7.1.1.2.6. numrene til typegodkjenningene som gjelder for kjøretøytypene i gruppen av kjøretøyer i bruk, herunder eventuelt numrene til alle utvidelser og feilrettinger/tilbakekallinger (endringer),
- 7.1.1.2.7. nærmere opplysninger om utvidelser, feilrettinger/tilbakekallinger for typegodkjenninger for kjøretøyer som omfattes av produsentens opplysninger (dersom typegodkjenningensmyndigheten ber om dette),
- 7.1.1.2.8. tidsrommet som produsentens opplysninger ble innsamlet over,
- 7.1.1.2.9. kjøretøykonstruksjonsperioden som omfattes av produsentens opplysninger (f.eks. kjøretøyer produsert i løpet av kalenderåret 2001),

- 7.1.1.2.10. produsentens framgangsmåte for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, herunder:
 - 7.1.1.2.10.1. metode for lokalisering av kjøretøyer,
 - 7.1.1.2.10.2. utvalgs- og avvisningskriterier for kjøretøyer,
 - 7.1.1.2.10.3. prøvingstyper og –framgangsmåter som brukes for programmet,
 - 7.1.1.2.10.4. produsentens godkjennings-/avvisningskriterier for gruppen av kjøretøyer i bruk,
 - 7.1.1.2.10.5. geografisk(e) område(r) der produsenten har samlet inn opplysninger,
 - 7.1.1.2.10.6. benyttet prøvestørrelse og prøvetakingsplan,
 - 7.1.1.2.11. resultatene av produsentens framgangsmåte for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, herunder:
 - 7.1.1.2.11.1. identifisering av de kjøretøyer som omfattes av programmet (uansett om disse er utprøvd eller ikke). Identifiseringen skal omfatte:
 - modellnavn,
 - kjøretøyets identifikasjonsnummer (VIN),
 - kjøretøyets registreringsnummer,
 - produksjonsdato,
 - området der kjøretøyet anvendes (dersom dette er kjent),
 - monterte dekk,
 - 7.1.1.2.11.2. årsak(er) til at et kjøretøy avvises fra utvalget,
 - 7.1.1.2.11.3. tidligere service av hvert enkelt kjøretøy i utvalget (herunder eventuelle endringer),
 - 7.1.1.2.11.4. tidligere reparasjoner av hvert enkelt kjøretøy i utvalget (der dette er kjent),
 - 7.1.1.2.11.5. prøvingsdata, herunder:
 - prøvingsdato,
 - prøvingssted,
 - tilbakelagt strekning ifølge kjøretøyets kilometertellerstand,
 - spesifikasjoner av prøvingsdrivstoff (f.eks. referansedrivstoff eller drivstoff som finnes på markedet),
 - prøvingsforhold (temperatur, fuktighet, dynamometerets svingmasse),
 - dynamometerinnstillinger (f.eks. effektinnstilling),
 - prøvingsresultater (fra minst tre ulike kjøretøyer per familie),
 - 7.1.1.2.12. opplysninger fra egenderdiagnosesystemet.»
9. Nr. 7.1.2 skal lyde:
- «7.1.2. Opplysningene som produsenten innhenter, skal være tilstrekkelig omfattende til å sikre at ytelsen til kjøretøyer i bruk kan vurderes for normale bruksforhold som definert i nr. 7.1, og på en måte som er representativ for produsentens geografiske gjennomtrengning av markedet.

Med hensyn til dette direktiv skal produsenten ikke være forpliktet til å foreta samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk for en kjøretøytype dersom han på tilfredsstillende vis kan påvise overfor typegodkjenningsmyndigheten at det årlig selges færre enn 5 000 av denne kjøretøytypen i Fellesskapet.»

10. Nr. 7.1.7 skal lyde (Nr. 7.1.7.1-7.1.7.5 skal ikke endres):

«7.1.7. På grunnlag av kontrollen nevnt i nr. 7.1.1, skal godkjenningsmyndigheten enten:

- bestemme at samsvaret for en kjøretøytype i bruk eller en gruppe av kjøretøyer i bruk er tilfredsstillende, og ikke treffe ytterligere tiltak,
- bestemme at opplysningene som produsenten leverer, ikke er tilstrekkelige til at det kan tas en avgjørelse, og anmode om ytterligere opplysninger eller prøvingsdata fra produsenten, eller
- bestemme at samsvaret for en kjøretøytype i bruk, eller for kjøretøytype(r) som er en del av en familie kjøretøyer i bruk, ikke er tilfredsstillende, og fortsette med prøving av slike kjøretøytyper i samsvar med tillegg 3 til dette vedlegg.

Dersom produsenten tillates å ikke utføre samsvarskontroll for en bestemt kjøretøytype i samsvar med nr. 7.1.2, kan typegodkjenningsmyndigheten fortsatt la slike kjøretøytyper prøves i samsvar med tillegg 3 til dette vedlegg.»

11. Nr. 2.6 i tillegg 3 skal lyde:

«2.6. Bly- og svovelinnholdet i en drivstoffprøve fra kjøretøyet drivstofftank skal oppfylle gjeldende standarder fastsatt i direktiv 98/70/EF(*), og det skal ikke være tegn på bruk av feil drivstoff. Det kan foretas kontroller f.eks. i eksosrøret.

(*) EFT L 350 av 28.12.1998, s. 58.»

12. Nr. 6.1 i tillegg 3 skal lyde:

«6.1. Når flere enn ett kjøretøy viser seg å være en utslippsavviker som enten:

- oppfyller vilkårene i nr. 3.2.3 i tillegg 4 samtidig som typegodkjenningsmyndigheten og produsenten er enige om at utslippsoverskridelsen har samme årsak, eller
- oppfyller vilkårene i nr. 3.2.4 i tillegg 4 samtidig som typegodkjenningsmyndigheten har slått fast at utslippsoverskridelsen har samme årsak,

skal typegodkjenningsmyndigheten anmode produsenten om å framlegge en plan for korrigerende tiltak for å utbedre det manglende samsvaret.»

13. I tillegg 4 til vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Nr. 3 skal lyde:

«3. FRAMGANGSMÅTE SOM SKAL FØLGES NÅR DET ER UTSLIPPSAVVIKERE I UTVALGET(*)

3.1. Fra et utvalg som består av minst tre og høyst det antall som fastsettes etter framgangsmåten i nr. 4, tas et vilkårlig kjøretøy, og utslippet av forurensende stoffer som omfattes av bestemmelsene, måles for å avgjøre om det er en utslippsavviker.

- 3.2. Et kjøretøy anses som en utslippsavviker når vilkårene i enten nr. 3.2.1 eller nr. 3.2.2 er oppfylt.
- 3.2.1. For kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med grenseverdiene angitt i rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I, er en utslippsavviker et kjøretøy der den gjeldende grenseverdi for et forurensende stoff overskrides med en faktor på 1,2.
- 3.2.2. For kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med grenseverdiene angitt i rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I, er en utslippsavviker et kjøretøy der den gjeldende grenseverdi for et forurensende stoff overskrides med en faktor på 1,5.
- 3.2.3. For spesifikke tilfeller av et kjøretøy med et målt utslipp av et hvilket som helst forurensende stoff i «mellomsonen»(**).
- 3.2.3.1. Dersom kjøretøyet oppfyller vilkårene i dette nr., skal årsaken til utslippsoverskridelsen fastslås, og et annet kjøretøy tas deretter vilkårlig fra utvalget.
- 3.2.3.2. Dersom flere enn ett kjøretøy oppfyller vilkårene i dette nr., skal typegodkjenningmyndigheten og produsenten avgjøre om utslippsoverskridelsen fra begge kjøretøyer har samme årsak.
- 3.2.3.2.1. Dersom typegodkjenningmyndigheten og produsenten er enige om at utslippsoverskridelsen har samme årsak, anses utvalget som avvist og planen for korrigerende tiltak angitt i nr. 6 i tillegg 3 får anvendelse.
- 3.2.3.2.2. Dersom typegodkjenningmyndigheten og produsenten ikke blir enige om enten årsaken til utslippsoverskridelsen fra et enkelt kjøretøy eller om årsakene for flere enn ett kjøretøy er de samme, skal et annet kjøretøy tas vilkårlig fra utvalget, med mindre utvalgets største tillatte størrelse allerede er nådd.
- 3.2.3.3. Dersom det bare er funnet ett kjøretøy som oppfyller vilkårene i dette nr., eller når det er funnet flere enn ett kjøretøy og typegodkjenningmyndigheten og produsenten er enige om at det skyldes ulike årsaker, tas et annet vilkårlig kjøretøy fra utvalget, med mindre utvalgets største tillatte størrelse allerede er nådd.
- 3.2.3.4. Dersom utvalgets største tillatte størrelse allerede er nådd og det ikke ble funnet flere enn ett kjøretøy som oppfyller kravene i dette nr. der utslippsoverskridelsen skyldes samme årsak, anses utvalget som godkjent med hensyn til kravene i nr. 3 i dette tillegg.
- 3.2.3.5. Dersom det opprinnelige utvalget på et tidspunkt er uttømt, legges et nytt kjøretøy til det opprinnelige utvalget og dette kjøretøyet benyttes.
- 3.2.3.6. Når et nytt kjøretøy tas fra utvalget, får den statistiske framgangsmåten i nr. 4 i dette tillegg anvendelse på det utvidede utvalget.
- 3.2.4. For spesifikke tilfeller av et kjøretøy med et målt utslipp av et hvilket som helst forurensende stoff i «feilsonen»(***)).
- 3.2.4.1. Dersom kjøretøyet oppfyller vilkårene i dette nr., skal typegodkjenningmyndigheten fastslå årsaken til utslippsoverskridelsen og et annet kjøretøy tas deretter vilkårlig fra utvalget.

- 3.2.4.2. Dersom flere enn ett kjøretøy oppfyller vilkårene i dette nr. og typegodkjenningmyndigheten fastslår at utslippsoverskridelsen har samme årsak, skal produsenten opplyses om at utvalget anses som avvist og om årsakene til denne avgjørelsen, og planen for korrigerende tiltak angitt i nr. 6 i tillegg 3 får anvendelse.
- 3.2.4.3. Dersom det bare er funnet ett kjøretøy som oppfyller vilkårene i dette nr., eller når det er funnet flere enn ett kjøretøy og typegodkjenningmyndigheten har fastslått at det skyldes ulike årsaker, tas et annet vilkårlig kjøretøy fra utvalget, med mindre utvalgets største tillatte størrelse allerede er nådd.
- 3.2.4.4. Dersom utvalgets største tillatte størrelse allerede er nådd og det ikke ble funnet flere enn ett kjøretøy som oppfyller kravene i dette nr. der utslippsoverskridelsen skyldes samme årsak, anses utvalget som godkjent med hensyn til kravene i nr. 3 i dette tillegg.
- 3.2.4.5. Dersom det opprinnelige utvalget på et tidspunkt er uttømt, legges et nytt kjøretøy til det opprinnelige utvalget og dette kjøretøyet benyttes.
- 3.2.4.6. Når et nytt kjøretøy tas fra utvalget, får den statistiske framgangsmåten i nr. 4 i dette tillegg anvendelse på det utvidede utvalget.
- 3.2.5. Når et kjøretøy viser seg å ikke være en utslippsavvikler, tas et annet vilkårlig kjøretøy fra utvalget.»

(*) På grunnlag av faktiske data fra samsvarsprøvinger av kjøretøyer i bruk som skal leveres av medlemsstatene innen 31. desember 2003, kan kravene i dette nr. gjennomgås på nytt for å vurdere a) om definisjonen av en utslippsavvikler må revideres med hensyn til kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med grenseverdiene angitt i rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I, b) om framgangsmåten for identifisering av utslippsavviklere bør endres og c) om framgangsmåtene for samsvarsprøving av kjøretøyer i bruk på et hensiktsmessig tidspunkt bør erstattes med en ny statistisk framgangsmåte. Dersom det er hensiktsmessig, vil Kommissjonen foreslå de nødvendige endringer etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 13 i direktiv 70/156/EØF.

(**) For alle kjøretøyer fastsettes «mellomsonen» slik: Kjøretøyet skal oppfylle vilkårene i enten nr. 3.2.1 eller nr. 3.2.2 og i tillegg skal de målte verdiene for det samme forurensende stoff som omfattes av bestemmelsene, være lavere enn det nivå som fastsettes ut fra produktet av grenseverdien for det samme forurensende stoffet angitt i rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I, multiplisert med en faktor på 2,5.

(***) For alle kjøretøyer fastsettes «feilsonen» slik: Den målte verdi for ethvert forurensende stoff som omfattes av bestemmelsene, er høyere enn det nivå som fastsettes ut fra produktet av grenseverdien for det samme forurensende stoffet angitt i rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I, multiplisert med en faktor på 2,5.»

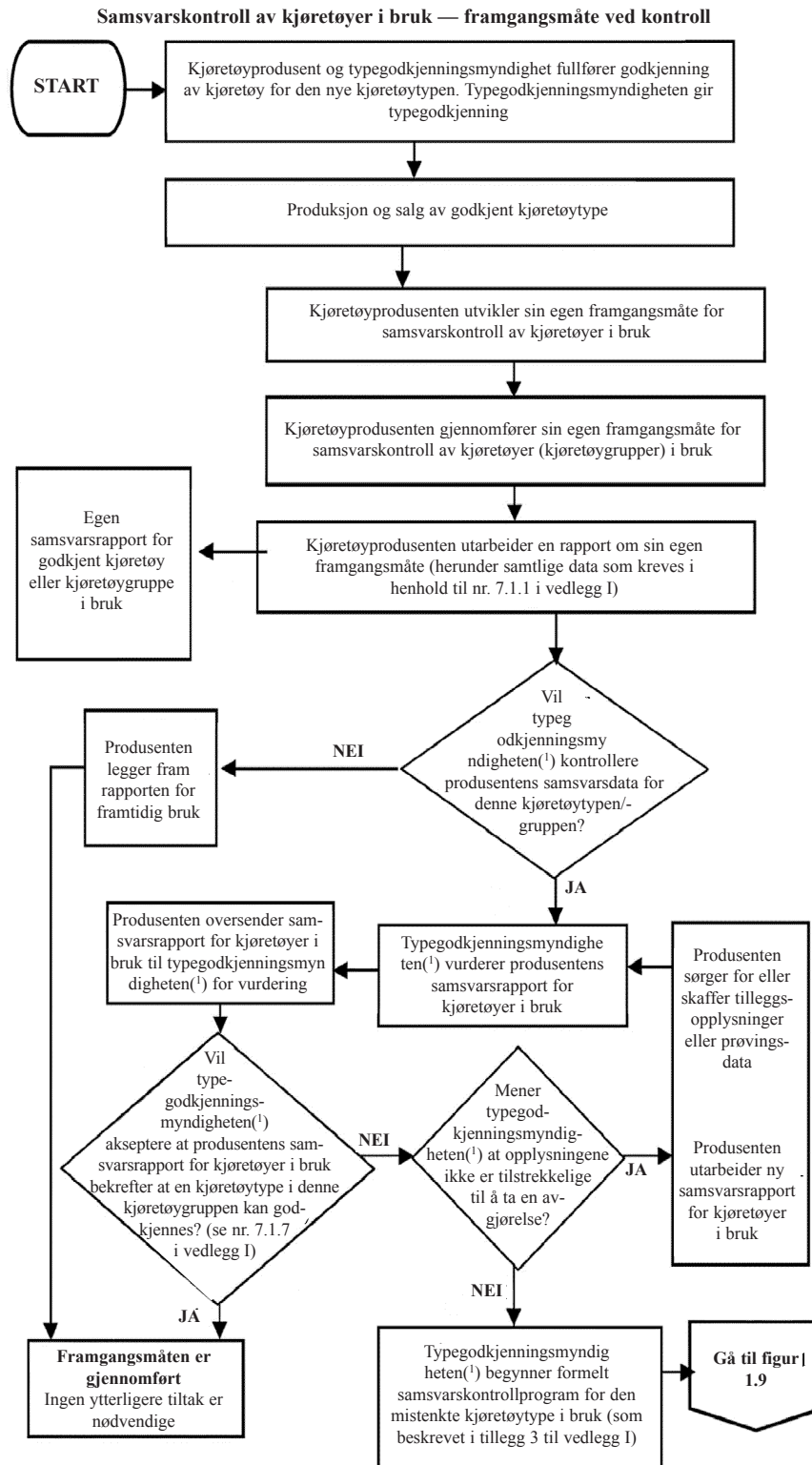
b) I nr. 4.2 erstattes setningen «(se figur I.7)» med «(se figur I.9)».

c) Tidligere «Figur I.7» blir «Figur I.9. Samsvarsprøving av kjøretøyer i bruk — utvelgning og prøving av kjøretøyer».

I figur I.9 skal ordet «ja» umiddelbart over den rombeformede boksen nederst til venstre i figuren endres til ordet «nei». I figur I.9 skal ordet «nei» umiddelbart over den rombeformede boksen nederst til høyre i figuren endres til «nei, eller usikker».

d) Ny «Figur I.8» innsettes:

«Figur I.8



(1) I dette tilfellet betyr typegodkjenningsmyndighet den typegodkjenningsmyndigheten som ga typegodkjenningen i samsvar med direktiv 70/220/EØF.»

B. I vedlegg II gjøres følgende endringer:

1. Nytt nr. 3.2.12.2.8.6 skal lyde:

«3.2.12.2.8.6. Følgende tilleggsopplysninger må framlegges av kjøretøyprodusenten for å gjøre det mulig å produsere erstatnings- eller servicedeler som er forenlige med egendiagnosesystemer, samt diagnoseverktøy og prøvingsutstyr, med mindre slike opplysninger omfattes av immaterialrettigheter eller utgjør spesifikk fagkunnskap hos produsenten eller leverandøren(e) av originalt utstyr.

Opplysningene i dette nr. skal gjentas i tillegg 2 til EF-typegodkjenningsdokumentet (vedlegg X til dette direktiv).

3.2.12.2.8.6.1. En beskrivelse av type og antall forkondisjoneringssykluser for den opprinnelige typegodkjenningen av kjøretøyet.

3.2.12.2.8.6.2. En beskrivelse av den type demonstrasjonssyklus for egendiagnose som ble benyttet for den opprinnelige typegodkjenningen av kjøretøyet, for den delen som overvåkes av egendiagnosesystemet.

3.2.12.2.8.6.3. Et omfattende dokument som beskriver alle overvåkede deler sammen med strategien for påvisning av feil og aktivering av feilindikatoren (fast antall kjøringssykluser eller statistisk metode), inkludert en liste over relevante sekundære overvåkede parametere for hver del som overvåkes av egendiagnosesystemet. En liste over alle anvendte egendiagnosekoder og formater (med forklaring av hver enkelt) tilknyttet de enkelte utslippsrelaterte delene i drivaggregatet og de enkelte ikke-utslippsrelaterte delene, der overvåking av delen benyttes til å slå fast aktivering av feilindikatoren. Det må særlig gis en omfattende forklaring for dataene angitt i \$05 Test ID \$21 til FF og dataene angitt i \$06. For kjøretøytyper som bruker en kommunikasjonsforbindelse i samsvar med ISO 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on controller area network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», må det gis en omfattende forklaring for dataene angitt i \$06 Test ID \$00 til FF for hver overvåkings-ID som støttes i egendiagnosesystemet.

3.2.12.2.8.6.4. De opplysninger som kreves i dette nr. kan for eksempel leveres ved å fylle ut en tabell som tabellen nedenfor, som skal tilknyttes dette vedlegg.

Del	Feilkode	Overvåkingsstrategi	Kriterier for påvisning av feil	Kriterier for aktivering av feilindikator	Sekundære parametere	Forkondisjonering	Demonstrasjonsprøving
Katalysator	P0420	Signaler fra lambda-sonde 1 og 2	Forskjell i signaler fra sensor 1 og 2	Tredje syklus	Motor-turtall, motorbelastning, A/F modus, katalysatortemperatur	To type I-sykluser	Type I»

C. I vedlegg III gjøres følgende endringer:

1. Nytt nr. 2.3.5 skal lyde:

«2.3.5. For en kjøretøytype der motorens tomgangsturtall er høyere enn motorturtallet som ville forekommet under fase 5, 12 og 24 i den elementære bykjøringssyklusen (Del 1), kan clutchen på anmodning fra produsenten utkoples under den forrige fasen.»

2. Nr. 3.2 skal lyde:

«3.2. Drivstoff

Når et kjøretøy prøves mot utslippsgrenseverdiene i rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til dette direktiv, skal det anvendte referansedrivstoff være i samsvar med de spesifikasjoner som er gitt i avsnitt A i vedlegg IX eller, for gassformige referansedrivstoff, enten avsnitt A.1 eller avsnitt B i vedlegg IX a.

Når et kjøretøy prøves mot utslippsgrenseverdiene i rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til dette direktiv, skal det anvendte referansedrivstoff være i samsvar med de spesifikasjoner som er gitt i avsnitt B i vedlegg IX eller, for gassformige referansedrivstoff, enten avsnitt A.2 eller avsnitt B i vedlegg IX a.»

3. I kolonne 5 i tabell III.1.2 (under overskriften «Hastighet km/t») skal fase 23 lyde: «35 — 10».

D. Vedlegg VII nr. 3.4.1 skal lyde:

«3.4.1. Prøvingsdrivstoffet skal være i samsvar med de spesifikasjoner som er gitt i avsnitt C i vedlegg IX.»

E. Vedlegg IX skal lyde:

«VEDLEGG IX

A. **Spesifikasjoner for referansedrivstoff for prøving av kjøretøyer i forhold til utslippsgrenseverdiene angitt i rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I — type I-prøving**

1. TEKNISKE DATA FOR REFERANSEDRIVSTOFF SOM SKAL BRUKES TIL PRØVING AV KJØRETØYER MED MOTOR MED ELEKTRISK TENNING

Type: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvingsmetode
		Laveste	Høyeste	
RON-oktantall		95,0	—	EN 25164
MON-oktantall		85,0	—	EN 25163
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Damptrykk etter Reid-metoden	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destillasjon:				
— startkokepunkt	°C	24	40	EN-ISO 3405
— fordampet ved 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— fordampet ved 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— sluttkokepunkt	°C	190	215	EN-ISO 3405
Rest	% v/v	—	2	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Hydrokarbonanalyse:				
— alkener	% v/v	—	10	ASTM D 1319
— aromater	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	Pr. EN 12177
— mettede forbindelser	% v/v	—	rest	ASTM D 1319
Karbon/hydrogen-forhold		rapporteres	rapporteres	
Induksjonsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oksygeninnhold	% m/m	—	2,3	EN 1601
Guminnhold	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovelinhold ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Kobberkorrosjon klasse I		—	1	EN-ISO 2160
Blyinnhold	mg/l	—	5	EN 237
Fosforinnhold	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(¹) Verdiene nevnt i spesifikasjonene, er «sanne verdier». Deres grenseverdier er fastsatt i henhold til ISO 4259 *Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test* og ved fastsettelse av minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null; ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi er minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, bør drivstoffprodusenten likevel ta sikte på en nullverdi der den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R og ved middelverdien dersom høyeste og laveste tillatte verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare spørsmålet om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, bør vilkårene i ISO 4259 anvendes.

(²) Drivstoffet kan inneholde antioksidanter og metalldeaktivatorer som normalt brukes til å stabilisere bensinstømmer på raffinerier, men rensedmidler/dispergeringsmidler og oppløsende oljer må ikke tilsettes.

(³) Det faktiske svovelinholdet i drivstoffet som brukes til type 1-prøvingen, skal rapporteres.

2. TEKNISKE DATA FOR REFERANSEDRIVSTOFF SOM SKAL BRUKES TIL PRØVING AV KJØRETØYER MED DIESELMOTOR

Type: Diesellolje

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Cetantall ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillasjon:				
— 50 %-punkt	°C	245	—	EN-ISO 3405
— 95 %-punkt	°C	345	350	EN-ISO 3405
— sluttkekepunkt	°C	—	370	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Flammepunkt	°C	55	—	EN 22719
Blokkeringspunkt	°C	—	- 5	EN 116
Viskositet ved 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Polysykliske aromatiske hydrokarboner	% m/m	3	6,0	IP 391
Svovelinnhold ⁽²⁾	mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Kobberkorrosjon		—	1	EN-ISO 2160
Koksrest etter Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Askeinnhold	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Vanninnhold	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Nøytraliseringstall (sterk syre)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95
Oksidasjonsstabilitet ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Ny og bedre metode for polysykliske aromater er under utvikling	% m/m	—	—	EN 12916

⁽¹⁾ Verdiene nevnt i spesifikasjonene, er «sanne verdier». Deres grenseverdier er fastsatt i henhold til ISO 4259 *Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test* og ved fastsettelse av minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null; ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi er minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, bør drivstoffprodusenten likevel ta sikte på en nullverdi der den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R og ved middelverdien dersom høyeste og laveste tillatte verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare spørsmålet om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, bør vilkårene i ISO 4259 anvendes.

⁽²⁾ Det angitte området for cetan oppfyller ikke kravet om minst 4R. I tilfelle av uenighet mellom drivstoffleverandør og -bruker, kan vilkårene i ISO 4259 anvendes for å løse tvisten, forutsatt at det foretas et tilstrekkelig antall målinger til å oppnå den nødvendige nøyaktighet, noe som er å foretrekke framfor en enkelt bestemmelse.

⁽³⁾ Det faktiske svovelinnhold i drivstoffet som brukes til type I-prøvingen, skal rapporteres.

⁽⁴⁾ Selv om oksidasjonsstabiliteten kontrolleres, vil holdbarhetstiden trolig være begrenset. Leverandøren bør rådspørres om lagringsforhold og holdbarhet.

B. Spesifikasjoner for referansedrivstoff for prøving av kjøretøyer i forhold til utslippsgrenseverdiene angitt i rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I — type I-prøving

1. TEKNISKE DATA FOR REFERANSEDRIVSTOFF SOM SKAL BRUKES TIL PRØVING AV KJØRETØYER MED MOTOR MED ELEKTRISK TENNING

Type: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmetsode
		Laveste	Høyeste	
RON-oktantall		95,0	—	EN 25164
MON-oktantall		85,0	—	EN 25163
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Damptrykk etter Reid-metoden	kPa	56,0	60,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillasjon:				
— fordampet ved 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— fordampet ved 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— fordampet ved 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— sluttkokepunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405
Rest	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Hydrokarbonanalyse:				
— alkener	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
— aromater	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
— mettede forbindelser	% v/v	rapporteres		Pr. EN 12177
Karbon/hydrogen-forhold		rapporteres		
Induksjonsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oksygeninnhold	% m/m	—	1,0	EN 1601
Guminhold	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovelinhold ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosjon		—	klasse 1	EN-ISO 2160

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Blyinnhold	mg/l	—	5	EN 237
Fosforinnhold	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(¹) Verdiene nevnt i spesifikasjonene, er «sanne verdier». Deres grenseverdier er fastsatt i henhold til ISO 4259 *Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test* og ved fastsettelse av minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null; ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi er minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, bør drivstoffprodusenten likevel ta sikte på en nullverdi der den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R og ved middelverdien dersom høyeste og laveste tillatte verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare spørsmålet om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, bør vilkårene i ISO 4259 anvendes.

(²) Drivstoffet kan inneholde antioksidanter og metalldeaktivatorer som normalt brukes til å stabilisere bensinstømmer på raffinerier, men rensedmidler/dispergeringsmidler og oppløsende oljer må ikke tilsettes.

(³) Det faktiske svovelinnholdet i drivstoffet som brukes til type I-prøvingen, skal rapporteres.

2. TEKNISKE DATA FOR REFERANSEDRIVSTOFF SOM SKAL BRUKES TIL PRØVING AV KJØRETØYER MED DIESELMOTOR

Type: Diesellolje

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Cetantall ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillasjon:				
— 50 %-punkt	°C	245	—	EN-ISO 3405
— 95 %-punkt	°C	345	350	EN-ISO 3405
— sluttkokepunkt	°C	—	370	EN-ISO 3405
Flammepunkt	°C	55	—	EN 22719
Blokkeringspunkt	°C	—	- 5	EN 116
Viskositet ved 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Polysykliske aromatiske hydrokarboner	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Svovelinnhold ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosjon		—	klasse 1	EN-ISO 2160
Koksrest etter Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Askeinnhold	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		Laveste	Høyeste	
Vanninnhold	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Nøytraliseringsstall (sterk syre)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Oksidasjonsstabilitet ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Smøreevne (slitasjeflekkens diameter ved HFRR-prøving ved 60 °C)	µm	—	400	CEC F-06-A-96
Fettsyremetyler	Forbudt			

- (¹) Verdiene nevnt i spesifikasjonene, er «sanne verdier». Deres grenseverdier er fastsatt i henhold til ISO 4259 *Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test* og ved fastsettelse av minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null; ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi er minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, bør drivstoffprodusenten likevel ta sikte på en nullverdi der den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R og ved middelverdien dersom høyeste og laveste tillatte verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare spørsmålet om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, bør vilkårene i ISO 4259 anvendes.
- (²) Det angitte området for cetan oppfyller ikke kravet om minst 4R. I tilfelle av uenighet mellom drivstoffleverandør og -bruker, kan vilkårene i ISO 4259 anvendes for å løse tvisten, forutsatt at det foretas et tilstrekkelig antall målinger til å oppnå den nødvendige nøyaktighet, noe som er å foretrekke framfor en enkelt bestemmelse.
- (³) Det faktiske svovelinnhold i drivstoffet som brukes til type I-prøvingen, skal rapporteres.
- (⁴) Selv om oksidasjonsstabiliteten kontrolleres, vil holdbarhetstiden trolig være begrenset. Leverandøren bør rådspørres om lagringsforhold og holdbarhet.

C. **Spesifikasjoner for referansedrivstoff som skal brukes til prøving av kjøretøyer med motor med elektrisk tenning ved lav omgivelsestemperatur — type VI-prøving**

Type: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		Laveste	Høyeste	
RON-oktantall		95,0	—	EN 25164
MON-oktantall		85,0	—	EN 25163
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Damptrykk etter Reid-metoden	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillasjon:				
— fordampet ved 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— fordampet ved 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— fordampet ved 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— sluttkokepunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode
		Laveste	Høyeste	
Rest	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Hydrokarbonanalyse:				
— alkener	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
— aromater	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
— mettede forbindelser	% v/v	rapporteres		Pr. EN 12177
Karbon/hydrogen-forhold		rapporteres		
Induksjonsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oksygeninnhold	% m/m	—	1,0	EN 1601
Gumminnhold	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovelinhold ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosjon		—	klasse 1	EN-ISO 2160
Blyinnhold	mg/l	—	5	EN 237
	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(1) Verdiene nevnt i spesifikasjonene, er «sanne verdier». Deres grenseverdier er fastsatt i henhold til ISO 4259 *Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test* og ved fastsettelse av minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null; ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi er minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, bør drivstoffprodusenten likevel ta sikte på en nullverdi der den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R og ved middelverdien dersom høyeste og laveste tillatte verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare spørsmålet om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, bør vilkårene i ISO 4259 anvendes.

(2) Drivstoffet kan inneholde antioksidanter og metalldeaktivatorer som normalt brukes til å stabilisere bensinstrømmer på raffinerier, men rensemidler/dispergeringsmidler og oppløsende oljer må ikke tilsettes.

(3) Det faktiske svovelinholdet i drivstoffet som brukes til type VI-prøvingen, skal rapporteres.»

F. I vedlegg IX a gjøres følgende endringer:

«VEDLEGG IX a

SPEKIFIKASJONER FOR GASSFORMIGE REFERANSEDRIVSTOFF

A. Tekniske data for LPG-referansedrivstoff

1. TEKNISKE DATA FOR LPG-REFERANSEDRIVSTOFF FOR PRØVING AV KJØRETØYER I FORHOLD TIL UTSLIPPSGRENSEVERDIENE ANGITT I RAD A I TABELLEN I NR. 5.3.1.4 I VEDLEGG I — TYPE I-PRØVING

Parameter	Enhet	Drivstoff A	Drivstoff B	Prøvmingsmetode
<i>Sammensetning:</i>				ISO 7941
C ₃ -innhold	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	

Parameter	Enhet	Drivstoff A	Drivstoff B	Prøvningsmetode
C ₄ -innhold	% vol.	rest	rest	
< C ₃ , > C ₄	% vol.	høyst 2	høyst 2	
Alkener	% vol.	høyst 12	høyst 15	
Fordampingsrest	mg/kg	høyst 50	høyst 50	ISO 13757
Vann ved 0 °C		uten	uten	visuell kontroll
Samlet svovelinnhold	mg/kg	høyst 50	høyst 50	EN 24260
Hydrogensulfid		intet	intet	ISO 8819
Kobberbåndkorrosjon	klassifisering	klasse 1	klasse 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lukt		karakteristisk	karakteristisk	
MON-oktantall		minst 89	minst 89	EN 589 vedlegg B

⁽¹⁾ Denne metoden gir ikke nødvendigvis nøyaktig bestemmelse av mengden av korroderende stoffer dersom prøven inneholder korrosjonshemmere eller andre kjemikalier som begrenser prøvens korrosivitet på kobberstrimmelen. Tilsetning av slike forbindelser utelukkende for det formål å påvirke prøvningsresultatet, er derfor forbudt.

2. TEKNISKE DATA FOR LPG-REFERANSEDRIVSTOFF FOR PRØVING AV KJØRETØYER I FORHOLD TIL UTSLIPPSGRENSEVERDIENE ANGITT I RAD B I TABELLEN I NR. 5.3.1.4 I VEDLEGG I — TYPE I-PRØVING

Parameter	Enhet	Drivstoff A	Drivstoff B	Prøvningsmetode
<i>Sammensetning:</i>				ISO 7941
C ₃ -innhold	% vol	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -innhold	% vol	rest	rest	
< C ₃ , > C ₄	% vol	høyst 2	høyst 2	
Alkener	% vol	høyst 12	høyst 15	
Fordampingsrest	mg/kg	høyst 50	høyst 50	ISO 13757
Vann ved 0 °C		uten	uten	visuell kontroll
Samlet svovelinnhold	mg/kg	høyst 10	høyst 10	EN 24260
Hydrogensulfid		intet	intet	ISO 8819

Parameter	Enhet	Drivstoff A	Drivstoff B	Prøvningsmetode
Kobberbåndkorrosjon	Klassifisering	klasse 1	klasse 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lukt		karakteristisk	karakteristisk	
MON-oktantall		minst 89	minst 89	EN 589 vedlegg B

(¹) Denne metoden gir ikke nødvendigvis nøyaktig bestemmelse av mengden av korroderende stoffer dersom prøven inneholder korrosjonshemmere eller andre kjemikalier som begrenser prøvens korrosivitet på kobberstrimmelen. Tilsetning av slike forbindelser utelukkende for det formål å påvirke prøvningsresultatet, er derfor forbudt.

B. Tekniske data for NG-referansedrivstoff

Egenskaper	Enheter	Grunnlag	Grenseverdier		Prøvningsmetode
			Laveste	Høyeste	

Referansedrivstoff G₂₀

<i>Sammensetning:</i>					
Metan	mol %	100	99	100	ISO 6974
Rest ⁽¹⁾	mol %	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mol %				ISO 6974
Svovelinhold	mg/m ³ (²)	—	—	10	ISO 6326-5
Wobbetall (netto)	MJ/m ³ (³)	48,2	47,2	49,2	

Referansedrivstoff G₂₅

<i>Sammensetning:</i>					
Metan	mol %	86	84	88	ISO 6974
Rest ⁽¹⁾	mol %	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mol %	14	12	16	ISO 6974
Svovelinhold	mg/m ³ (²)	—	—	10	ISO 6326-5
Wobbetall (netto)	MJ/m ³ (³)	39,4	38,2	40,6	

(¹) Uvirksomme (forskjellig fra N₂) + C₂ + C₂₊.

(²) Verdien bestemmes ved 293,2 K (20 °C) og 101,3 kPa.

(³) Verdien bestemmes ved 273,2 K (0 °C) og 101,3 kPa.»

G. I vedlegg X gjøres følgende endringer:

1. Tredje linje i tittelen skal lyde:
«EF-TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT»
2. Nr. 1.8.1.1 skal lyde:
«1.8.1.1. Gjenta tabellen for alle LPG/NG-referansedrivstoff og angi om resultatene er målt eller beregnet, og gjenta tabellen for det (ene) endelige resultatet av kjøretøyets utslipp for LPG eller NG. For et kjøretøy for to typer drivstoff, skal resultatet vises for bensin og tabellen gjentas for alle LPG/NG-referansedrivstoffer, samtidig som det angis om resultatene er målt eller beregnet, og tabellen gjentas for det (ene) endelige resultatet av kjøretøyets utslipp for LPG eller NG.»
3. «Tillegg» blir «Tillegg 1» og tittelen skal lyde «Tilføyelse til EF-typegodkjenningsdokument nr....».
4. I tillegg I skal nytt nr. 1.10 lyde:
«1.10. Katalysatorer
1.10.1. Originalkatalysator prøvd i henhold til alle relevante krav i dette direktiv
1.10.1.1. Originalkatalysatorens varemerke(r) og type(r) i samsvar med nr. 3.2.12.2.1 i vedlegg II til dette direktiv (opplysningsdokumentet)
1.10.2. Original reservedels-/utskiftningskatalysator prøvd i henhold til alle relevante krav i dette direktiv
1.10.2.1. Den originale reservedels-/utskiftningskatalysatorens varemerke(r) og type(r) i samsvar med nr. 3.2.12.2.1 i vedlegg II til dette direktiv (opplysningsdokumentet):»
5. Nytt tillegg 2 skal lyde:

*«Tillegg 2***Opplysninger om egediagnosesystemer**

Som nevnt i nr. 3.2.12.2.8.6 i opplysningsdokumentet skal produsenten av kjøretøyet gi opplysningene i dette tillegg for å gjøre det mulig å produsere erstatnings- eller servicedeler som er forenlige med egediagnosesystemer, samt diagnoseverktøy og prøvingsutstyr. Produsenten av kjøretøyet trenger ikke gi slike opplysninger dersom disse omfattes av immaterialrettigheter eller utgjør spesifikk fagkunnskap hos produsenten eller leverandøren(e) av originalt utstyr.

På anmodning skal dette tillegget gjøres tilgjengelig for alle interesserte produsenter av deler, diagnoseverktøy eller prøvingsutstyr, uten noen form for forskjellsbehandling.

1. En beskrivelse av type og antall forkondisjoneringscykluser for den opprinnelige typegodkjenningen av kjøretøyet.
2. En beskrivelse av den type demonstrasjonssyklus for egediagnose som ble benyttet for den opprinnelige typegodkjenningen av kjøretøyet, for den delen som overvåkes av egediagnosesystemet.
3. Et omfattende dokument som beskriver alle overvåkede deler sammen med strategien for påvisning av feil og aktivering av feilindikatoren (fast antall kjøringssykluser eller statistisk metode), inkludert en liste over relevante sekundære overvåkede parametere for hver del som overvåkes av egediagnosesystemet. En liste over alle anvendte egediagnosekoder og formater (med forklaring av hver enkelt) tilknyttet de enkelte utslippsrelaterte delene i drivaggregatet og de enkelte ikke-utslippsrelaterte delene, der overvåking av delen benyttes til å slå fast aktivering av feilindikatoren. Det må særlig gis en omfattende forklaring for dataene angitt i \$05 Test ID \$21 til FF og dataene angitt i \$06. For kjøretøytyper som bruker en kommunikasjonsforbindelse i samsvar med ISO 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on controller area network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», må det gis en omfattende forklaring for dataene angitt i \$06 Test ID \$00 til FF for hver overvåkings-ID som støttes i egediagnosesystemet.

Disse opplysningene kan gis i form av en tabell, som vist nedenfor:

Del	Feilkode	Overvåkingsstrategi	Kriterier for påvisning av feil	Kriterier for aktivering av feilindikator	Sekundære parametre	Forkondisjonering	Demonstrasjonsprøving
Katalysator	P0420	Signaler fra lambda-sonde 1 og 2	Forskjell i signaler fra sensor 1 og 2	Tredje syklus	Motor-turtall, motorbelastning, A/F modus, katalysatortemperatur	To type I-sykluser	Type I»

H. I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

1. Nr. 2.6 skal lyde:

«2.6. «funksjonssvikt», en feil ved utslippsrelaterte deler eller systemer som medfører at utslippene overstiger grenseverdiene i nr. 3.3.2 eller dersom egendiagnosesystemet ikke kan oppfylle de grunnleggende kravene til overvåking i dette vedlegg.»

2. Nr. 3.5.2 skal lyde:

«3.5.2. Når det kreves mer enn to forkondisjoneringssykluser til aktivering av feilindikatoren, skal produsenten framlegge data og/eller en teknisk vurdering som i tilstrekkelig grad slår fast at overvåkingsystemet er like effektivt og tidsnøyaktig ved påvisning av forringelse av delene. Det kan ikke godkjennes at det kreves mer enn ti forkondisjoneringssykluser til aktivering av feilindikatoren. Feilindikatoren skal også aktiveres hver gang motorstyringssystemet skifter til fast standardinnstilling for utslippsnivå dersom utslippsgrenseverdiene i nr. 3.3.2 overstiges, eller dersom egendiagnosesystemet ikke kan oppfylle de grunnleggende kravene til overvåking angitt i nr. 3.3.3 eller nr. 3.3.4 i dette vedlegg. Feilindikatoren skal på en tydelig måte, f.eks. med blinkende lys, advare i ethvert tidsrom hvor motoren feiltenner i en slik grad at det kan forventes å medføre skade på katalysatoren, som angitt av produsenten. Feilindikatoren skal også aktiveres når kjøretøyets tenning er tilkoplest før motoren startes, og deaktiveres etter at motoren er startet dersom det ikke er påvist feil.»

3. Nr. 3.6 skal lyde:

«3.6. Egendiagnosesystemet skal registrere feilkode(r) som angir utslippskontrollsystemets status. Egne statuskoder skal brukes til å angi hvilke utslippskontrollsystemer som fungerer riktig, og hvilke som krever at kjøretøyet kjører ytterligere for at de skal kunne vurderes fullstendig. Dersom feilindikatoren blir aktivert på grunn av forringelse, funksjonssvikt eller fast standardinnstilling for utslippsnivå, må det lagres en feilkode som angir typen feil. En feilkode må også lagres i de tilfeller det er vist til nr. 3.3.3.5 og 3.3.4.5 i dette vedlegg.»

4. Nytt nr. 3.9 skal lyde:

«3.9. Gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff

3.9.1. For gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff skal framgangsmåtene for

- aktivering av feilindikator (MI) (se nr. 3.5 i dette vedlegg),
- lagring av feilkode (se nr. 3.6 i dette vedlegg),

- slukking av feilindikatoren (MI) (se nr. 3.7 i dette vedlegg),
- sletting av en feilkode (se nr. 3.8 i dette vedlegg),

utføres uavhengig av hverandre når kjøretøyet bruker bensin eller gass. Når kjøretøyet bruker bensin, skal ikke resultatet av noen av framgangsmåtene ovenfor påvirkes når kjøretøyet kjøres på gass. Når kjøretøyet bruker gass, skal ikke resultatet av noen av framgangsmåtene ovenfor påvirkes når kjøretøyet kjøres på bensin.

Uten hensyn til dette kravet skal statuskoden (beskrevet i nr. 3.6 i dette vedlegg) vise ferdig vurderte kontrollsystemer for begge typer drivstoff (bensin og gass) når kontrollsystemene er ferdig vurdert for en av drivstofftypene.»

5. Nr. 4.4 og 4.5 skal lyde:

«4.4. Verken før eller på tidspunktet for typegodkjenning kan det tillates mangler med hensyn til kravene i nr. 6.5 i tillegg 1 til dette vedlegg, unntatt nr. 6.5.3.4. Dette nr. får ikke anvendelse på gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff.

4.5. Gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff

4.5.1. Uten hensyn til kravene i nr. 3.9.1, og på produsentens anmodning, skal typegodkjenningensmyndigheten anse at kravene i dette vedlegg for typegodkjenning av gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff er oppfylt til tross for følgende mangler:

- sletting av feilkoder, tilbaketilt strekning og øyeblikksopplysninger etter 40 motoppvarmingssykluser, uavhengig av hvilket drivstoff som er i bruk på det aktuelle tidspunkt,
- aktivering av feilindikatoren (MI) for begge typer drivstoff (bensin og gass) etter at det oppdages en funksjonssvikt for en av drivstofftypene,
- deaktivering av feilindikatoren (MI) etter tre etterfølgende kjøringssykluser uten funksjonssvikt, uavhengig av hvilket drivstoff som er i bruk på det aktuelle tidspunkt,
- bruk av to statuskoder, en for hver drivstofftype.

På anmodning fra produsenten kan typegodkjenningensmyndigheten tillate ytterligere alternativer.

4.5.2. Uten hensyn til kravene i nr. 6.6.1 i tillegg I til dette vedlegg, og på produsentens anmodning, skal typegodkjenningensmyndigheten anse at kravene i dette vedlegg når det gjelder vurdering og overføring av diagnostiske signaler er oppfylt til tross for følgende mangler:

- overføring av de diagnostiske signalene for den typen drivstoff som er i bruk på det aktuelle tidspunkt, på en enkelt kildeadresse,
- vurdering av ett sett av diagnostiske signaler for begge typer drivstoff (tilsvarende vurderingen for gassdrevne kjøretøyer for én type drivstoff, og uavhengig av hvilket drivstoff som er i bruk på det aktuelle tidspunkt),
- valg av ett sett diagnostiske signaler (tilknyttet en av de to typene drivstoff) ved hjelp av drivstoffbryterens innstilling.

På anmodning fra produsenten kan typegodkjenningensmyndigheten tillate ytterligere alternativer.»

6. Tidligere nr. «4.6.» blir nr. «4.7.»

7. Nytt nr. 4.6 skal lyde:

«4.6. Mangelens varighet

4.6.1. En mangel kan bestå i to år fra datoen for typegodkjenning av kjøretøytypen, med mindre det i tilstrekkelig grad kan dokumenteres at det vil kreve betydelige fysiske endringer av kjøretøyet og i tillegg en innførselstid på over to år for å utbedre mangelen. I slike tilfeller kan mangelen bestå i inntil tre år.

4.6.1.1. For et gassdrevet kjøretøy for to typer drivstoff kan en mangel som tillates i samsvar med nr. 4.5 bestå i tre år fra datoen for typegodkjenning av kjøretøytypen, med mindre det i tilstrekkelig grad kan dokumenteres at det vil kreve betydelige fysiske endringer av kjøretøyet og i tillegg en innførselstid på over tre år for å utbedre mangelen. I slike tilfeller kan mangelen bestå i inntil fire år.

4.6.2. En produsent kan søke om at typegodkjenningsmyndigheten godkjenner en mangel med tilbakevirkende kraft dersom mangelen avdekkes etter den opprinnelige typegodkjenningen. I slike tilfeller kan mangelen bestå i to år etter datoen da typegodkjenningsmyndigheten ble underrettet, med mindre det i tilstrekkelig grad kan dokumenteres at det vil kreve betydelige fysiske endringer av kjøretøyet og i tillegg en innførselstid på over to år for å utbedre mangelen. I slike tilfeller kan mangelen bestå i inntil tre år.»

8. Nytt nr. 5 skal lyde:

«5. TILGANG TIL OPPLYSNINGER OM EGENDIAGNOSESYSTEMER

5.1. Søknader om typegodkjenning eller endring av en typegodkjenning i henhold til artikkel 3 eller artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF skal inneholde relevante opplysninger om kjøretøyet egendiagnosesystem. Slike relevante opplysninger skal gjøre det mulig for produsenter av erstatnings- eller ettermonteringsdeler å gjøre delene de produserer forenlige med kjøretøyet egendiagnosesystem, slik at feilfri bruk kan oppnås og brukeren av kjøretøyet sikres mot funksjonssvikt. På samme måte skal slike relevante opplysninger gjøre det mulig for produsentene av diagnoseverktøy og prøvingsutstyr å lage verktøy og utstyr som sørger for en effektiv og nøyaktig diagnostisering av kontrollsystemer for utslipp fra kjøretøyer.

5.2. På anmodning skal typegodkjenningsmyndighetene gjøre tillegg 2 til EF-typegodkjenningssdokumentet med relevante opplysninger om egendiagnosesystemet tilgjengelig for alle interesserte produsenter av deler, diagnoseverktøy eller prøvingsutstyr, uten noen form for forskjellsbehandling.

5.2.1. Dersom en typegodkjenningsmyndighet mottar en anmodning fra en interessert produsent av deler, diagnoseverktøy eller prøvingsutstyr om opplysninger om egendiagnosesystemet til et kjøretøy som er typegodkjent i henhold til en tidligere versjon av direktiv 70/220/EØF, skal

- typegodkjenningsmyndigheten innen 30 dager anmode produsenten av det aktuelle kjøretøyet om å gjøre tilgjengelig de opplysninger som kreves i nr. 3.2.12.2.8.6 i vedlegg II. Kravet i andre ledd i nr. 3.2.12.2.8.6 får ikke anvendelse,
- produsenten senest to måneder etter anmodningen oversende disse opplysningene til typegodkjenningsmyndigheten,
- typegodkjenningsmyndigheten oversende disse opplysningene til typegodkjenningsmyndighetene i medlemsstatene, og den myndighet som ga den opprinnelige typegodkjenningen skal legge disse opplysningene ved vedlegg II til opplysningene om kjøretøyet typegodkjenning.

Dette kravet opphever ikke godkjenninger som tidligere er gitt i henhold til direktiv 70/220/EØF, og skal heller ikke være til hinder for at slike godkjenninger utvides i henhold til det direktiv som godkjenningen opprinnelig ble gitt i henhold til.

- 5.2.2. Det kan bare anmodes om opplysninger om erstatnings- eller servicedeler som skal EF-typegodkjennes, eller om deler som utgjør en del av et system som skal EF-typegodkjennes.
- 5.2.3. Anmodningen om opplysninger må inneholde en nøyaktig spesifisering av kjøretøymodellen som det ønskes opplysninger om. Den må bekrefte at opplysningene er nødvendige for utvikling av erstatnings- eller ettermonteringsdeler eller av diagnoseverktøy eller prøvingsutstyr.»

I. I tillegg 1 til vedlegg XI gjøres følgende endringer:

1. Nr. 3.2 skal lyde:

«3.2. Drivstoff

Til prøvingen skal det brukes egnede referansedrivstoff som beskrevet i vedlegg IX for bensin og diesel, og i vedlegg IX a for LPG og NG. Drivstofftypen for hver enkelt feiltype som skal prøves (beskrevet i nr. 6.3 i dette vedlegg), kan velges av typegodkjenningsmyndigheten fra referansedrivstoffene som er beskrevet i vedlegg IX a ved prøving av et gassdrevet kjøretøy for én type drivstoff, og fra referansedrivstoffene som er beskrevet i vedlegg IX eller vedlegg IX a ved prøving av et gassdrevet kjøretøy for to typer drivstoff. Den valgte drivstofftypen må ikke endres under noen av prøvingsfasene (beskrevet i nr. 2.1-2.3 i dette tillegg). Dersom LPG eller NG brukes som drivstoff, tillates det at motoren startes på bensin og koples om til LPG eller NG etter et fastsatt tidsrom som kontrolleres automatisk, og som ikke kan endres av føreren.»

2. Nr. 6.3.1.4 og 6.3.1.5 skal lyde:

«6.3.1.4. Elektrisk frakopling av en hvilken som helst annen utslippsrelatert del som er koplet til en datamaskin som styrer drivaggregatet (dersom det er aktivert for valgt drivstofftype).

6.3.1.5. Elektrisk frakopling av den elektroniske fordampingsreduksjonsinnretningen for styring av utluftingen (dersom en slik innretning er montert og aktivert for valgt drivstofftype). Type I-prøvingen trenger ikke gjennomføres for denne typen feil.»

3. Nr. 6.4.1.5 og 6.4.1.6 skal lyde:

«6.4.1.5. Elektrisk frakopling av den elektroniske fordampingsreduksjonsinnretningen for styring av utluftingen (dersom en slik innretning er montert og aktivert for valgt drivstofftype).

6.4.1.6. Elektrisk frakopling av en hvilken som helst annen av drivaggregatets utslippsrelaterte deler som er koplet til en datamaskin, med det resultat at grenseverdiene for utslipp angitt i nr. 3.3.2 i dette vedlegg, overstiges (dersom det er aktivert for valgt drivstofftype).»

4. Nr. 6.5.3 skal lyde:

«6.5.3. Diagnosesystemet skal gi standardisert og ubegrenset tilgang og være i samsvar med følgende ISO-standarder og/eller SAE-spesifikasjoner.

6.5.3.1. Med de angitte begrensninger får en av følgende standarder anvendelse på kommunikasjonen mellom kjøretøyet datamaskin og eksterne enheter:

ISO 9141 — 2: 1994 (endret 1996) «Road Vehicles — Diagnostic Systems — Part 2: CARB requirements for interchange of digital information»

SAE J1850: Mars 1998 «Class B Data Communication Network Interface». Utslippsrelaterte meldinger skal ha syklisk redundanskontroll og tre bytes overskrift og skal ikke ha skille mellom byte eller kontrollsum

ISO 14230 — Part 4 «Road Vehicles — Keyword protocol 2000 for diagnostic systems — Part 4: Requirements for emissions-related systems»

ISO DIS 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», datert 1. november 2001.

6.5.3.2. Prøvningsutstyr og diagnoseverktøy som er nødvendig for kommunikasjon med egendiagnosesystemet, skal minst oppfylle funksjonsspesifikasjonen i standarden ISO DIS 15031-4 «Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 4: External test equipment», datert 1. november 2001.

6.5.3.3. Grunnleggende diagnostiseringsdata (som angitt i nr. 6.5.1) og opplysninger om toveiskontroll skal foreligge i det format og de enheter som er beskrevet i standarden ISO DIS 15031-5 «Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services», datert 1. november 2001, og skal være tilgjengelige ved hjelp av et diagnoseverktøy som oppfyller kravene i standarden ISO DIS 15031-4.

Kjøretøyprodusenten skal oversende et nasjonalt standardiseringsorgan detaljene i eventuelle utslippsrelaterte diagnostiseringsdata, f.eks. PIDer, overvåkings-IDer for egendiagnosesystem, prøvings-IDer som ikke er angitt i ISO DIS 15031-5, men som har sammenheng med dette direktiv.

6.5.3.4. Når det registreres en feil, skal produsenten angi feilen ved hjelp av en hensiktsmessig feilkode som samsvarer med kodene oppført i nr. 6.3 i standarden ISO DIS 15031-6 «Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions», om «emission related system diagnostic trouble codes». Dersom dette ikke er mulig, kan produsenten bruke feilkodene i henhold til nr. 5.3 og 5.6 i ISO DIS 15031-6. Feilkodene skal være tilgjengelige ved hjelp av standard diagnoseutstyr som er i samsvar med bestemmelsene i nr. 6.5.3.2.

Kjøretøyprodusenten skal oversende et nasjonalt standardiseringsorgan detaljene i eventuelle utslippsrelaterte diagnostiseringsdata, f.eks. PIDer, overvåkings-IDer for egendiagnosesystem, prøvings-IDer som ikke er angitt i ISO DIS 15031-5, men som har sammenheng med dette direktiv.

6.5.3.5. Grensesnittet mellom kjøretøyet og diagnostiseringsenheten skal være standardisert og oppfylle alle kravene i standarden ISO DIS 15031-3 «Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: specification and use», datert 1. november 2001.

Ved monteringen skal det brukes en plassering som kan godkjennes av godkjeningsmyndigheten og er lett tilgjengelig for servicepersonale, men beskyttet mot utilsiktet skade ved vanlig bruk.»

5. Nytt nr. 6.6 skal lyde:

«6.6. Gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff

6.6.1. For gassdrevne kjøretøyer for to typer drivstoff skal de diagnostiske signalene (som beskrevet i nr. 6.5 i tillegg 1 til dette vedlegg) fra bruk med bensin og fra bruk med gass vurderes og overføres uavhengig av hverandre. På anmodning fra et diagnoseverktøy skal de diagnostiske signalene for kjøretøyet som bruker bensin, overføres til én kildeadresse og de diagnostiske signalene for kjøretøyet som bruker gass, skal overføres til en annen kildeadresse. Bruken av kildeadresser er beskrevet i ISO DIS 15031-5 «Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services», datert 1. november 2001.»

J. Vedlegg XIII skal lyde:

«VEDLEGG XIII

**EF-TYPEGODKJENNING AV RESERVEDELS-/UTSKIFTNINGSKATALYSATORER SOM
TEKNISKE ENHETER**

1. VIRKEOMRÅDE

Dette vedlegg gjelder EF-typegodkjenning som tekniske enheter i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav d) i direktiv 70/156/EØF, av katalysatorer beregnet på montering i en eller flere bestemte typer kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁⁽¹⁾ som reservedeler.

2. DEFINISJONER

I dette vedlegg menes med:

- 2.1. «originalkatalysator», det samme som i nr. 2.17 i vedlegg I,
- 2.2. «reservedels-/utskiftningskatalysator», det samme som i nr. 2.18 i vedlegg I,
- 2.3. «original reservedels-/utskiftningskatalysator», det samme som i nr. 2.19 i vedlegg I,
- 2.4. «katalysatorstype», katalysatorer som ikke skiller seg fra hverandre på vesentlige punkter som:
 - 2.4.1. antall substrater, struktur og materiale,
 - 2.4.2. type katalytisk aktivitet (oksidasjon, treveis, osv.),
 - 2.4.3. volum, forholdet mellom frontareal og substratlengde,
 - 2.4.4. innhold av katalysatormateriale,
 - 2.4.5. katalysatormaterialforhold,
 - 2.4.6. celledensitet,
 - 2.4.7. dimensjoner og form,
 - 2.4.8. varmebeskyttelse,
- 2.5. «kjøretøytype», det samme som i nr. 2.1 i vedlegg I,
- 2.6. «typegodkjenning av en reservedels-/utskiftningskatalysator», typegodkjenning av en katalysator beregnet på montering som reservedel i en eller flere bestemte typer kjøretøy med hensyn til begrensning av utslipp av forurensende stoffer, støynivå og innvirkning på kjøretøyet ytelse, samt eventuelt egendiagnosesystem,
- 2.7. «forringet reservedels-/utskiftningskatalysator», en katalysator som er eldet eller på kunstig måte forringet i en slik grad at den oppfyller kravene i nr. 1 i tillegg 1 til vedlegg XI til dette direktiv⁽²⁾.

⁽¹⁾ Som definert i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF.

⁽²⁾ For prøvingen av kjøretøyer utstyrt med motor med elektrisk tenning gjelder at når HC-verdien målt i henhold til nr. 6.2.1 i dette vedlegg, er høyere enn den verdien som ble målt under typegodkjenningen av kjøretøyet, skal differensen legges til terskelverdiene i nr. 3.3.2 i vedlegg XI som den tillatte overskridelsen i nr. 1 i tillegg 1 til vedlegg XI gjelder for.

3. SØKNAD OM EF-TYPEGODKJENNING
- 3.1. Søknad om EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF for en reservedels-/utskiftningskatalysator skal innleveres av produsenten.
- 3.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gitt i tillegg 1 til dette vedlegg.
- 3.3. Ved søknad om godkjenning av en reservedels-/utskiftningskatalysator skal følgende innleveres til den tekniske instans som har ansvar for å foreta typegodkjenningsprøvingen:
- 3.3.1. Ett eksemplar av det eller de kjøretøyene av en type som er typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF og utstyrt med en ny originalkatalysator. Dette eller disse kjøretøyene skal velges ut av søkeren med godkjenning av den tekniske instans. Det eller de skal oppfylle kravene i vedlegg III nr. 3 til dette direktiv.
- Det eller de kjøretøyene som prøves, skal ikke ha feil ved utslippskontrollsystemet, eller eventuelle deler med virkning på utslipp som er sterkt slitt eller har funksjonsfeil, skal repareres eller skiftes. Det eller de kjøretøyene som prøves, skal være riktig trimmet og innstilt etter produsentens anvisninger for utslippsprøvingen.
- 3.3.2. Ett eksemplar av den aktuelle typen reservedels-/utskiftningskatalysator. Dette eksemplaret skal være påført søkerens firma eller handelsbetegnelse på en slik måte at det er lett leselig og ikke kan slettes.
- 3.3.3. Et ekstra eksemplar av reservedels-/utskiftningskatalysator typen, dersom en reservedels-/utskiftningskatalysator er beregnet på montering i et kjøretøy utstyrt med et egenderagnosesystem. Dette eksemplaret skal være påført søkerens firma eller handelsbetegnelse på en slik måte at det er lett leselig og ikke kan slettes. Det må være forringet som definert i nr. 2.7.
4. TILDELING AV EF-TYPEGODKJENNING
- 4.1. Dersom de aktuelle krav er oppfylt, skal det gis EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3 i direktiv 70/156/EØF.
- 4.2. Et mønster for EF-typegodkjenningsdokumentet er gitt i tillegg 2 til dette vedlegg.
- 4.3. Et typegodkjenningsnummer bestemt i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF skal tildeles hver type reservedels-/utskiftningskatalysator som er godkjent. Samme medlemsstat skal ikke tildele en annen type reservedels-/utskiftningskatalysator samme nummer. Samme typegodkjenningsnummer kan omfatte bruk av den typen reservedels-/utskiftningskatalysator på en rekke forskjellige kjøretøytyper.
5. EF-TYPEGODKJENNINGSMERKE
- 5.1. Alle reservedels-/utskiftningskatalysatorer som er i samsvar med en type godkjent som teknisk enhet i henhold til dette direktiv, skal være påført et EF-typegodkjenningsmerke.
- 5.2. EF-typegodkjenningsmerket skal bestå av et rektangel med bokstaven «e» innskrevet, fulgt av identifikasjonsnummeret eller nasjonalitetsbokstavene for medlemsstaten som har gitt EF-typegodkjenningen:
- | | | | |
|----|---------------------------|----|----------------|
| 1 | for Tyskland | 12 | for Østerrike |
| 2 | for Frankrike | 13 | for Luxembourg |
| 3 | for Italia | 17 | for Finland |
| 4 | for Nederland | 18 | for Danmark |
| 5 | for Sverige | 21 | for Portugal |
| 6 | for Belgia | 23 | for Hellas |
| 9 | for Spania | 24 | for Irland |
| 11 | for Det forente kongerike | | |

Nær rektangelet skal «basisgodkjenningens nummer» som er beskrevet i del 4 av typegodkjenningsnummeret nevnt i vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF, være påført, samt to foranstående sifre som angir løpenummeret som er tildelt seneste viktige tekniske endring av direktiv 70/220/EØF som gjaldt på tidspunktet da EF-typegodkjenningen ble gitt. I dette direktiv er løpenummeret «01».

5.3. EF-typegodkjenningensmerket nevnt i nr. 5.2, skal være lett leselig og ikke kunne slettes, og må der det er mulig være synlig når reservedels-/utskiftningskatalysatoren monteres i kjøretøyet.

5.4. Eksempler på plassering av typegodkjenningensmerket og godkjenningssopplysningene nevnt ovenfor, er gitt i tillegg 3 til dette vedlegg.

6. KRAV

6.1. Allmenne krav

6.1.1. Reservedels-/utskiftningskatalysatorer skal være utformet, konstruert og kunne monteres på en slik måte at kjøretøyet etterkommer bestemmelsene i dette direktiv, som det opprinnelig var i samsvar med, og på en slik måte at utslipp av forurensende stoffer begrenses effektivt i hele kjøretøyets normale levetid under normale bruksforhold.

6.1.2. Reservedels-/utskiftningskatalysatoren skal være montert i nøyaktig samme posisjon som originalkatalysatoren, og plasseringen av eventuell(e) oksygensonde(r) og eventuelt andre sonder i eksosrøret skal ikke endres.

6.1.3. Dersom originalkatalysatoren har varmebeskyttelse, skal reservedels-/utskiftningskatalysatoren ha tilsvarende beskyttelse.

6.1.4. Reservedels-/utskiftningskatalysatoren skal være holdbar, dvs. være utformet, konstruert og kunne monteres på en slik måte at den oppnår rimelig bestandighet mot den korrosjon og oksidasjon som den utsettes for ved kjøretøyets bruk.

6.2. Krav til utslipp

Kjøretøyet (kjøretøyene) angitt i nr. 3.3.1 i dette vedlegg, som er utstyrt med en reservedels-/utskiftningskatalysator av den typen som det søkes om typegodkjenning for, skal gjennomgå type I-prøving under de vilkår som er beskrevet i det tilsvarende vedlegg til dette direktiv, for at reservedels-/utskiftningskatalysatorens ytelse skal kunne sammenlignes med originalkatalysatorens ytelse i samsvar med framgangsmåten nedenfor.

6.2.1. Fastsettelse av sammenligningsgrunlaget

Kjøretøyet (kjøretøyene) skal være utstyrt med en ny originalkatalysator (se nr. 3.3.1) som skal kjøres inn med 12 landeveiskjøringssykluser (type I-prøving, del 2).

Etter denne forordning skal kjøretøyet (kjøretøyene) oppbevares i et rom der temperaturen holder seg relativt konstant mellom 293 og 303 K (20 og 30 °C). Denne kondisjoneringen skal utføres i minst seks timer og fortsette til motoroljens og kjølevæskens temperatur ikke avviker med mer enn ± 2 K fra romtemperaturen. Deretter gjennomføres tre type I-prøvinger.

6.2.2. Eksosprøver med reservedels-/utskiftningskatalysator

Originalkatalysatoren på kjøretøyet (kjøretøyene) som prøves, byttes ut med reservedels-/utskiftningskatalysatoren (se nr. 3.3.2), som skal kjøres inn med 12 landeveiskjøringssykluser (type I-prøving, del 2).

Etter denne forordisjneringen skal kjretøyet oppbevares i et rom der temperaturen holder seg relativt konstant mellom 293 og 303 K (20 og 30 °C). Denne kondisjneringen skal utføres i minst seks timer og fortsette til motoroljens og kjølevæskens temperatur ikke avviker med mer enn ± 2 K fra romtemperaturen. Deretter gjennomføres tre type I-prøvinger.

6.2.3. *Vurdering av utslippet av forurensende stoffer fra kjretøyer med reservedels-/utskiftningskatalysator*

Kjretøyet eller kjretøyene som prøves med originalkatalysatoren, skal overholde grenseverdiene i samsvar med typegodkjenningen av kjretøyet, herunder eventuelt de forringelsesfaktorer som er brukt ved typegodkjenning av kjretøyet.

Kravene til utslipp fra kjretøyet med reservedels-/utskiftningskatalysator anses for oppfylt dersom resultatene for hvert av de forurensende stoffene (CO, HC, NO_x og partikler), oppfyller følgende vilkår:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G$$

der

M er gjennomsnittsverdien av utslippene av ett forurensende stoff eller summen av to forurensende stoffer⁽¹⁾ oppnådd ved de tre type I-prøvingene med reservedels-/utskiftningskatalysatoren,

S er gjennomsnittsverdien av utslippene av ett forurensende stoff eller summen av to forurensende stoffer⁽¹⁾ oppnådd ved de tre type I-prøvingene med originalkatalysatoren,

G er grenseverdien for utslippene av ett forurensende stoff eller summen av to forurensende stoffer⁽¹⁾ i samsvar med typegodkjenningen av kjretøyet (kjretøyene), eventuelt delt på forringelsesfaktorene fastsatt i samsvar med nr. 6.4.

Dersom det søkes om typegodkjenning for forskjellige typer kjretøyer fra samme bilprodusent, og dersom disse forskjellige typene har samme type originalkatalysator, kan type I-prøvingen begrenses til minst to kjretøyer som velges etter avtale med den tekniske instans som er ansvarlig for typegodkjenningen.

6.3. **Krav til støynivå og eksosmottrykk**

Reservedels-/utskiftningskatalysatoren skal oppfylle de tekniske krav i vedlegg II til direktiv 70/157/EØF.

6.4. **Krav til holdbarhet**

Reservedels-/utskiftningskatalysatoren skal oppfylle kravene i vedlegg I nr. 5.3.5 i dette direktiv, dvs. type V-prøving eller forringelsesfaktorene fra tabellen nedenfor for resultatene av type I-prøvingene.

⁽¹⁾ I samsvar med grenseverdiene definert i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF i den versjon som kjretøyet utstyrt med originalkatalysatoren ble typegodkjent i henhold til.

Tabell XIII.6.4

Motorkategori:	Forringelsesfaktorer				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Partikler
Motor med elektrisk tenning	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Motor med kompresjonstenning	1,1	—	1,0	1,0	1,2

(¹) Får bare anvendelse på kjøretøyer godkjent i henhold til direktiv 70/220/EØF, endret ved direktiv 98/69/EF eller senere endringsdirektiver.

(²) Får bare anvendelse på kjøretøyer med motor med elektrisk tenning godkjent i henhold til direktiv 70/220/EØF, endret ved direktiv 96/69/EF eller tidligere direktiver.

6.5. Krav til forenlighet med egendiagnosesystemer (får bare anvendelse på reservedels-/utskiftningskatalysatorer beregnet på montering i kjøretøyer utstyrt med et egendiagnosesystem)

Forenlighet med egendiagnosesystemet må bare demonstreres dersom originalkatalysatoren ble overvåket i den opprinnelige konfigurasjonen.

- 6.5.1. Reservedels-/utskiftningskatalysatorens forenlighet med egendiagnosesystemet skal demonstreres etter framgangsmåtene beskrevet i direktiv 98/69/EF, vedlegg XI, tillegg 1.
- 6.5.2. Bestemmelsene i direktiv 98/69/EF, vedlegg XI, tillegg 1 som får anvendelse på andre deler enn katalysatoren, får ikke anvendelse.
- 6.5.3. Produsenten av reservedeler kan benytte samme framgangsmåte for forkondisjonering og prøving som ved den opprinnelige typegodkjenningen. I så fall skal typegodkjenningsmyndighetene på anmodning og uten noen form for forskjellsbehandling overlevere tillegg 2 til EF-typegodkjenningsdokumentet, som inneholder antall og type forkondisjoneringssykluser og type prøvingssyklus som ble benyttet av den opprinnelige utstyrprodusenten for egendiagnoseprøving av katalysatoren.
- 6.5.4. For å kontrollere at alle andre deler som overvåkes av egendiagnosesystemet er riktig montert og fungerer korrekt, skal dette systemet ikke vise noen funksjonssvikt og ikke ha noen lagrede feilkoder før en reservedels-/utskiftningskatalysator monteres. En vurdering av statusen til egendiagnosesystemet ved avslutningen av prøvingene beskrevet i nr. 6.2.1 i dette vedlegg, kan benyttes til dette.
- 6.5.5. Feilindikatoren (se nr. 2.5 i vedlegg XI til dette direktiv) må ikke aktiveres under den drift av kjøretøyet som kreves i henhold til nr. 6.2.2 i dette vedlegg.

7. DOKUMENTASJON

- 7.1. Enhver ny reservedels-/utskiftningskatalysator skal være utstyrt med følgende opplysninger:
- 7.1.1. kjøretøyprodusentens navn eller varemerke,
- 7.1.2. de kjøretøyer (inkludert produksjonsår) som reservedels-/utskiftningskatalysatoren er godkjent for, eventuelt inkludert en merking som viser om reservedels-/utskiftningskatalysatoren er egnet for montering i et kjøretøy som er utstyrt med et egendiagnosesystem,
- 7.1.3. monteringsinstrukser, om nødvendig.
- 7.2. Disse opplysningene skal gis enten
- som en brosjyre som følger med reservedels-/utskiftningskatalysatoren, eller
- på emballasjen som reservedels-/utskiftningskatalysatoren selges i, eller
- på andre hensiktsmessige måter.

I alle tilfeller må slike opplysninger være tilgjengelige i produktkatalogen som produsenten av reservedels-/utskiftningskatalysatorer distribuerer til utsalgsstedene.

8. ENDRING AV TYPE OG TYPEGODKJENNINGER

Ved endringer av typen godkjent i henhold til dette direktiv, får bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

9. PRODUKSJONSSAMSVAR

Tiltak for å sikre produksjonssamsvar skal treffes i samsvar med bestemmelsene fastsatt i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.

9.2. Særlige bestemmelser

9.2.1. Kontrollen nevnt i vedlegg X nr. 2.2 i direktiv 70/156/EØF, skal omfatte samsvar med egenskapene definert i nr. 2.4 i dette vedlegg.

9.2.2. Ved gjennomføringen av nr. 3.5 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF kan prøving beskrevet i nr. 6.2 i dette vedlegg (krav til utslipp), utføres. I slike tilfeller kan innehaveren av typegodkjenningen anmode om at sammenligningsgrunnlaget ikke skal være originalkatalysatoren, men reservedels-/utskiftningskatalysatoren som ble brukt ved typegodkjenningsprøvingen (eller et annet prøveeksemplar som er påvist å være i samsvar med den godkjente typen). Utslippsverdiene som måles med den undersøkte prøven, skal da i gjennomsnitt høyst være 15 % over de gjennomsnittsverdier som måles med prøven som brukes som referanse.

Tillegg 1

**Opplysningsdokument nr. om EF-typegodkjenning av reservedels-/utskiftningskatalysatorer
(direktiv 70/220/EØF, sist endret ved direktiv ...)**

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og følges av en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i passende målestokk, være tilstrekkelig detaljerte og leveres på et ark i A4-format eller være brettet til den størrelsen. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemene, delene eller de tekniske enhetene har elektronisk styrte funksjoner, må det gis opplysninger om ytelse.

0. ALLMENT

0.1. Merke (produsentens firma):

0.2. Type:

0.5. Produsentens navn og adresse:

0.7. Plassering av og festemåte for EF-typegodkjenningsmerket for eventuelle deler og tekniske enheter:

0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse(r):

1. BESKRIVELSE AV INNRETNINGEN

1.1. Reservedels-/utskiftningskatalysatorens merke og type:

1.2. Tegninger av reservedels-/utskiftningskatalysatoren, særlig med angivelse av alle egenskaper nevnt i nr. 2.3 i dette vedlegg:

- 1.3. Beskrivelse av kjøretøytipe(n) som reservedels-/utskiftningskatalysatoren er beregnet på:
- 1.3.1. Nummer (numre) og/eller symbol(er) som kjennetegner motor- og kjøretøytipe(n):
- 1.3.2. Er reservedels-/utskiftningskatalysatoren ment å være forenlig med kravene til egendiagnosesystemer (ja/nei) ⁽¹⁾:
- 1.4. Beskrivelse og tegninger som viser reservedels-/utskiftningskatalysatorens plassering i forhold til motorens eksosmanifold(er):

Tillegg 2

Mønster

(Største format: A4 (210 × 297 mm))

EF-TYPEGODKJENNINGSdokUMENT

Myndighetens stempel

Melding om

- typegodkjenning⁽¹⁾,
- utvidelse av typegodkjenning⁽¹⁾,
- nektelse av typegodkjenning⁽¹⁾,
- tilbakekalling av typegodkjenning⁽¹⁾,

for en type kjøretøy/del/teknisk enhet⁽¹⁾ i henhold til direktiv, sist endret ved direktiv

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

Del I

- 0.1. Merke (produsentens firma):
- 0.2. Type:
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av type⁽²⁾:
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe⁽³⁾:

⁽¹⁾ Stryk det som ikke passer.

⁽²⁾ Dersom merkingen for identifikasjon av typen inneholder tegn som ikke er relevante for å beskrive den type kjøretøy, del eller teknisk enhet som omfattes av dette typegodkjenningsdokumentet, skal slike tegn i dokumentet angis med symbolet: “?” (e.g. ABC??123??). (f.eks. ABC??123??).

⁽³⁾ Som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF.

- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EF-typegodkjenningsmerket for eventuelle deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse(r):

Del II

1. Eventuelle utfyllende opplysninger: se tilføyelsen
2. Teknisk instans ansvarlig for prøvingene:
3. Prøvingsrapportens dato:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Innholdsfortegnelsen for den opplysningspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

Tilføyelse

til EF-typegodkjenningsdokument nr. ...

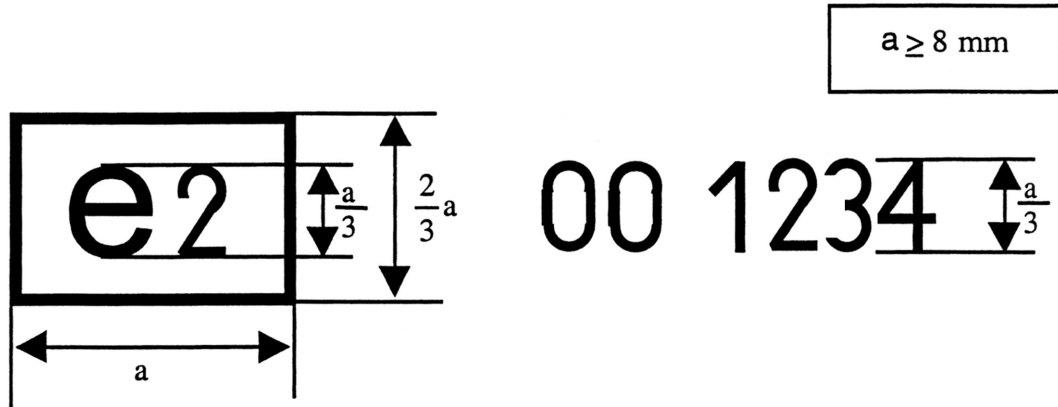
om typegodkjenning av reservedels-/utskiftningskatalysatorer til kjøretøyer som teknisk enhet i henhold til direktiv 70/220/EØF, sist endret ved direktiv ...

1. Utfyllende opplysninger:
 - 1.1. Reservedels-/utskiftningskatalysatorens merke og type:
 - 1.2. Kjøretøytype(r) som katalysator typen er godkjent som reservedel til:
 - 1.3. Kjøretøytype(r) som reservedels-/utskiftningskatalysatoren er prøvd på:
 - 1.3.1. Har reservedels-/utskiftningskatalysatoren vist seg å være forenlig med kravene til egendiagnosesystemer (ja/nei)⁽¹⁾:
5. Merknader:

⁽¹⁾ Stryk det som ikke passer.

Tillegg 3

Mønster for EF-typegodkjenningssmerket

(se nr. 5.2 i dette vedlegg)

Typegodkjenningssmerket ovenfor viser, når det er påført en del til en reservedels-/utskiftningskatalysator, at den aktuelle typen er typegodkjent i Frankrike (e 2) i henhold til dette direktiv. De første to sifrene i typegodkjenningssnummeret (00) viser til det løpenummer som er tildelt de seneste endringer av direktiv 70/220/EØF. De neste fire sifre (1234) har godkjenningssmyndigheten tildelt reservedels-/utskiftningskatalysatoren som basisgodkjenningens nummer.»