



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2001  
KOM(2001) 145 endelig

2000/0136 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede  
motordrevne køretøjer**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens  
artikel 250, stk. 2)

## **BEGRUNDELSE**

### **BAGGRUND**

Kommissionen vedtog den 22. juni 2000 et forslag om ændring af direktiv 97/24/EF<sup>1</sup> med det formål at indføre strengere emissionskrav for motorcykler.

Formålet med forslaget er at skærpe Fællesskabets krav til begrænsning af emissionen af forurenende stoffer fra motorcykler og derved medvirke til at opfylde målene for luftkvalitet og de nationale lofter for emissionerne i 2010. Emissionskravene for motorcykler er underlagt det såkaldte "multidirektiv" 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede køretøjer.

Hovedelementerne i forslaget er følgende:

En næste fase med strengere emissionskrav (Euro 2), der fra 1. januar 2003 skal gælde nye typer og fra 1. januar 2004 skal gælde alle typer motorcykler, trehjulede motorcykler og quadricykler, og som indeholder betydeligt lavere grænseværdier for kulilte (CO) og kulbrinter (HC). Disse grænseværdier bygger på den nuværende kørecyklus i bytrafik, hvor køretøjet testes med varm motor.

En række vejledende værdier for at give medlemsstater, som gerne vil fremme indførelsen af mere avanceret teknologi ved hjælp af afgiftslettelser, en løsningsmulighed.

Planlægning af en yderligere fase for emissionsgrænseværdier (Euro 3), der skal gælde fra 1. januar 2006 og omfatte en gennemgribende gennemgang af kørecyklopen for bedre at afspejle motorcyklernes reelle kørselsforhold. Disse grænseværdier kunne ikke fastsættes, før der blev udviklet en ny kørecyklus, hvilket i øjeblikket finder sted inden for FN-ECE.

Kommissionens forslag blev forelagt Europa-Parlamentet, Rådet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg den 22. juni 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 25. januar 2001.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 14. februar 2001 med 25 ændringsforslag til Kommissionens forslag.

### **ANALYSE AF EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG**

Europa-Parlamentets ændringsforslag kan inddeles i fire grupper:

#### **a. Indførelse af en obligatorisk Euro 3-fase (gældende i 2006):**

*Ændringsforslag 3, 5, 10, 11, 23, 24 og 25*

Med de foreslåede Euro 3-grænseværdier bringes kørecyklopen og grænseværdierne for store motorcykler blot på linje med det, der i øjeblikket er gældende for biler, og de er således ikke baseret på, hvad der teknisk og økonomisk er muligt med hensyn til de foreslåede grænseværdier for motorcykler. Dette vil mindst kræve, at alle større motorcykler blev udstyret med regulerede trevejskatalysatorer, og sandsynligvis kræve foranstaltninger til at

---

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

forbedre emissionsreduktionsegenskaberne ved koldstart. Når man anvender kørecyklen for personbiler er det ikke muligt at sikre, at de emissionsbegrænsende anordninger fungerer korrekt under en stor del af de typiske reelle driftsbetingelser, der skyldes forskelle i kørselsmønstre og motoregenskaber mellem motorcykler og biler (herunder motorcyklers hurtigere acceleration).

Kommissionen lagde i sit forslag op til, at den ville undersøge mulighederne for en yderligere fase, som skulle træde i kraft i 2006, hvilket skulle vurderes i forhold til en forbedret kørecyklus. Kommissionens forslag indeholder ingen 2006-grænseværdier, fordi der endnu ikke foreligger oplysninger, der på videnskabelig vis understøtter indførelsen af en ny kørecyklus. Kommissionen har i stedet valgt aktivt at støtte udviklingen af den på verdensplan harmoniserede kørecyklus (WMTC), som er et projekt under FN-ECE. Kommissionen har i overensstemmelse med WMTC-arbejdsprogrammet planer om at rapportere om udviklingen af den verdensomspændende kørecyklus midt i 2001 og foreslå Euro 3-grænseværdier, der bygger på den nye kørecyklus, midt i 2003.

Kommissionen afviser derfor alle de ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, der går ud på at indføre en obligatorisk Euro 3-fase. Da dette anliggende imidlertid må anses for at være af stor betydning for Europa-Parlamentet, vil Kommissionen bestræbe sig på at træffe passende foranstaltninger for at indføre en Euro 3-fase, som bygger på den på verdensplan harmoniserede kørecyklus, der er netop er blevet udviklet, i forbindelse med yderligere drøftelser med Rådet eller anden høring i Europa-Parlamentet.

**b. Ændringer vedrørende holdbarhed, omgøelsesordninger, kontrol efter ibrugtagning og egendiagnoseudstyr (OBD)**

*Ændringsforslag 6, 7, 13, 14, 15, 16 og 20*

Betænkningen rejser en række spørgsmål med hensyn til, hvorledes man kan sikre, at de emissionsbegrænsende anordninger fungerer effektivt i et køretøjs fulde levetid. Sådanne bestemmelser finder allerede anvendelse på personbiler og lette erhvervskøretøjer og er under udarbejdelse for tunge køretøjer. Ændringsforslagene fastsætter kalenderen for indførelsen og anvendelse af sådanne krav og pålægger Kommissionen at færdiggøre de nødvendige tekniske bestemmelser for disse krav.

Alle er enige om, at dette er vigtige værktøjer, hvis man vil opretholde de emissionsbegrænsende anordningers egenskaber, f.eks. katalysatorer, under reelle driftsforhold. Indførelsen af sådanne krav kan dog have betydelige konsekvenser, som det er nødvendigt at vurdere omhyggeligt med hensyn til omkostningseffektivitet, teknisk gennemførlighed og praktiske konsekvenser, hvis de skal gælde motorcykelsektoren. Kommissionen går ligeledes ind for foranstaltninger til forebyggelse af mekanismer til omgåelse af kørecyklen, som også er blevet fremlagt under drøftelserne med Rådet.

Er derfor i princippet at undersøge en række af disse foranstaltninger, men den afviser de ændringsforslag, der foregriber enhver endelig beslutning om gennemførelse.

**c. Ændringsforslag vedrørende CO<sub>2</sub>-udslip**

*Ændringsforslag 8, 17 og 21 (del 4)*

Der findes i øjeblikket ingen harmoniseret prøvningsprocedure for måling af CO<sub>2</sub>-udslip fra motorcykler. Ordføreren foreslår at indføre metoden til CO<sub>2</sub>-måling for personbiler pr. 1.

januar 2003 for motorcykler med en motorydelse over 150 ccm og at lade motorcykler være omfattet af fællesskabsstrategien til begrænsning af CO<sub>2</sub>-emissionen på vejtransportområdet.

Motorcyklernes andel af den samlede transportrelaterede emission er meget begrænset (omkring 2 %), men den vil sandsynligvis stige i fremtiden. Indførelsen af en harmoniseret metode til måling af CO<sub>2</sub> ville være det første skridt på vejen. Målesystemet skal for så vidt angår 2006-grænseværdierne tage udgangspunkt i en ny kørecyklus, der er udviklet til dette formål og harmoniseret på verdensplan. Fordelen vil blive, at man kan opnå mere præcise resultater sammenlignet med reelle kørselsforhold, og at det også vil omfatte små motorcykler.

Kommissionen er derfor i princippet enig med ændringsforslag 8 og 21 (del 4), men den afviser ændringsforslag 17.

#### **d. Forskellige ændringsforslag**

*Ændringsforslag 1, 2, 4, 12, 18, 19, 21, 22 og 26*

I betænkningen foreslås der ligeledes supplerende ændringer på forskellige områder. Kommissionen er fuldstændig enig med en række af disse ændringsforslag, herunder

- muligheden for at indføre økonomiske incitamentter til eftermontering af udstyr på ældre køretøjer (ændringsforslag 4 og 12)
- begrænsning af de økonomiske virkninger for de mindre fabrikker (årlig produktion på under 5 000 enheder pr. godkendt type), når der overvejes fremtidige foranstaltninger (ændringsforslag 18).

Andre ændringsforslag, der vedrører det fremtidige arbejde, kan i princippet eller delvis accepteres, men de skal undersøges nærmere, inden der fremlægges endelige forslag. Kommissionen forbeholder sig ret til at fremlægge en ny tekst om nogle af disse emner:

- en 1-årig midlertidig undtagelse for trialmotorcykler (ændringsforslag 1 og 26, del 2)
- at aflægge beretning om udviklingen af en prøvecyklus senest den 1. juli 2001 og foreslå en ny prøvecyklus senest den 1. juli 2002 (ændringsforslag 19). Den første dato kan accepteres, den anden ikke
- indførelse af inspektions- og vedligeholdelseskrav for motorcykler. Formålet med dette ændringsforslag kan accepteres, men den 1. januar 2003 som datoen for et forslag fra Kommissionen kan ikke accepteres (ændringsforslag 22)
- et separat sæt grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler med dieselmotor fra 2006 (ændringsforslag 2)
- bestemmelser vedrørende udskiftningskatalysatorer (ændringsforslag 21, del 1)
- at undersøge fordampningsemissioner og egendiagnoseudstyr (OBM) (ændringsforslag 21, del 2 og 3).

Et af forslagene under forskellige ændringsforslag kan ikke accepteres:

- at udsætte datoen for, hvornår Euro 2 skal finde anvendelse på "alle typer" fra 1. januar 2004 til 1. januar 2005 (ændringsforslag 26, del 1).

Kommissionen kan således acceptere:

- tre ændringsforslag fuldstændig (4, 12 og 18)
- seks ændringsforslag delvis (1, 14, 19, 20, 22 og 26, del 2)
- fem ændringsforslag i princippet (2, 7, 8, 16 og 21)
- og Kommissionen afviser elleve ændringsforslag (ændringsforslag 3, 5, 6, 10, 11, 13, 15, 17, 23, 24 og 25).

Ændret forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>2</sup>, og

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3</sup>,

i overensstemmelse med fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Det Europæiske Fællesskabs femte handlingsprogram om miljøbeskyttelse, hvis overordnede strategi blev vedtaget med Rådets afgørelse af 1. februar 1993<sup>5</sup>, er det fastsat, at der skal ske en yderligere indsats for at opnå en væsentlig mindskelse af det nuværende niveau af emissioner af forurenende stoffer fra motorkøretøjer.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF<sup>6</sup> er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer<sup>7</sup>, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF<sup>8</sup>.
- (3) I henhold til artikel 5 i direktiv 97/24/EF skal Kommissionen inden 24 måneder efter datoen for vedtagelsen af nævnte direktiv forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, udarbejdet på grundlag af forskning og en analyse af omkostningerne og fordelene ved anvendelse af skærpede grænseværdier, om fastlæggelse af en næste etape, hvor der skal vedtages foranstaltninger, som yderligere skal skærpe grænseværdierne for luftforurening og støjniveau for de pågældende køretøjer; et sådant tiltag er begrænset til at omfatte motorcykler, da direktiv 97/24/EF allerede for knallerter fastlægger en efterfølgende etape med strammere grænseværdier, som finder anvendelse fra den 17. juni 2002.

---

<sup>2</sup> EFT C

<sup>3</sup> EFT C

<sup>4</sup> EFT C

<sup>5</sup> EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

<sup>6</sup> EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

<sup>7</sup> EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72.

<sup>8</sup> EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

- (4) Der er på grundlag af den tekniske konsekvensberegning og analysen af omkostninger og fordele fastsat et unikt sæt nye Type I-prøvegrænser, som skal finde anvendelse fra 2003 for alle motorcykler, og som svarer til en reduktion på 60 % for kulbrinter og kulilte for firetaktsmotorcykler, og på 70 % for kulbrinter og 30 % for kulilte for totaktsmotorcykler; for firetaktsmotorcykler ansås det ikke for gennemførligt at opnå yderligere reduktion i nitrogenoxider med de påtænkte teknologier; for totaktsmotorcykler er anvendelse af avanceret direkte indsprøjtningsteknik, som har størst potentiale hvad angår reduktion af kulilte og kulbrinter, uundgåeligt knyttet til en moderat stigning i grænsen for kvælstofoxid i forhold til den nuværende grænseværdi, der således bringes på linje med firetaktsmotorcykler; dette anses for acceptabelt på baggrund af, at emissionsregisteret viser, at motorcyklernes andel i vejtransportens samlede emission af kvælstofoxid er marginal.
- (4a) **I lyset af de særlige kendetegn ved og anvendelsesområder for visse velkendte køretøjskategorier som trial-motorcykler og i betragtning af disses meget lave bidrag til det samlede emissionsniveau som følge af det lave årlige salg i Europa (under 13.000 enheder) anses det i forbindelse med ikrafttrædelsen af de nye emissionsgrænser i 2003 for acceptabelt at indrømme en midlertidig undtagelse for at give fabrikanterne af sådanne køretøjer tid til at udvikle en passende teknologi til emissionsbegrænsning.**
- (5) Kontrol og vedligeholdelse anses for afgørende for at sikre, at emissionsniveauet for nye køretøjer ikke under driften overskrider et acceptabelt niveau; i denne forbindelse, og på linje med forskrifterne for personbiler, bør forskrifterne for type II-prøvning, navnlig grænsen på 4,5 % v/v kulilte, erstattes af krav om måling og registrering af de nødvendige data med henblik på teknisk kontrol.
- (6) Trehjulede motorcykler og quadricykler er enten udstyret med motor med styret tænding eller kompressionstænding; ligesom for emissionsgrænserne for personbiler kræver hver kategori et separat sæt grænseværdier.
- (7) Specifikationerne for de referencebrændstoffer, som anvendes til emissionsprøvning, bør bringes på linje med dem, som finder anvendelse på personbiler, for således at afspejle den udvikling, som har fundet sted i specifikationerne for markedsførte brændstoffer i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om kvaliteten af benzin- og dieselbrændstoffer.
- (8) Medlemsstaterne bør have mulighed for at give afgiftslettelser for at fremme markedsføring af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og for at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af de vejledende emissionsværdier; sådanne afgiftslettelser bør opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå forvridding af det indre marked; dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at lade emission af forurenende stoffer og andre stoffer indgå i grundlaget for beregning af vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.
- (8a) **Medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger for at tilskynde til eftermontering af forureningsbegrænsende anordninger og dele på ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer.**

- (9) Til typegodkendelse bør indføres en ny kørecyklus, som giver en mere repræsentativ bedømmelse af emissionsegenskaberne under prøvningsbetingelser, der bedre svarer til dem, som køretøjerne er udsat for under driften, og som tager hensyn til forskellen i køremønsteret for små og store motorcykler; der foregår et yderligere udviklingsarbejde, som skal give grundlag for indførelse af en ny prøvecyklus på en videnskabelig forsvarlig måde.
- (10) Det er nødvendigt at fastlægge en yderligere etape for emissionsgrænser, som bør omfatte yderligere betydelige nedbringelser i forhold til grænseværdierne for 2003; sådanne grænseværdier vil dog først kunne fastlægges nøjere efter en gennemgang af den nuværende kørecyklus og efter yderligere undersøgelse af den tekniske gennemførlighed og teknologiens potentiale til at nedbringe emissionerne.
- (11) Målet for den påtænkte handling, en mindskelse af niveauet for forurenende emissioner fra to- og trehjulede motorkøretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. Det kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, bedre opfyldes ved tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning på området. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel 5, er dette direktiv begrænset til det minimum, der er påkrævet for at nå dette mål, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt med henblik herpå.
- (12) Direktiv 97/24/EF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

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

#### *Artikel 2*

1. Fra den 1. januar 2002 kan medlemsstaterne ikke, af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening:
  - nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØFeller
  - forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer,såfremt de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv.
2. Fra den 1. januar 2003 skal medlemsstaterne, af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for enhver køretøjstype, som ikke opfylder forskrifterne i direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv.

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

3. Fra 1 januar 2004 skal medlemsstaterne:
- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
  - nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

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

**For trial-motorcykler er datoen i artikel 2, stk. 2, fastsat til den 1. januar 2004, og datoen i artikel 2, stk. 3, er fastsat til den 1. juli 2005.**

**Som trial-motorcykler anses køretøjer med følgende kendetegn:**

**største sædehøjde: 700 mm**

**mindste frihøjde: 280 mm**

**største brændstofbeholdervolumen: 4 liter.**

**mindste totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært forhold x udvekslingsforhold x endeligt udvekslingsforhold): 7,5.**

### *Artikel 3*

1. Afgiftslettelser kan af medlemsstaterne kun indføres for køretøjer, som er i overensstemmelse med direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv. Sådanne afgiftslettelser skal opfylde følgende betingelser:
  - (a) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som tidligere end krævet opfylder de obligatoriske krav i række A i kapitel V, bilag II til direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv. De skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionskravene i artikel 2, stk. 3, bliver obligatoriske for fabriksnye køretøjer. eller
  - (b) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som overholder de vejledende værdier i række B i kapitel V, bilag II til direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv.
2. De skal for hver køretøjstype, der henvises til i stk. 1, udgøre et beløb, som er mindre end merudgifterne til anskaffelse og montering af de tekniske løsninger, der indføres for at sikre overholdelse af værdierne i række A eller B i tabellen i kapitel 5, bilag II til direktiv 97/24/EF som ændret ved dette direktiv.

**Medlemsstaterne kan bl.a. indføre afgiftslettelser og økonomiske incitamenter til at eftermontere anordninger på ældre to- og trehjulede motorkøretøjer, såfremt de grænseværdier, der er angivet i nærværende direktiv eller i den tidligere udgave af direktiv 97/24/EF, derved overholdes.**

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

#### *Artikel 4*

1. Kommission vil overveje en yderligere stramning af emissionsnormerne for køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til:
  - (a) den tekniske udvikling inden for emissionsbegrænsende teknologi og de tekniske og økonomiske konsekvenser af anvendelsen på motorcykler
  - (b) foranstaltninger til begrænsning af de økonomiske virkninger for de mindre fabrikanter, hvis årlige produktion er på under 5 000 enheder pr. godkendt type**
  - (c) lejligheden til at harmonisere kørecyklopen på verdensplan
  - (d) forholdet mellem grænseværdier under den nuværende og den nye prøvecyklus
  - (e) passende typegodkendelsesforanstaltninger med henblik på at godtgøre, at de forureningsbegrænsende anordninger er funktionsdygtige ved normal kørsel i to- og trehjulede køretøjers normale levetid.**
2. På grundlag af de i stk. 1 omhandlede elementer fremsætter Kommissionen i givet fald forslag til Europa-Parlamentet og Rådet, som blandt andet omfatter:
  - (a) en særlig ny kørecyklus til måling af **udstødningsgasser og CO<sub>2</sub>** ved type I-prøvning
  - (b) obligatoriske emissionsgrænseværdier, som finder anvendelse fra 2006
  - (c) bestemmelser for kontrol af de emissionsbegrænsende anordningers holdbarhed**
  - (d) bestemmelser om overensstemmelseskravene for ibrugtagne køretøjer under typegodkendelsesproceduren for to- eller trehjulede køretøjer**
  - (e) bestemmelser for at sikre et forbud mod omgåelsesanordninger eller elektroniske cycle bypass-komponenter til frakobling eller omgåelse af indstillingerne i de emissionsbegrænsende anordninger.**

Senest den 1. juli 2001 aflægger Kommissionen rapport om udviklingen i forhandlingerne om en prøvecyklus, der er harmoniseret på verdensplan, og senest den 1. juli 2003 foreslår Kommissionen en ny prøvecyklus til emissionsmåling ved type I-prøvningen.

3. **Kommissionen skal, såfremt det er nødvendigt, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, som indeholder bestemmelser om indførelse af inspektions- og vedligeholdelseskrav for to- og trehjulede motorkøretøjer.**

*Artikel 5*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 31. december 2001. De underretter straks Kommissionen herom.

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

*Artikel 6*

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

*Artikel 7*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG**

Kapitel 5 i direktiv 97/24/EF ændres således:

1. Bilag II ændres som følger:

(a) Afsnit 1.4 affattes således:

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

- C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> for benzin
- C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> for diesel."

(b) Afsnit 2.2.1.1. affattes således:

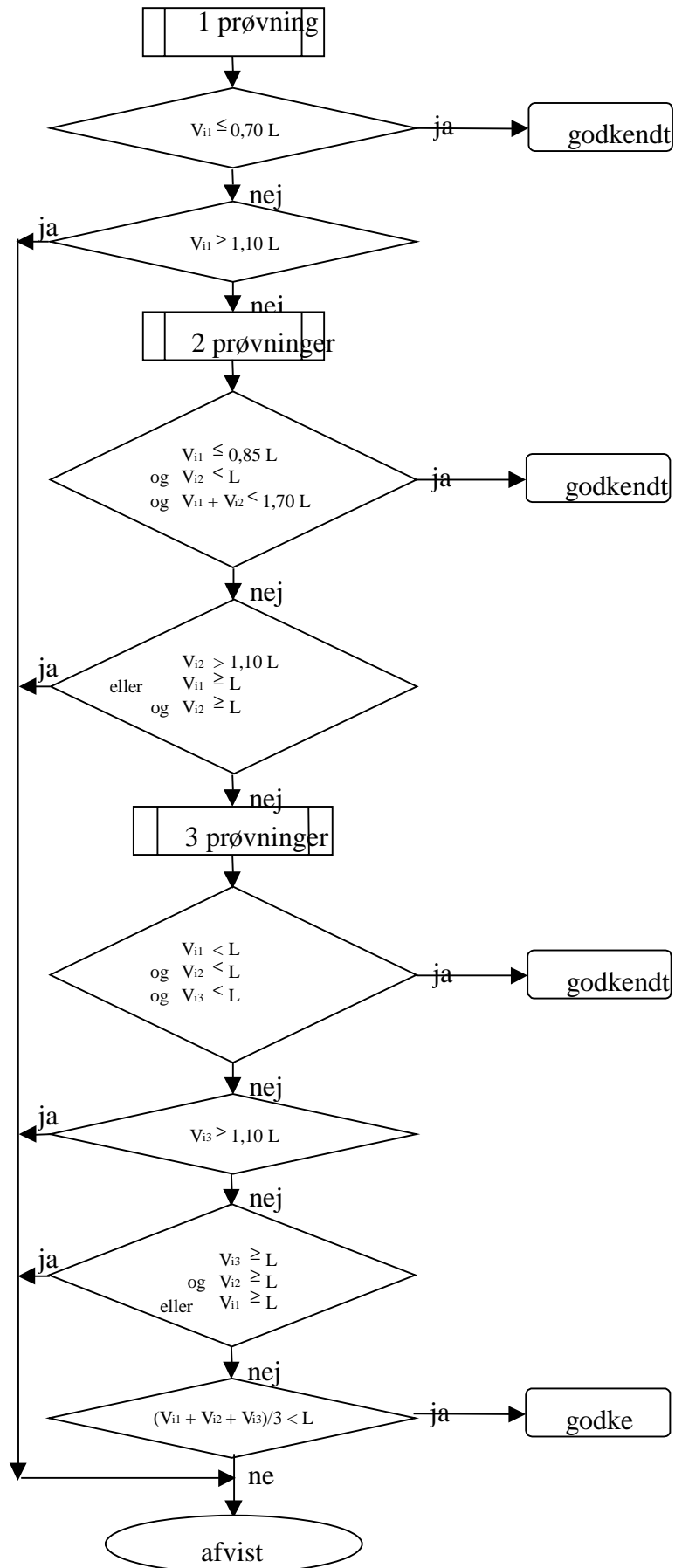
"2.2.1.1. **Type I-prøve** (kontrol af den gennemsnitlige emission gennem udstødningsgassen i byområder med tæt trafik)

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

2.2.1.1.2. Fig. I.2.2 er et rutediagram for type I-prøve.

2.2.1.1.3. Køretøjet anbringes på en funktionsprøvestand med udstyr til belastnings- og inertisimulering.

Figur I.2.2. Rutediagram for type I-prøve



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

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

	Gruppe	Masse af kulilte (CO)	Masse af kulbrinter (HC)	Masse af kvælstofoxider (NO <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
<b>Grænseværdier for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse</b>				
A (2003)	Alle	5,5	1,2	0,3
B (*)	I (≤150ccm)	2,0	0,8	0,2
	II (>150 ccm)	2,0	0,3	0,1
<b>Grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding)</b>				
A (2003)	Alle	7,0	1,5	0,4
<b>Grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding)</b>				
A (2003)	Alle	2,0	1,0	0,65

(\*) Værdierne i række B er vejledende og finder anvendelse til det i direktivets artikel 3 omhandlede formål.

2.2.1.1.5.1. Uanset forskrifterne i afsnit 2.2.1.1.5. kan en af de tre målte resulterende masser for hvert forurenende stof eller hver kombination af forurenende stoffer overstige den foreskrevne grænse med højst 10 %, forudsat den aritmetiske middelværdi af de tre resultater er under den foreskrevne grænse. Når de foreskrevne grænser overstiges for flere end ét forurenende stof, er det uden betydning, om dette finder sted ved samme prøvning eller i forskellige prøvninger.

2.2.1.1.6. Det antal prøver, der foreskrives i afsnit 2.2.1.1.5., nedsættes under nedenstående forudsætninger, hvor V<sub>1</sub> er resultatet af den første prøve og V<sub>2</sub> resultatet af den anden prøve for hvert forurenende stof.

2.2.1.1.6.1. Er det opnåede resultat for hvert forurenende stof mindre end eller lig med 0,70 L (dvs.  $V_1$  0,70 L), udføres kun én prøve.

2.2.1.1.6.2. Er betingelsen i afsnit 2.2.1.1.6.1. ikke opfyldt, udføres kun to prøver, såfremt følgende krav er opfyldt for hvert forurenende stof:

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

(c) Tabel I og tabel II i afsnit 2.2. udgår.

(d) Afsnit 2.2.1.2. affattes således:

‘2.2.1.2. Type II-prøve (måling af kulilte ved tomgangshastighed) og emissionsdata, som kræves til teknisk kontrol.

2.2.1.2.1. Denne forskrift finder anvendelse på alle køretøjer, som drives af en motor med styret tænding, og som søges EF-typegodkendt efter dette direktiv.

2.2.1.2.2. Ved afprøvning i overensstemmelse med tillæg 2 (type II-prøve) ved normal tomgangshastighed:

- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningsgasser
- skal motorhastigheden under prøven registreres, herunder eventuelle tolerancer.

2.2.1.2.3. Ved afprøvning med "høj tomgangshastighed" (dvs.  $>2000 \text{ min}^{-1}$ ):

- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningsgasser
- skal motorhastigheden under prøven registreres, herunder eventuelle tolerancer.

2.2.1.2.4 Motorolietemperaturen på prøvetidspunktet måles og registreres

2.2.1.2.5. De registrerede data indføres i de pågældende afsnit af det dokument, som er omhandlet i bilag VII til direktiv 92/61/EØF, som ændret."

(e) Der tilføjes et nyt afsnit 3.1.1. med følgende ordlyd:

‘3.1.1. Et køretøj udtages af produktionen og underkastes den i afsnit 2.2.1.1. beskrevne prøve. Som grænseværdier for kontrol af produktionens overensstemmelse anvendes de, der er angivet i tabellen i afsnit 2.2.1.1.5."

(f) Det tidligere afsnit 3.1.1. omnummereres til 3.1.2. og ændres som følger:

- Ordene "Tabel I og II" erstattes af "tabellen i afsnit 2.2.1.1.5"
- ordene "de tabeller, der er omhandlet i afsnit 2.2.1.1.2" erstattes af "tabellen i afsnit 2.2.1.1.5".

(g) Afsnit 3.1.3 i tillæg 1 erstattes af følgende:

‘3.1.3. Indsugningssystemets tæthed kan kontrolleres for at sikre, at karbureringen ikke påvirkes af falsk luft’.

(h) I afsnit 5.3.1. i tillæg 1 ændres den sidste sætning til følgende:

"Før opsamlingen af udstødningsgassen påbegyndes, gennemføres to komplette tilpasningscykluser."

(i) Afsnit 6.1.3. i tillæg 1 erstattes af følgende:

‘6.1.3. Inden den første tilpasningscyklus indledes, rettes en luftstrøm af variabel styrke mod den to- eller trehjulede motorcykel. Før opsamlingen af udstødningsgassen påbegyndes, gennemføres to komplette tilpasningscykluser. Kølesystemet skal omfatte en anordning, der styres af rullernes hastighed, således at der i området 10 km/h til 50 km/h opnås en lineær strømningshastighed af afgangsluften, som er lig rullens relative hastighed med en tolerance på 10 %. Når rullens hastighed er under 10 km/h, kan køleluftens hastighed være nul. Køleluftblæserens afgangstværsnit skal være i overensstemmelse med følgende angivelser:

(i) areal mindst 0,4 m<sup>2</sup>

(ii) højde fra gulv til underkant: mellem 0,15 og 0,20 m

(iii) afstand til forenden af den to- eller trehjulede motorcykel: mellem 0,3 og \*0,45 m."

(j) I afsnit 6.2.2. i tillæg 1 slettes den første sætning.

(k) Afsnit 7.2.1. i tillæg 1 erstattes af følgende:

‘7.2.1. Efter 2 tilpasningscykluser (begyndelsestidspunkt for første cyklus) udføres operationerne i afsnit 7.2.2 til 7.2.5 nøjagtig samtidigt.’

(l) Afsnit 7.4 i tillæg 1 erstattes af følgende:

‘7.4. Analyse

7.4.1. Udstødningsgasserne i indsamlingssækken skal analyseres så hurtigt som muligt og senest 20 minutter efter prøvecyklens afslutning.

7.4.2. Før analyse af hver prøve skal det analyseområde, som skal anvendes til det pågældende forurenende stof, nulstilles med den korrekte nulstillingsgas.

7.4.3. Analysatorerne indstilles derefter i henhold til kalibreringskurverne ved hjælp af kalibreringsgasser med en nominel koncentration på 70 til 100 % af måleområdet.

- 7.4.4. Derefter kontrolleres analysatorernes nulstilling igen. Hvis aflæsningen afviger mere end 2 % af måleområdet fra den, der blev indstillet på i afsnit 7.4.2, gentages proceduren.
- 7.4.5. Derefter analyseres prøverne.
- 7.4.6. Efter analysen gentages kontrollen af nulpunkt og kalibreringspunkter med brug af de samme gasser. Afviger resultaterne af disse gentagelser højst 2 % fra dem, der fandtes i 7.4.3, anses analysen for acceptabel.
- 7.4.7. I alle punkter i dette afsnit skal flowhastighed og tryk af de forskellige gasser være den samme som er anvendt ved kalibrering af analysatorerne.
- 7.4.8. Som den målte koncentrationen i gasserne af hvert forurenende stof anses den, som aflæses efter stabilisering på måleapparatet."

2. Bilag IV erstattes af følgende:

#### **BILAG IV**

##### **SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (BENZIN)**

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

##### **SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (DIESEL)**

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