

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2002/80/EF

af 3. oktober 2002

om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF⁽²⁾, særlig artikel 13, stk. 2,

under henvisning til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer⁽³⁾, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/100/EF⁽⁴⁾, særlig artikel 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 70/220/EØF er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF.
- (2) Ved direktiv 70/220/EØF er der indført en ny metode til kontrol af produktionsoverensstemmelsen for køretøjer efter ibrugtagning. Det bør defineres, hvilke oplysninger en fabrikant skal indsamle og indsende som grundlag for typegodkendelsesmyndighedens undersøgelse af, om et køretøj opfylder kravene i direktiv 70/220/EØF i den krævede holdbarhedsperiode. Definitionen af, om et køretøj må anses for at være en »ekstraordinært forurenende enhed« i de tilfælde, hvor emissionspræstationerne søges bekræftet ved prøvning af en repræsentativ stikprøve af køretøjer af en bestemt type og statistisk analyse af prøvningsresultater af nævnte type, bør kompletteres.
- (3) Der bør indføres tekniske bestemmelser for typegodkendelsen af udskiftningkatalysatorer som separate tekniske enheder for at sikre både deres udstødningsegenskaber og deres kompatibilitet med et eventuelt egendiagnosesystem (OBD-system) i det køretøj, som de er konstrueret til. For at lette håndhævelsen i medlemsstaterne bør der indføres bestemmelser om mærkning af både udskiftningkatalysatorer og originale udskiftningkatalysatorer og deres emballage. Desuden bør der indføres en anmodning om, at udskiftningkatalysatorer, der er fremstillet

og markedsført i Fællesskabet før indførelsen af dette direktiv, ledsages af yderligere oplysninger.

- (4) Med direktiv 70/220/EØF blev der indført bestemmelser vedrørende OBD-systemer. For at sikre, at udviklingen af udskiftningskomponenter, som har afgørende indflydelse på, om OBD-systemet fungerer korrekt, ikke begrænses af, at der ikke er relevante oplysninger om OBD-systemet til rådighed, bør der indføres forskrifter om, at bilfabrikanten stiller sådanne relevante oplysninger til rådighed for typegodkendelsesmyndighederne.
- (5) De tekniske krav vedrørende strategierne for fejlindikation er blevet afklaret, således at det anses for en fejlfunktion, hvis OBD-systemets grænseværdier overskrides, eller hvis OBD-systemet ikke kan opfylde de grundlæggende OBD-overvågningskrav, der er fastsat i dette direktiv.
- (6) Det er også nødvendigt at indføre særlige ændringer vedrørende håndteringen af OBD-information, så bezindrift og gasdrift kan behandles separat.
- (7) Som følge af den korte frist indtil 1. januar 2003, efter hvilken alle typer af gasdrevne køretøjer bør være forsynet med et OBD-system, er det nødvendigt at tillade typegodkendelse af gasdrevne køretøjer, som indeholder et begrænset antal mindre mangler, som måtte opstå ved eller før typegodkendelsen. Den typegodkendende myndighed kan også udstede en udvidelse af typegodkendelsesattesten for så vidt angår køretøjer, der allerede er blevet typegodkendt, i de tilfælde, hvor mangler efterfølgende findes i OBD-systemet i ibrugtagne køretøjer. Sådanne udvidelse må dog ikke udstedes, hvis systemet er helt ude af stand til at foretage en kontrol-overvågning. Der bør fastsættes en periode, inden for hvilken de mangler, som den typegodkendende myndighed tillader, skal være afhjulpet på de senere fremstillede køretøjer.
- (8) Direktiv 70/220/EØF bør ajourføres under hensyn til den tekniske udvikling, navnlig de nye definitioner af de mere standardiserede fejlmeldingskoder, de mere fabriksspecifikke fejlmeldingskoder, de nye sekscifrede

(1) EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

(2) EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1.

(3) EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.

(4) EFT L 16 af 18.1.2002, s. 32.

koder samt ISO-standard 15031-6 og SAE-standard J12012, der er blevet ajourført.

- (9) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EF⁽⁵⁾, ændret ved Kommissionens direktiv 2000/71/EF⁽⁶⁾, må benzin- og dieselbrændstof, der sælges i Fællesskabet, fra 1. januar 2005 højst have et svovlindhold på 50 mg/kg (parts per million). De referencebrændstoffer, der anvendes ved typegodkendelsesprøvninger af køretøjer med hensyn til de emissionsgrænseværdier, der vil være gældende fra 2005, bør omdefinieres, således at de, hvor det er relevant, med hensyn til svovlindhold, indhold af aromater og iltindhold i benzin og diesel bedre svarer til de brændstoffer, der bør blive udbudt på markedet i 2005, og som anvendes af køretøjer med avanceret emissionsbegrænsningsudstyr eller motorer med direkte benzinindsprøjtning.
- (10) Direktiv 70/220/EØF bør der for ændres i overensstemmelse hermed.
- (11) De i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er nedsat ved direktiv 70/156/EØF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

- 1) Artikel 1 i direktiv 70/220/EØF affattes således:

»Artikel 1

I dette direktiv forstås ved:

- »køretøj«: ethvert køretøj, der er omfattet af definitionen i bilag II, afsnit A, i direktiv 70/156/EØF
- »køretøj, der anvender LPG eller naturgas som brændstof«: køretøj indrettet med specialudstyr med henblik på anvendelse af LPG eller naturgas som brændstof. Et sådant køretøj kan være udformet og fremstillet som monobrændstøfkøretøj eller som et køretøj, der kan skifte mellem brændstoffer.
- »monobrændstøfkøretøj«: køretøj, der primært er udformet med henblik på permanent anvendelse af LPG eller naturgas som brændstof, men som også kan være udstyret med et system med henblik på anvendelse af benzin i nødstilfælde eller udelukken-

de ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 liter benzin.

- »køretøj, der kan skifte mellem brændstoffer«: køretøj, som noget af tiden kan køre på benzin og noget af tiden på enten LPG eller naturgas.
- 2) Bilag I, II, III, IX, IX a, X, XI og XIII til direktiv 70/220/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

1. Med virkning fra den 1. juli 2003 må medlemsstaterne ikke, hvis køretøjerne opfylder kravene i direktiv 70/220/EØF som ændret ved dette direktiv:

- afvise at tildele EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF, eller
- afvise at tildele national typegodkendelse, eller
- forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i henhold til artikel 7 i direktiv 70/156/EØF.

2. Hvis en ny køretøjstype ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved dette direktiv, må medlemsstaterne med virkning fra 1. juli 2003 ikke længere tildele:

- EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EF, eller
- national typegodkendelse.

Medlemsstaterne kan dog fortsætte med at tildele de i litra a) omhandlede typegodkendelser, hvis artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF finder anvendelse.

3. Hvis køretøjerne ikke opfylder forskrifterne i direktiv 70/220/EØF som ændret ved dette direktiv, skal medlemsstaterne:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 70/156/EØF, for ugyldige i henhold til artikel 7, stk. 1, i direktivet, og
- nægte indregistrering, salg og første ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, der ikke ledsages af en gyldig overensstemmelsesattest i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, undtagen i tilfælde hvor bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF påberåbes.

4. Stk. 3 finder med virkning fra 1. januar 2006 anvendelse på:

- køretøjer i klasse M, med undtagelse af køretøjer, hvis totalvægt overstiger 2 500 kg, og
- køretøjer i klasse N1, kategori I.

⁽⁵⁾ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

⁽⁶⁾ EFT L 287 af 14.11.2000, s. 46.

Stk. 3 finder med virkning fra 1. januar 2007 anvendelse på:

- a) køretøjer i klasse N1, kategori II og III, som angivet i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, og
- b) køretøjer i klasse M, hvis totalvægt overstiger 2 500 kg.

Artikel 3

1. Med hensyn til nye udskiftningskatalysatorer til montering på køretøjer, der er blevet typegodkendt i henhold til direktiv 70/220/EØF som ændret ved dette direktiv, må medlemsstaterne fra den 1. juli 2003 ikke:

- a) afvise at tildele EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF, eller
- b) forbyde, at de sælges og monteres på et køretøj.

2. Med virkning fra den 1. juli 2003 må medlemsstaterne ikke længere bevilge EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF af nye udskiftningskatalysatorer, der ikke er blevet typegodkendt i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF, som ændret ved dette direktiv.

3. Medlemsstaterne skal fortsat tillade salg og montering af nye udskiftningskatalysatorer, for hvilke der er udstedt typegodkendelse som separat teknisk enhed forud for ikrafttrædelsen af dette direktiv, for så vidt som der er tale om anvendelse i allerede ibrugtagne køretøjer.

Artikel 4

Inden 1. juli 2005 skal fabrikanterne sørge for at levere yderligere information enten direkte til salgsstedet eller til eventuelle distributører, og sådan information skal dække alle nye udskiftningskatalysatorer, der har været udbudt til salg i EU før datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv, og som ikke på anden måde er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i Kommissionens direktiv 98/77/EF⁽⁷⁾.

Den yderligere information, der er omhandlet i stk. 1, skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 7 i bilag XIII til dette direktiv.

⁽⁷⁾ EFT L 286 af 23.10.1998, s. 34.

Artikel 5

Med virkning fra datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv finder bestemmelserne i afsnit 7 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved dette direktiv, med særligt henblik på ibrugtagne køretøjer, anvendelse på alle køretøjer, der er typegodkendt i henhold til principperne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets⁽⁸⁾ direktiv 98/69/EF eller senere direktiver.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 31. maj 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og bestemmelser fra den 1. juni 2003.

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. oktober 2002.

På Kommissionens vegne

Erkki LIIKANEN

Medlem af Kommissionen

⁽⁸⁾ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

BILAG

ÆNDRINGER TIL BILAG I, II, III, IX, IXa, X, XI OG XIII TIL DIREKTIV 70/220/EØF

A. I bilag I foretages følgende ændringer:

- 1) Punkt 1, sidste afsnit, får følgende ordlyd:

»Dette direktiv finder også anvendelse på EF-typegodkendelsesproceduren for udskiftningskatalysatorer som separate tekniske enheder beregnet til montering i køretøjer i klasse M1 og N1.«

- 2) Punkt 2.17 og 2.18 formuleres som følger, og punkt 2.19 erstattes af nedenstående:

»2.17. »originalmonteret katalysator«: en katalysator eller en enhed af katalysatorer, der er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for motorkøretøjet, og som er angivet i punkt 1.10 i tillægget til dette direktivs bilag X.

2.18. »udskiftningskatalysator«: en katalysator eller en enhed af katalysatorer, som er beregnet til at erstatte en originalmonteret katalysator på et køretøj godkendt i henhold til direktiv 70/220/EØF, og som der kan opnås godkendelse for som separat teknisk enhed som defineret i artikel 4, stk. 1, litra d, i direktiv 70/156/EØF.

2.19. »original udskiftningskatalysator«: katalysator eller enhed af katalysatorer, hvis typer er angivet i punkt 1.10 i tillægget til dette direktivs bilag X, men som af indehaveren af motorkøretøjets typegodkendelse udbydes på markedet som en separat teknisk enhed.«

- 3) Punkt 3.2 erstattes af følgende tekst:

»3.2. En model af oplysningsskemaet vedrørende emissioner fra udstødningen, fordampningsemissioner, holdbarhed og egendiagnosesystemet findes i bilag II. De oplysninger, som er opført under punkt 3.2.12.2.8.6 i bilag II, skal medtages i tillæg 2 »oplysninger vedrørende egendiagnose« til EF-typegodkendelsesattesten i bilag X.«

- 4) Punkt 5.2.2. erstattes af følgende tekst:

»5.2.2. Køretøjer, som fremdrives af motorer, der har styret tænding og anvender LPG eller NG som brændstof (ét eller begge), skal underkastes følgende prøver:

Type I (kontrol af de gennemsnitlige udstødningsemissioner efter koldstart)

Type II (emissionen af carbonmonoxid i tomgang)

Type III (emission af krumtaphusgasser)

Type IV (fordampningsemission), når det er relevant

Type V (holdbarhed af forureningsbegrænsende udstyr)

Type VI (kontrol af de gennemsnitlige udstødningsemissioner af kulilte og kulbrinte efter koldstart ved lav lufttemperatur), når dette er relevant

Egendiagnosetest, når det er relevant.«

5) Figur I.5.2. erstattes af følgende:

»Typegodkendelsesprøve	Køretøjer med styret tænding af klasserne M og N			Køretøjer med kompressionstænding af klasserne M1 og N1
	Benzindrevet køretøj	Køretøj til to brændstoffer	Køretøj til ét brændstof	
Type I	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (prøves med begge brændstoftyper) (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)
Type II	Ja	Ja (prøves med begge brændstoftyper)	Ja	—
Type III	Ja	Ja (prøves kun med benzin)	Ja	—
Type IV	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (prøves kun med benzin) (tilladt masse ≤ 3,5 t)	—	—
Type V	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (prøves kun med benzin) (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)
Type VI	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t)	Ja (tilladt masse ≤ 3,5 t) (prøves kun med benzin)	—	—
Udvidelse	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6; M2 og N2 med referencemasse ≤ 2 840 kg. ⁽¹⁾
Egend diagnose	Ja, i henhold til punkt 8.1.1. eller 8.4.	Ja, i henhold til punkt 8.1.2. eller 8.4.	Ja, i henhold til punkt 8.1.2. eller 8.4.	Ja, i henhold til punkt 8.2, 8.3. eller 8.4.

⁽¹⁾ Kommissionen vil nærmere gennemgå spørgsmålet om at udvide typegodkendelsesprøvningen til køretøjer i klasse M2 og N2 med referencemasse ikke over 2 840 kg og efter proceduren i artikel 13 af direktiv 70/156/EØF senest i 2004 fremsætte forslag om foranstaltninger, som vil finde anvendelse i 2005.»

6) I fodnote 1 til punkt 5.3.7.3 erstattes koefficienterne til HCV og OCV med følgende:

»HCV = Hydrogen/carbon atomforhold [1,73], for LPG [2,53], for NG [4,0]

OCV = Oxygen/carbon atomforhold [0,02], for LPG [nul], for NG [nul].«

7) Punkt 5.3.8 affattes således:

»5.3.8. Udskiftningskatalysatorer og originale udskiftningskatalysatorer

5.3.8.1. Udskiftningskatalysatorer beregnet til montering på køretøjer med EF-typegodkendelse skal prøves i henhold til bestemmelserne i bilag XIII.

5.3.8.2. Originale udskiftningskatalysatorer af en type, som er omfattet af punkt 1.10 i tillægget til bilag X, og som er beregnet til montering på et køretøj, som det relevante typegodkendelsesdokument vedrører, behøver ikke opfylde bestemmelserne i bilag XIII til dette direktiv, hvis de opfylder kravene i punkt 5.3.8.2.1 og 5.3.8.2.2.

5.3.8.2.1. Mærkning

Originale udskiftningskatalysatorer skal mindst mærkes med følgende oplysninger:

5.3.8.2.1.1. Køretøjsfabrikantens firmanavn eller -mærke.

5.3.8.2.1.2. Den originale udskiftningskatalysators fabrikat og identifikationsnummer som anført i de oplysninger, der er nævnt i punkt 5.3.8.3.

5.3.8.2.2. Dokumentation

Originale udskiftningskatalysatorer skal ledsages af følgende oplysninger:

5.3.8.2.2.1. Køretøjsfabrikantens firmanavn eller -mærke.

5.3.8.2.2.2. Den originale udskiftningskatalysators fabrikat og identifikationsnummer som anført i de oplysninger, der er nævnt i punkt 5.3.8.3.

5.3.8.2.2.3. De køretøjer, for hvilke den originale udskiftningskatalysator er af en type, der er omfattet af punkt 1.10 i tillægget til bilag X, herunder i givet fald en mærkning, der angiver, om den originale udskiftningskatalysator er egnet til montering på et køretøj med egendiagnosesystem.

5.3.8.2.2.4. Om nødvendigt monteringsvejledning.

5.3.8.2.2.5. Disse oplysninger gives enten:

- i form af en trykt vejledning vedlagt den originale udskiftningskatalysator, eller
- på den emballage, som den originale udskiftningskatalysator sælges i, eller
- på anden anvendelig måde.

Under alle omstændigheder skal oplysningerne findes i det produktkatalog, som køretøjsfabrikanten leverer til bilforhandlerne.

5.3.8.3. Køretøjsfabrikanten leverer den tekniske tjeneste og/eller godkendende myndighed de nødvendige oplysninger i elektronisk form med link mellem de relevante identifikationsnumre og typegodkendelsesdokumentationen.

Disse oplysninger skal omfatte:

- køretøjsfabrikat(er) og køretøjstype(r)
- den originale udskiftningskatalysators fabrikat(er) og type(r)
- den oprindelige udskiftningskatalysators identifikationsnummer (identifikationsnumre)
- den eller de relevante køretøjstypers typegodkendelsesnummer.«

8) Punkt 7.1.1. affattes således:

»7.1.1. Typegodkendelsesmyndigheden foretager kontrol af ibrugtagne køretøjers overensstemmelse på grundlag af alle relevante oplysninger, som fabrikanten ligger inde med, efter procedurer svarende til dem, der er defineret i artikel 10, stk. 1 og 2, i direktiv 70/156/EØF og i punkt 1 og 2 i bilag X til direktivet.

Proceduren for kontrol af ibrugtagne køretøjers overensstemmelse er vist i figur I.8 og I.9 i tillæg 4 til dette bilag.

7.1.1.1. Parametre, der afgrænser en familie af ibrugtagne køretøjer

En familie af ibrugtagne køretøjer kan afgrænses ved nogle grundlæggende konstruktionsparametre, som skal være fælles for alle køretøjer i familien. Således anses køretøjer, for hvilke mindst nedenstående parametre er fælles eller ligger inden for de anførte tolerancer, at tilhøre samme familie af ibrugtagne køretøjer:

- funktionsprincip (totakts, firetakts, rotations-)
- antal cylindre
- cylinderarrangement (rækkemotor, V-motor, stjernemotor, boxermotor, andet). Cylindrenes hældning eller orientering er ikke et kriterium
- brændstoftilførsel (f.eks. direkte eller indirekte indsprøjtning)
- kølesystemtype (luftkøling, vandkøling, olie køling)
- tilførsel af forbrændingsluft (med eller uden trykladning)
- brændstof, som motoren er konstrueret til (benzin, diesel, naturgas, LPG, osv.). Køretøjer til kørsel med forskellige brændstoffer kan sættes i gruppe med køretøjer, der kun kører på ét brændstof, forudsat at de har et brændstof tilfælles
- katalysatortype (trevejskatalysator eller andet)
- partikelfiltertype (med eller uden)
- recirkulering af udstødningsgas (med eller uden)
- et slagvolumen svarende til motorfamiliens største minus 30 %.

7.1.1.2. Typegodkendelsesmyndigheden foretager kontrol af ibrugtagne køretøjers overensstemmelse på grundlag af oplysninger fra fabrikanten. Oplysningerne skal mindst omfatte følgende:

7.1.1.2.1. Fabrikantens navn og adresse.

7.1.1.2.2. Navn, adresse, telefon- og faxnummer samt e-post adresse på fabrikantens repræsentant inden for de områder, som fabrikantens oplysninger omfatter.

7.1.1.2.3. Modelbetegnelser på de køretøjer, som fabrikantens oplysninger omfatter.

7.1.1.2.4. Hvis det er relevant, en liste over de køretøjstyper, som fabrikantens oplysninger omfatter, dvs. familien af ibrugtagne køretøjer som omhandlet i punkt 7.1.1.1.

7.1.1.2.5. Koder under køretøjets identifikationsnummer (VIN), som gælder for disse køretøjstyper inden for den ibrugtagne familie (VIN-præfiks).

7.1.1.2.6. Numre på typegodkendelser af disse køretøjstyper inden for den ibrugtagne familie, herunder numre på alle eventuelle udvidelser og fejlretninger/tilbagekaldelser (større modifikationer).

7.1.1.2.7. Nærmere oplysninger om udvidelser og fejlretninger/tilbagekaldelser vedrørende sådanne typegodkendelser for de køretøjer, som fabrikantens oplysninger omfatter (hvis typegodkendelsesmyndigheden forlanger det).

7.1.1.2.8. Det tidsrum, hvori fabrikanten har indsamlet sine oplysninger.

7.1.1.2.9. Den køretøjsproduktionsperiode, som fabrikantens oplysninger omfatter (f.eks. »køretøjer produceret i kalenderåret 2001«).

- 7.1.1.2.10. Fabrikantens procedure for overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, herunder følgende:
 - 7.1.1.2.10.1. Metode til lokalisering af køretøjerne.
 - 7.1.1.2.10.2. Kriterier for at udvælge og afvise køretøjer.
 - 7.1.1.2.10.3. Testtyper og -procedurer, der er benyttet i forbindelse med programmet.
 - 7.1.1.2.10.4. Fabrikantens kriterier for at acceptere/forkaste den ibrugtagne familie.
 - 7.1.1.2.10.5. De geografiske områder, hvori fabrikanten har indsamlet sine oplysninger.
 - 7.1.1.2.10.6. Stikprøvestørrelse og prøveudtagningsplan.
 - 7.1.1.2.11. Resultaterne af fabrikantens overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, herunder følgende:
 - 7.1.1.2.11.1. Oplysninger om de køretøjer, programmet omfatter (uanset om de har været til prøvning eller ikke). Oplysningerne skal omfatte:
 - modelbetegnelse
 - køretøjets identifikationsnummer (VIN)
 - køretøjets registreringsnummer
 - produktionsdato
 - brugsområde (hvis kendt)
 - monterede dæk.
 - 7.1.1.2.11.2. Årsager til at afvise et køretøj fra stikprøven.
 - 7.1.1.2.11.3. Udførte serviceeftersyn på de enkelte køretøjer i stikprøven (inkl. eventuelle større modifikationer).
 - 7.1.1.2.11.4. Foretagne reparationer på de enkelte køretøjer i stikprøven (hvis kendt).
 - 7.1.1.2.11.5. Prøvningsdata, herunder:
 - prøvningsdato
 - prøvningssted
 - kilometertællerstand
 - specifikationer for testbrændstof (f.eks. referencebrændstof eller kommercielt brændstof)
 - prøvningsbetingelser (temperatur, luftfugtighed, dynamometerets inertimasse)
 - dynamometerindstilling (f.eks. effektindstilling)
 - prøvningsresultater (fra mindst tre forskellige køretøjer pr. køretøjsfamilie).
 - 7.1.1.2.12. Udskrifter af egendiagnosesystemets visning.«
- 9) Punkt 7.1.2 affattes således:
- »7.1.2. De oplysninger, som fabrikanten indsamler, skal være tilstrækkelig omfattende til at sikre, at det ibrugtagne køretøjs ydelse kan vurderes for normale brugsforhold som defineret i punkt 7.1, og at de er repræsentative for fabrikantens geografiske indtrængning på markedet.

For så vidt angår dette direktiv er fabrikanten ikke forpligtet til at foretage kontrol af køretøjstypens overensstemmelse efter ibrugtagning, hvis han til den typegodkendende myndigheds tilfredshed kan godtgøre, at det årlige salg i Fællesskabet af den pågældende køretøjstype er mindre end 5 000 enheder.»

10) Punkt 7.1.7 affattes således. Punkt 7.1.7.1 til 7.1.7.5 forbliver uændret:

»7.1.7. På grundlag af den kontrol, der er nævnt i punkt 7.1.1, skal typegodkendelsesmyndigheden enten:

- beslutte, at den ibrugtagne køretøjstypes eller den ibrugtagne køretøjsfamilies overensstemmelse er tilfredsstillende og ikke foretage sig yderligere, eller
- beslutte, at fabrikantens oplysninger er utilstrækkelige til, at der kan træffes nogen beslutning, og forlange yderligere oplysninger eller testdata fra fabrikanten, eller
- beslutte, at den ibrugtagne køretøjstypes eller den ibrugtagne køretøjsfamilies overensstemmelse er utilfredsstillende, og lade køretøjstyperne afprøve i henhold til tillæg 3 til dette bilag.

Har fabrikanten i henhold til punkt 7.1.2 fået tilladelse til at undlade kontrol for en given køretøjstype, kan den typegodkendende myndighed lade sådanne køretøjstyper afprøve efter tillæg 3 til dette bilag.»

11) Punkt 2.6 i tillæg 3 affattes således:

»2.6. Blyindholdet og svovlindholdet i en brændstofprøve fra køretøjets tank skal opfylde de gældende normer, der er fastsat i direktiv 98/70/EF(*), og der må ikke være tegn på påfyldning af forkert brændstof. Dette kan kontrolleres i udstødningsrøret osv.

(*) EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.»

12) Punkt 6.1 i tillæg 3 affattes således:

»6.1. Hvis der findes mere end ét ekstraordinært forurenende køretøj, der enten

- opfylder betingelserne i punkt 3.2.3 i tillæg 4, og både den typegodkendende myndighed og fabrikanten er enige om, at årsagen til den ekstraordinære forurening er den samme, eller
- opfylder betingelserne i punkt 3.2.4 i tillæg 4, og den typegodkendende myndighed har konstateret, at årsagen til den ekstraordinære forurening er den samme

forlanger den typegodkendende myndighed, at fabrikanten forelægger en plan for korigerende foranstaltninger til afhjælpning af den manglende overensstemmelse.»

13) I tillæg 4 til bilag I foretages følgende ændringer:

a) Punkt 3 affattes således:

»3. PROCEDURE, DER SKAL FØLGES VED EKSTRAORDINÆRT FORURENENDE ENHEDER I STIKPRØVEN(*)

3.1. Med en stikprøve på mindst tre køretøjer og på højst det antal, der fastlægges ved proceduren i punkt 4, udtages et tilfældigt køretøj af stikprøven, og udledningen af de forurenende stoffer, der er omfattet af bestemmelserne, måles for at konstatere, om det er et ekstraordinært forurenende køretøj.

- 3.2. Et køretøj anses for at være ekstraordinært forurenende, når betingelserne i enten punkt 3.2.1 eller 3.2.2 er opfyldt.
- 3.2.1. For så vidt angår et køretøj, der blevet typegodkendt i henhold til grænseværdierne i række A i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I, er et ekstraordinært forurenende køretøj et køretøj, hvor den gældende grænseværdi for et hvilket som helst forurenende stof, der er omfattet af bestemmelserne, overskrides med en faktor 1,2.
- 3.2.2. For så vidt angår et køretøj, der blevet typegodkendt i henhold til grænseværdierne i række B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I, er et ekstraordinært forurenende køretøj et køretøj, hvor den gældende grænseværdi for et hvilket som helst forurenende stof, der er omfattet af bestemmelserne, overskrides med en faktor 1,5.
- 3.2.3. I det specifikke tilfælde, hvor emissionen fra et køretøj af et hvilket som helst forurenende stof, der er omfattet af bestemmelserne, måles som værende i »mellemområdet« (**).
- 3.2.3.1. Hvis køretøjet opfylder betingelserne i dette punkt, fastslås årsagen til emissions-overskridelsen, og der udtages et nyt tilfældigt køretøj af stikprøven.
- 3.2.3.2. Hvis mere end ét køretøj opfylder betingelserne i dette punkt, fastslår den typegodkendende myndighed og fabrikanten, om årsagen til emissionsoverskridelserne er den samme for de to køretøjer.
- 3.2.3.2.1. Hvis den typegodkendende myndighed og fabrikanten er enige om, at årsagen til emissionsoverskridelserne er den samme, anses stikprøven for at være forkastet, og den plan for korrigerende foranstaltninger, der er beskrevet i punkt 6 i tillæg 3, finder anvendelse.
- 3.2.3.2.2. Hvis den typegodkendende myndighed og fabrikanten ikke er enige om enten årsagen til den ekstraordinære emission fra et enkelt køretøj eller om, hvorvidt årsagen til ekstraordinære emissioner fra flere køretøjer er den samme, udtages endnu et tilfældigt køretøj fra stikprøven, medmindre stikprøvens maksimumstørrelse allerede er nået.
- 3.2.3.3. Hvis der kun findes ét køretøj, der opfylder betingelserne i dette punkt, eller hvis der findes flere køretøjer, men den typegodkendende myndighed og fabrikanten er enige om, at det skyldes forskellige årsager, udtages endnu et køretøj fra stikprøven, medmindre stikprøvens maksimumstørrelse allerede er nået.
- 3.2.3.4. Hvis stikprøvens maksimumstørrelse er nået, og der kun er fundet ét køretøj, der opfylder betingelserne i dette punkt, og hvis emissionsoverskridelserne kan tilskrives samme årsag, anses stikprøven for at have opfyldt kravene i punkt 3 i dette tillæg.
- 3.2.3.5. Hvis den oprindelige stikprøve er opbrugt, føjes endnu et køretøj til den oprindelige stikprøve, og dette køretøj udtages.
- 3.2.3.6. Hvis der udtages endnu et køretøj fra stikprøven, anvendes den statistiske procedure i punkt 4 i dette tillæg på den forøgede stikprøve.
- 3.2.4. I det specifikke tilfælde hvor emissionen fra et køretøj af et hvilket som helst forurenende stof, der er omfattet af bestemmelserne, måles som værende i »dumpeområdet« (**).
- 3.2.4.1. Hvis køretøjet opfylder betingelserne i dette punkt, fastslår den typegodkendende myndighed årsagen til den ekstraordinære forurening, og der udtages et andet tilfældigt køretøj af stikprøven.

- 3.2.4.2. Hvis mere end ét køretøj opfylder betingelserne i dette punkt, og den typegodkendende myndighed konstaterer, at årsagen til den ekstraordinære emission er denne samme, meddeles fabrikanten, at stikprøven anses for at være forkastet, og den plan for korigerende foranstaltninger, der er beskrevet i punkt 6 i tillæg 3, finder anvendelse.
- 3.2.4.3. Hvis der kun findes ét køretøj, der opfylder betingelserne i dette punkt, eller hvis der er fundet flere køretøjer, og den typegodkendende myndighed har konstateret, at årsagerne er forskellige, udtages et andet tilfældigt køretøj af stikprøven, hvis ikke stikprøvens maksimumstørrelse allerede er nået.
- 3.2.4.4. Hvis stikprøvens maksimumstørrelse er nået, og der ikke er fundet mere end ét køretøj, der opfylder betingelserne i dette punkt, og hvor den ekstraordinære emission skyldes samme årsag, anses stikprøven for at have opfyldt kravene i punkt 3 i dette tillæg.
- 3.2.4.5. Hvis den oprindelige stikprøve er opbrugt, føjes endnu et køretøj til den oprindelige stikprøve, og dette køretøj udtages.
- 3.2.4.6. Hvis der udtages endnu et køretøj fra stikprøven, anvendes den statistiske procedure i punkt 4 i dette tillæg på den forøgede stikprøve.
- 3.2.5. Hvis det konstateres, at et køretøj ikke er ekstraordinært forurenende, udtages endnu et tilfældigt køretøj fra stikprøven.

(*) På grundlag af de faktiske data efter ibrugtagning, som skal indsendes af medlemsstaterne inden den 31. december 2003, vil bestemmelserne i dette punkt eventuelt blive revideret, og der vil blive taget stilling til, a) om definitionen af ekstraordinært forurenende køretøj bør ændres for køretøjer, der er blevet typegodkendt i henhold til de grænseværdier, der er anført i række B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I, b) om proceduren for påvisning af ekstraordinært forurenende køretøjer bør ændres, og c) om procedurerne for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning på et passende tidspunkt bør erstattes af en ny statistisk procedure. Hvis det er hensigtsmæssigt, fremlægger Kommissionen de nødvendige ændringsforslag i henhold til proceduren i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

(**) For alle køretøjer bestemmes »mellemområdet« som følger: Køretøjet skal opfylde betingelserne i enten punkt 3.2.1 eller 3.2.2, og desuden skal den målte værdi for samme forurenende stof omfattet af bestemmelserne være under et niveau, der bestemmes som produktet af grænseværdien for det pågældende forurenende stof som anført i række A i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I og en faktor på 2,5.

(***) For alle køretøjer bestemmes »dumpeområdet« som følger: Den målte værdi for ethvert forurenende stof ligger over et niveau, der bestemmes som produktet af grænseværdien for det pågældende forurenende stof som anført i række A i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I og en faktor på 2,5.

b) I punkt 4.2 erstattes udtrykket »(se figur I.7)« med udtrykket »(se figur I.9)«.

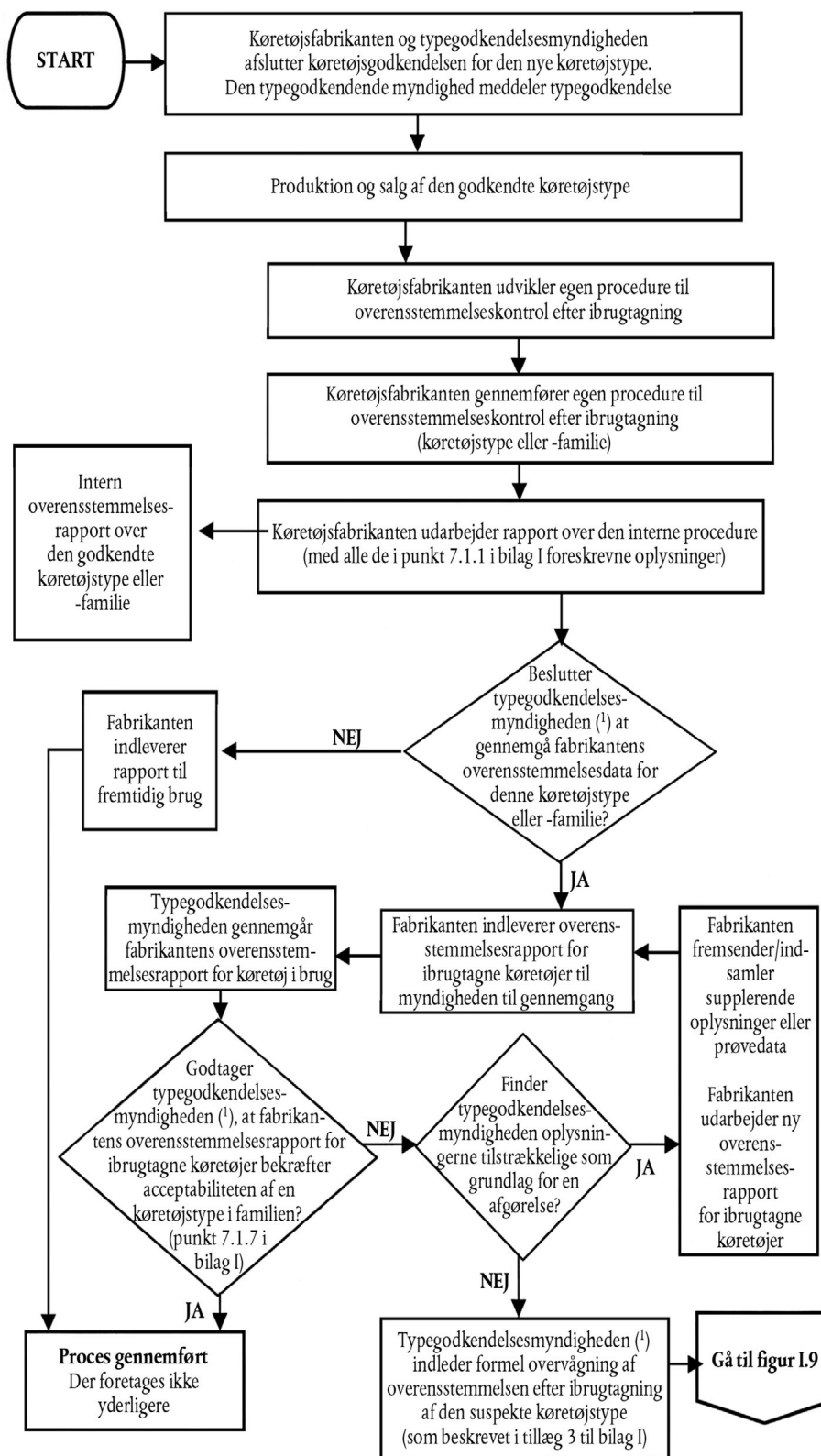
c) Figur I.7 bliver »Figur I.9. Overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning — udvælgelse og prøvning af køretøjer«.

I figur I.9 ændres »nej« umiddelbart over rhomben i figurens nederste højre hjørne til »nej, eller usikkert«.

d) Som figur I.8 indsættes:

»Figur I.8.

Overensstemmelseskontrol af ibrugtagne køretøjer — kontrolprocedure



(1) Typegodkendelsesmyndigheden er den myndighed, der udstedte typegodkendelsen i henhold til direktiv 70/220/EØF.

B. I bilag II foretages følgende ændringer:

1) Som punkt 3.2.12.2.8.6 indsættes:

- »3.2.12.2.8.6. Køretøjsfabrikanten skal give følgende supplerende oplysninger med henblik på at give mulighed for produktion af egendiagnose-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøvningsudstyr, medmindre sådanne oplysninger er omfattet af intellektuel ophavsret eller udgør særlig knowhow, som tilhører køretøjsfabrikanten eller leverandøren (leverandørerne) til producenten af det originale fabriksudstyr.

Oplysningerne i dette afsnit skal gentages i tillæg 2 til EF-typegodkendelsesattesten (bilag X til dette direktiv).

- 3.2.12.2.8.6.1. Beskrivelse af art og antal forbehandlingscyklusser, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet.
- 3.2.12.2.8.6.2. En beskrivelse af arten af den egendiagnosecyklus, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet til den komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet.
- 3.2.12.2.8.6.3. Et fuldstændigt dokument, hvor alle overvågede komponenter er beskrevet med strategi for fejldetektion og aktivering af fejlkontrollampe (fast antal kørecykler eller statistisk metode), og med en liste over de relevante sekundære overvågede parametre for hver komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet. Fortegnelse over alle de anvendte egendiagnosekoder og -formater (med forklaring af hver enkelt), som er knyttet til de enkelte emissionsrelaterede komponenter i drivaggregatet og til de enkelte ikke emissionsrelaterede komponenter, når overvågning af komponenten er bestemmende for aktivering af fejlindikatoren. Navnlig skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$05 Test-ID \$21 til FF, og de i service \$06 angivne data. For køretøjer, der anvender et kommunikationslink i henhold til ISO 15765-4 »Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems« skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$06 Test-ID \$00 til FF for hver ID-supported OBD-monitor.
- 3.2.12.2.8.6.4. De oplysninger, som foreskrives under dette punkt, kan f.eks. gives ved, at man udfylder en tabel svarende til den nedenstående og vedhæfter denne til bilaget:

Komponent	Fejlkode	Overvågningsstrategi	Kriterier for fejldetektion	Kriterier for aktivering af fejlindikator	Sekundære parametre	Forbehandling	Demonstrations-test
Katalysator	P0420	Signaler fra lambda-sonde 1 og 2	Forskel mellem signaler fra sonde 1 og sonde 2	3. cyklus	Motorhastighed, motorbelastning, A/F arbejds måde, katalysator-temperatur	To type I-cykler	Type I«

C. I bilag III foretages følgende ændringer:

1) Som punkt 2.3.5 indsættes:

- »2.3.5. For køretøjstyper med en tomgangshastighed, som er større end den motorhastighed, der ville indtræde under sekvens 5, 12 og 24 af den elementære bykørselscyklus (første del), kan det på fabrikantens anmodning tillades, at koblingen frakobles under den foregående sekvens.«

- 2) Punkt 3.2 affattes således:

»3.2. Brændstof

Når et køretøj testes efter emissionsgrænserne i række A af tabellen i punkt 5.3.1.4 af bilag I til dette direktiv, skal det pågældende referencebrændstof opfylde forskrifterne i punkt A af bilag IX eller, hvis der er tale om gasformigt referencebrændstof, enten punkt A.1. eller punkt B i bilag IXa.

Når et køretøj testes efter emissionsgrænserne i række B af tabellen i punkt 5.3.1.4 af bilag I til dette direktiv, skal det pågældende referencebrændstof opfylde forskrifterne i punkt B af bilag IX eller, hvis der er tale om gasformigt referencebrændstof, enten punkt A.2 eller punkt B i bilag IXa.»

- 3) I søjle 5 i tabel III.1.2 (med overskriften: »Hastighed (km/h)« affattes operation 23 således: »35-10«.

D. I Bilag VII affattes punkt 3.4.1 således:

»3.4.1. Prøvebrændstoffet skal opfylde specifikationerne i punkt C i bilag IX.«

E. Bilag IX affattes således:

»BILAG IX

A. Tekniske data for referencebrændstoffer til prøvning af køretøjer efter emissionsgrænserne i række A af tabellen i punkt 5.3.1.4 af bilag I — type I prøve

1. TEKNISKE DATA FOR DET REFERENCEBRÆNDSTOF, SOM SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER MED MOTOR MED STYRET TÆNDING

Type: Blyfri benzin

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Oktantal (research-metoden) (RON)		95,0	—	EN 25164
Motoroktantal (MON)		85,0	—	EN 25163
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Reid-damptryk	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destillation:				
— begyndelseskogepunkt	°C	24	40	EN-ISO 3405
— fordampning ved 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— fordampning ved 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— slutkogepunkt	°C	190	215	EN-ISO 3405
Rest	% v/v	—	2	EN-ISO 3405

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Carbonhydridanalyse:				
— olefiner	% v/v	—	10	ASTM D 1319
— aromatiske forbindelser	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177
— mættede forbindelser	% v/v	—	resten	ASTM D 1319
Carbon/hydrogen forhold		angives	angives	
Induktionsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oxygen	% m/m	—	2,3	EN 1601
Harpiks	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovl ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Klasse I kobberkorrosion		—	1	EN-ISO 2160
Bly	g/l	—	5	EN 237
Fosfor	g/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ De i specifikationerne angivne værdier er »sande værdier«. Grænseværdierne for dem er fastsat i henhold til ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, idet minimumsværdien er fastsat på grundlag af en minimumsforskel på 2R større end nul; for maksimums- og minimumsværdi har minimumsforskellen været 4R (R = reproducerbarhed). Til trods for denne foranstaltning, som er nødvendig af statistiske grunde, bør brændstoffabrikanten tilstræbe en værdi på nul, når den foreskrevne maksimumsværdi er 2R, og en gennemsnitsværdi i tilfælde, hvor der angives maksimums- og minimumsværdier. Dersom det bliver nødvendigt at afgøre, om et brændstof opfylder kravene i specifikationerne, anvendes ISO 4259.

⁽²⁾ Brændstoffet kan indeholde oxidationsinhibitorer og metaldeaktivatorer, som normalt anvendes til stabilisering af benzinproduktionen på raffinaderier, men additiver i form af detergenter eller dispergerende stoffer eller opløsningsolier må ikke tilsættes.

⁽³⁾ Det faktiske svovlindhold i det brændstof, der er anvendt til type I-prøven, skal angives.

2. TEKNISKE DATA FOR DET REFERENCEBRÆNDSTOF, SOM SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER MED DIESELMOTOR

Type: Diesellole

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Cetantal ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillation:				
— 50 % punkt	°C	245	—	EN-ISO 3405
— 95 % punkt	°C	345	350	EN-ISO 3405
— slutkogepunkt	°C	—	370	EN-ISO 3405

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Flammepunkt	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	- 5	EN 116
Viskositet ved 40 °C	Mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Polycykliske aromatiske carbonhydrider	% m/m	3	6,0	IP 391
Svovl ⁽³⁾	Mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Kobberkorrosion		—	1	EN-ISO 2160
Kulstofrest efter Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Askeindhold	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Vandindhold	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Neutralisationstal (stærk syre)	Mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95
Oxidationsbestandighed ⁽⁴⁾	Mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
En ny og bedre metode til polycykliske aromatiske forbindelser er under udvikling	% m/m	—	—	EN 12916

(1) De i specifikationerne angivne værdier er »sande værdier«. Grænseværdierne for dem er fastsat i henhold til ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, idet minimumsværdien er fastsat på grundlag af en minimumsforskel på 2R større end nul; for maksimums- og minimumsværdi har minimumsforskellen været 4R (R = reproducerbarhed). Til trods for denne foranstaltning, som er nødvendig af statistiske grunde, bør brændstoffabrikanten tilstræbe en værdi på nul, når den foreskrevne maksimumsværdi er 2R, og en gennemsnitsværdi i tilfælde, hvor der angives maksimums- og minimumsværdier. Dersom det bliver nødvendigt at afgøre, om et brændstof opfylder kravene i specifikationerne, anvendes ISO 4259.

(2) Det angivne interval for cetan opfylder ikke kravet om et område på mindst 4R. I tilfælde af tvist mellem brændstofleverandør og -bruger kan bestemmelserne i ISO 4259 imidlertid anvendes til afgørelse af tvistigheder, forudsat at målingerne gentages et tilstrækkeligt antal gange til, at den fornødne præcision kan opnås. Dette må foretrækkes frem for enkeltstående målinger.

(3) Det faktiske svovlindhold i det brændstof, der er anvendt til type I-prøven, skal angives.

(4) Selv om iltstabiliteten kontrolleres, må holdbarheden antages at være begrænset. Leverandøren bør anmodes om retningslinjer for opbevaring og holdbarhed.

B. Specifikationer for de referencebrændstoffer, der skal anvendes til prøvning af køretøjer efter emissionsgrænserne i række B af tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I — type I-prøve

1. TEKNISKE DATA FOR DET REFERENCEBRÆNDSTOF, SOM SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER MED MOTOR MED STYRET TÆNDING

Type: Blyfri benzin

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Oktantal (research-metoden) (RON)		95,0	—	EN 25164
Motoroktantal (MON)		85,0	—	EN 25163
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reid-damptryk	kPa	56,0	60,0	prEN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillation:				
— fordampning ved 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— fordampning ved 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— fordampning ved 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— slutkogepunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405
Rest	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Carbonhydridanalyse:				
— olefiner	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
— aromatiske forbindelser	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177
— mættede forbindelser	% v/v	angives		ASTM D 1319
Carbon/hydrogen forhold		angives		
Induktionsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oxygen	% m/m	—	1,0	EN 1601
Harpiks	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovl ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosion		—	klasse 1	EN-ISO 2160

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Bly	mg/l	—	5	EN 237
Fosfor	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ De i specifikationerne angivne værdier er »sande værdier«. Grænseværdierne for dem er fastsat i henhold til ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, idet minimumsværdien er fastsat på grundlag af en minimumsforskel på 2R større end nul; for maksimums- og minimumsværdi har minimumsforskellen været 4R (R = reproducerbarhed). Til trods for denne foranstaltning, som er nødvendig af statistiske grunde, bør brændstoffabrikanten tilstræbe en værdi på nul, når den foreskrevne maksimumsværdi er 2R, og en gennemsnitsværdi i tilfælde, hvor der angives maksimums- og minimumsværdier. Dersom det bliver nødvendigt at afgøre, om et brændstof opfylder kravene i specifikationerne, anvendes ISO 4259.

⁽²⁾ Brændstoffet kan indeholde oxidationsinhibitorer og metaldeaktivatorer, som normalt anvendes til stabilisering af benzinproduktionen på raffinaderier, men additiver i form af detergenter eller dispergerende stoffer eller opløsningsolier må ikke tilsættes.

⁽³⁾ Det faktiske svovlindhold i det brændstof, der er anvendt til type I-prøven, skal angives.

2. TEKNISKE DATA FOR DET REFERENCEBRÆNDSTOF, SOM SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER MED DIESELMOTOR

Type: Dieselolie

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Cetantal ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillation:				
— 50 % punkt	°C	245	—	EN-ISO 3405
— 95 % punkt	°C	345	350	EN-ISO 3405
— Slutkogepunkt	°C	—	370	EN-ISO 3405
Flammepunkt	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	– 5	EN 116
Viskositet ved 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Polycykliske aromatiske carbonhydrider	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Svovl ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosion		—	klasse 1	EN-ISO 2160
Kulstofrest efter Conradson (10 % tørstofrest)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Askeindhold	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Vandindhold	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Neutralisationstal (stærk syre)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Oxidationsbestandighed ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Smøreevne (diameter af HFRR slidmærke ved 60 °C)	Mm	—	400	CEC F-06-A-96
FAME	forbudt			

⁽¹⁾ De i specifikationerne angivne værdier er »sande værdier«. Grænseværdierne for dem er fastsat i henhold til ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, idet minimumsværdien er fastsat på grundlag af en minimumsforskel på 2R større end nul; for maksimums- og minimumsværdi har minimumsforskellen været 4R (R = reproducerbarhed). Til trods for denne foranstaltning, som er nødvendig af statistiske grunde, bør brændstoffabrikanten tilstræbe en værdi på nul, når den foreskrevne maksimumsværdi er 2R, og en gennemsnitsværdi i tilfælde, hvor der angives maksimums- og minimumsværdier. Dersom det bliver nødvendigt at afgøre, om et brændstof opfylder kravene i specifikationerne, anvendes ISO 4259.

⁽²⁾ Det angivne interval for cetan opfylder ikke kravet om et område på mindst 4R. I tilfælde af tvist mellem brændstofleverandør og -bruger kan bestemmelserne i ISO 4259 imidlertid anvendes til afgørelse af tvistigheder, forudsat at målingerne gentages et tilstrækkeligt antal gange til, at den fornødne præcision kan opnås. Dette må foretrækkes frem for enkeltstående målinger.

⁽³⁾ Det faktiske svovlindhold i det brændstof, der er anvendt til type I-prøven, skal angives.

⁽⁴⁾ Selv om iltningstabiliteten kontrolleres, må holdbarheden antages at være begrænset. Leverandøren bør anmodes om retningslinjer for opbevaring og holdbarhed.

C. Tekniske data for det referencebrændstof, som skal anvendes til prøvning af køretøjer med motor med styret tænding ved lav omgivende temperatur — type VI-prøve

Type: Blyfri benzin

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Oktantal (research-metoden) (RON)		95,0	—	EN 25164
Motoroktantal (MON)		85,0	—	EN 25163
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reid-damptryk	kPa	56,0	95,0	prEN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillation:				
— fordampning ved 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— fordampning ved 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— fordampning ved 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— slutkogepunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405

Parameter	Enhed	Grænser ⁽¹⁾		Prøvningsmetode
		minimum	maksimum	
Rest	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Carbonhydridanalyse:				
— olefiner	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
— aromatiske forbindelser	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
— mættede forbindelser	% v/v	angives		pr. EN 12177
Carbon/hydrogen forhold		angives		
Induktionsperiode ⁽²⁾	minutter	480	—	EN-ISO 7536
Oxygen	% m/m	—	1,0	EN 1601
Harpiks	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Svovl ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Kobberkorrosion		—	klasse 1	EN-ISO 2160
Bly	mg/l	—	5	EN 237
Fosfor	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ De i specifikationerne angivne værdier er »sande værdier«. Grænseværdierne for dem er fastsat i henhold til ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, idet minimumsværdien er fastsat på grundlag af en minimumsforskel på 2R større end nul; for maksimums- og minimumsværdi har minimumsforskellen været 4R (R = reproducerbarhed). Til trods for denne foranstaltning, som er nødvendig af statistiske grunde, bør brændstoffabrikanten tilstræbe en værdi på nul, når den foreskrevne maksimumsværdi er 2R, og en gennemsnitsværdi i tilfælde, hvor der angives maksimums- og minimumsværdier. Dersom det bliver nødvendigt at afgøre, om et brændstof opfylder kravene i specifikationerne, anvendes ISO 4259.

⁽²⁾ Brændstoffet kan indeholde oxidationsinhibitorer og metaldeaktivatorer, som normalt anvendes til stabilisering af benzinproduktionen på raffinaderier, men additiver i form af detergenter eller dispergerende stoffer eller opløsningsolier må ikke tilsættes.

⁽³⁾ Det faktiske svovlindhold i det brændstof, der er anvendt til type VI-prøven, skal angives.»

F. Bilag IX a affattes således:

»BILAG IX a

SPECIFIKATIONER FOR GASFORMIGE REFERENCEBRÆNDSTOFFER

A. Tekniske data for LPG-referencebrændstoffer

1. TEKNISKE DATA FOR DE REFERENCEBRÆNDSTOFFER, DER SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER EFTER EMISSIONSGRÆNSERNE I RÆKKE A AF TABELLEN I PUNKT 5.3.1.4 I BILAG I — TYPE I-PRØVE

Parameter	Enhed	Brændstof A	Brændstof B	Prøvningsmetode
Brændstofsammensætning:				ISO 7941
C ₃ -indhold	% v/v	30 ± 2	85 ± 2	

Parameter	Enhed	Brændstof A	Brændstof B	Prøvningsmetode
C ₄ -indhold	% v/v	resten	resten	
< C ₃ , > C ₄	% v/v	maks. 2	maks. 2	
Olefiner	% v/v	maks. 12	maks. 15	
Inddampningsrest	mg/kg	maks. 50	maks. 50	ISO 13757
Vand ved 0 °C		fri	fri	besigtigelse
Totalt svovlindhold	mg/kg	maks. 50	maks. 50	EN 24260
Hydrogensulfid		intet	intet	ISO 8819
Kobberkorrosion	klassificering	klasse 1	klasse 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lugt		karakte- ristisk	karakte- ristisk	
Motoroktantal		min. 89	min. 89	EN 589, bilag B

⁽¹⁾ Denne metode giver ikke nødvendigvis en nøjagtig bestemmelse af tilstedeværende korroderende stoffer, hvis prøven indeholder korrosionsinhibitorer eller andre kemikalier, som nedsætter korrosiviteten af prøven over for kobberstrimlen. Det er derfor forbudt at tilsætte sådanne forbindelser alene med det formål at påvirke prøvningsmetoden.

2. TEKNISKE DATA FOR DE LPG-REFERENCEBRÆNDSTOFFER, DER SKAL ANVENDES TIL PRØVNING AF KØRETØJER EFTER EMISSIONSGRÆNSERNE I RÆKKE B AF TABELLEN I PUNKT 5.3.1.4 I BILAG I — TYPE I-PRØVE

Parameter	Enhed	Brændstof A	Brændstof B	Prøvningsmetode
Brændstofsammensætning:				ISO 7941
C ₃ -indhold	% v/v	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -indhold	% vol	resten	resten	
< C ₃ , > C ₄	% v/v	maks. 2	maks. 2	
Olefiner	% v/v	maks. 12	maks. 15	
Inddampningsrest	mg/kg	maks. 50	maks. 50	ISO 13757
Vand ved 0 °C		fri	fri	besigtigelse
Totalt svovlindhold	mg/kg	maks. 10	maks. 10	EN 24260
Hydrogensulfid		intet	intet	ISO 8819

Parameter	Enhed	Brændstof A	Brændstof B	Prøvningsmetode
Kobberkorrosion	klassificering	klasse 1	klasse 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lugt		karakte- ristisk	karakte- ristisk	
Motoroktantal		min. 89	min. 89	EN 589, bilag B

⁽¹⁾ Denne metode giver ikke nødvendigvis en nøjagtig bestemmelse af tilstedeværende korroderende stoffer, hvis prøven indeholder korrosionsinhibitorer eller andre kemikalier, som nedsætter korrosiviteten af prøven over for kobberstrimlen. Det er derfor forbudt at tilsætte sådanne forbindelser alene med det formål at påvirke prøvningsmetoden.

B. Tekniske data for NG-referencebrændstoffer

Driftskaraktetika	Enhed	Grundlag	Grænser		Prøvnings- metode
			minimum	maksimum	

Referencebrændstof G₂₀

Brændstofsammensætning:					
Metan	mol %	100	99	100	ISO 6974
Rest ⁽¹⁾	mol %	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mol %				ISO 6974
Svovl	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Wobbetal (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Referencebrændstof G₂₅

Brændstofsammensætning:					
Metan	mol %	86	84	88	ISO 6974
Rest ⁽¹⁾	mol %	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mol %	14	12	16	ISO 6974
Svovl	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Wobbetal (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Inaktive gasser (bortset fra N₂) + C₂ + C₂₊.

⁽²⁾ Værdien fastlægges ved 293,2 K (20 °C) og 101,3 kPa.

⁽³⁾ Værdien fastlægges ved 273,2 K (0 °C) og 101,3 kPa.

G. I bilag X foretages følgende ændringer:

- 1) Tredje linje i titlen affattes således:

»EF-TYPEGODKENDELSESATTEST«

- 2) Punkt 1.8.1.1 affattes således:

»1.8.1.1. Tabellen gentages for alle LPG/NG-referencegasser, idet det angives, om resultaterne er fremkommet ved måling eller beregning, og tabellen gentages for slutresultatet af køretøjets emissioner på LPG eller NG. For køretøjer til to brændstoffer angives resultaterne for benzin, og tabellen gentages for alle LPG- og NG-referencegasser, idet det angives, om resultaterne er fremkommet ved måling eller beregning, og tabellen gentages for slutresultatet af køretøjets emissioner på LPG eller NG.«

- 3) »Tillæg« ændres til »Tillæg 1« og titlen affattes »Tillæg til EF-typegodkendelsesattest nr. ...«.

- 4) Som punkt 1.10 i tillæg 1 indsættes:

»1.10. Katalysatorer.

1.10.1. Originalmonteret katalysator, prøvet med hensyn til alle relevante krav i dette direktiv.

1.10.1.1. Den originalmonterede katalysators fabrikat og type, som anført i punkt 3.2.12.2.1 i bilag II til dette direktiv (informationsskemaet):

1.10.2. Original udskiftningskatalysator, prøvet med hensyn til alle relevante krav i dette direktiv.

1.10.2.1. Den originale udskiftningskatalysators fabrikat(er) og type(r), som anført i punkt 3.2.12.2.1 i bilag II til dette direktiv (informationsskemaet):«

- 5) Som tillæg 2 indsættes:

»Tillæg 2

Oplysninger vedrørende egendiagnose

Som anført i oplysningsskemaets punkt 3.2.12.2.8.6 skal køretøjsfabrikanten give oplysningerne i dette tillæg med henblik på at give mulighed for produktion af egendiagnose-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr. Køretøjsfabrikanten behøver ikke give sådanne oplysninger, hvis de er omfattet af intellektuel ophavsret eller er særlig knowhow, som tilhører køretøjsfabrikanten eller leverandøren (leverandørerne) til fabrikanten af det originale fabriksudstyr.

På anmodning skal dette tillæg stilles til rådighed uden forskelsbehandling for enhver berettiget fabrikant af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

1. Beskrivelse af art og antal forbehandlingscykluser, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet.
2. Beskrivelse af arten af den egendiagnosecyklus, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet til den komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet.
3. Et fuldstændigt dokument, hvor alle overvågede komponenter er beskrevet med strategi for fejldetektion og aktivering af fejlkontrollampe (fast antal kørecykluser eller statistisk metode), med en liste over de relevante sekundære overvågede parametre for hver komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet. Fortegnelse over alle anvendte egendiagnosekoder og -formater (med forklaring af hver enkelt), som er knyttet til de enkelte emissionsrelaterede komponenter i drivaggregatet. Navnlig skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$05 Test-ID \$21 til FF, og de i service \$06 angivne data. For køretøjer, der anvender et kommunikationslink i henhold til ISO 15765-4 »Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems« skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$06 Test-ID \$00 til FF for hver ID-supportet OBD-monitor.

Disse oplysninger kan gives i form af en tabel svarende til nedenstående:

Komponent	Fejlkode	Overvågningsstrategi	Kriterier for fejldetektion	Kriterier for aktivering af fejlindikator	Sekundære parametre	Forbehandling	Demonstrationstest
Katalysator	P0420	Signaler fra lambda-sonde 1 og 2	Forskel mellem signaler fra sonde 1 og sonde 2	3. cyklus	Motorhastighed, motorbelastning, A/F arbejds måde, katalysatortemperatur	To type I-cykluser	Type I«

H. I bilag XI foretages følgende ændringer:

1) Punkt 2.6 affattes således:

- »2.6. »Funktionsfejl« sådant svigt af emissionsrelaterede komponenter eller systemer, som medfører overskridelse af emissionsgrænserne i punkt 3.3.2 eller indebærer, at egendiagnosesystemet ikke kan opfylde de grundlæggende overvågningskrav i dette bilag.«

2) Punkt 3.5.2 affattes således:

- »3.5.2. Når der kræves mere end to konditioneringscykluser til aktivering af fejlindikatoren, skal producenten forelægge data og/eller en teknisk vurdering, der tilfredsstillende godtgør, at overvågningssystemet lige så effektivt og betids er i stand til at detektere forringelse af komponenterne. Det kan ikke godkendes, at der gennemsnitligt kræves over ti kørecykluser til aktivering af fejlindikatoren. Fejlindikatoren skal ligeledes aktiveres, når som helst motorstyringssystemet skifter til fast programmeret standardindstilling, hvis de i punkt 3.3.2 anførte emissionsgrænser derved overskrides eller egendiagnosesystemet er ude af stand til at opfylde de grundlæggende overvågningskrav i punkt 3.3.3 eller punkt 3.3.4 i dette bilag. Fejlindikatoren skal på en bestemt måde, f.eks. med blinkende lys, tydeligt advare i ethvert tidsrum, hvorunder motoren fejltænder i et omfang, der må forventes at medføre beskadigelse af katalysatoren, som angivet af producenten. Fejlindikatoren skal ligeledes aktiveres, når motorens tænding er tilsluttet, før motoren startes eller tørnes, og skal slukke efter start af motoren, hvis der ikke forinden er detekteret nogen fejlfunktion.«

3) Punkt 3.6 affattes således:

- »3.6. Egendiagnosesystemet skal registrere kode(r), der angiver forureningskontrollsystemets status. Der anvendes separate statuskoder, som angiver, hvilke forureningskontrollsystemer der fungerer korrekt, og hvilke der kræver, at køretøjet kører yderligere, for at de kan færdigevalueres. Hvis fejlindikatoren aktiveres som følge af forringelse eller funktionsfejl eller permanent fast forprogrammeret standardindstilling, skal der lagres en fejlkode, som angiver fejlfunktionens art. Der skal også lagres en fejlkode i tilfælde, der henvises til i punkt 3.3.3.5 og 3.3.4.5 i dette bilag.«

4) Som punkt 3.9 indsættes:

- »3.9. Gasdrevne køretøjer med to typer brændstof

3.9.1. For så vidt angår gasdrevne køretøjer med to typer brændstof gælder det, at:

- aktivering af fejlindikator (MI) (jf. punkt 3.5 i dette bilag)
- lagring af fejlkode (jf. punkt 3.6 i dette bilag)

- slukning af fejlindikatoren (MI) (jf. punkt 3.7 i dette bilag)
- sletning af fejlkoden (jf. punkt 3.8 i dette bilag)

skal ske separat for henholdsvis benzindrift og gasdrift. Når køretøjet drives af benzin må resultaterne af ingen af de ovenstående procedurer blive påvirket, når køretøjet drives af gas. Når køretøjet drives af gas, må resultaterne af ingen af de ovenstående procedurer blive påvirket, når køretøjet drives af benzin.

Uanset dette krav, angiver statuskoden (omhandlet i punkt 3.6 i dette bilag) færdigevaluerede kontrolsystemer for begge typer brændstof (benzin og gas), når kontrolsystemet er færdigevalueret for en af brændstoftyperne.»

5) Punkt 4.4 og 4.5 affattes således:

»4.4. Hverken inden eller på tidspunktet for typegodkendelse kan der tillades ufuldstændighed i forhold til kravene i punkt 6.5 i tillæg 1 i dette bilag, bortset fra punkt 6.5.3.4. Dette punkt finder ikke anvendelse på gasdrevne køretøjer med to typer brændstof.

4.5. Gasdrevne køretøjer med to typer brændstof

4.5.1. Uanset kravene i punkt 3.9.1, og hvis fabrikanten anmoder herom, skal den typegodkendende myndighed acceptere følgende mangler, som om de opfylder kravene i dette bilag, for så vidt angår typegodkendelse af gasdrevne køretøjer med to typer brændstof:

- sletning af fejlkoder, tilbagelagt strækning og »fryseramme«-information efter at motoren har gennemført 40 opvarmningscykluser, uanset hvilket brændstof der anvendes på det pågældende tidspunkt
- aktivering af fejlindikatoren (MI) for begge typer brændstof (benzin og gas) efter detektering af fejl for én af brændstoftyperne
- deaktivering af fejlindikatoren (MI) efter tre på hinanden følgende kørecykluser uden fejl, uanset hvilket brændstof der anvendes på det pågældende tidspunkt
- anvendelse af to status-koder, én for hver type brændstof.

Fabrikanten kan anmode om yderligere løsningsmuligheder, som den typegodkendende myndighed selv afgør, om den vil indrømme.

4.5.2. Uanset kravene i punkt 6.6.1 i dette bilags tillæg 1, og hvis fabrikanten anmoder herom, skal den typegodkendende myndighed acceptere følgende mangler, som om de opfylder kravene i dette bilag, for så vidt angår vurdering og transmission af diagnosesignaler:

- transmission af diagnosesignaler for det brændstof, der på det pågældende tidspunkt er i brug, på én enkelt kildeadresse
- vurdering af ét sæt diagnosesignaler for begge typer brændstof (svarende til vurderingen af gasdrevne køretøjer med kun én form for brændstof, og uafhængigt af, hvilken type brændstof der anvendes på det pågældende tidspunkt)
- valg af et sæt diagnosesignaler (for en af de to typer brændstof) via brændstofvælgerens indstilling.

Fabrikanten kan anmode om yderligere løsningsmuligheder, som den typegodkendende myndighed selv afgør, om den vil indrømme.»

6) Punkt 4.6 bliver punkt 4.7.

7) Som punkt 4.6. indsættes:

»4.6. Ufuldstændighedens varighed

4.6.1. En ufuldstændighed kan bestå i endnu to år efter typegodkendelse af køretøjstypen, medmindre det på overbevisende måde godtgøres, at udbedring af ufuldstændigheden vil kræve betydelige fysiske ændringer af køretøjet og dertil en indførelsestid på mere end to år. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i op til tre år.

4.6.1.1. For så vidt angår gasdrevne køretøjer med to typer brændstof må en ufuldstændighed, der er blevet tilladt i overensstemmelse med punkt 4.5, bestå i endnu tre år efter typegodkendelse af køretøjstypen, medmindre det på overbevisende måde godtgøres, at udbedring af ufuldstændigheden vil kræve betydelige fysiske ændringer af køretøjet og dertil en indførelsestid på mere end tre år. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i op til fire år.

4.6.2. En fabrikant kan anmode om, at den oprindelige typegodkendelsesmyndighed accepterer en ufuldstændighed med tilbagevirkende kraft, hvis ufuldstændigheden opdages efter den oprindelige typegodkendelse. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i to år efter, at der er sendt meddelelse til typegodkendelsesmyndigheden, medmindre det på overbevisende måde godtgøres, at udbedring af ufuldstændigheden vil kræve betydelige fysiske ændringer af køretøjet og dertil en indførelsestid på mere end to år. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i op til tre år.«

8) Som punkt 5 indsættes:

»5. ADGANG TIL OPLYSNINGER OM EGENDIAGNOSE

5.1. Ansøgning om typegodkendelse eller ændring af typegodkendelse i overensstemmelse med artikel 3 eller artikel 5 i direktiv 70/156/EØF skal ledsages af de relevante oplysninger om køretøjets egendiagnosesystem. Disse relevante oplysninger skal gøre det muligt for fabrikanter af udskiftnings- og eftermonteringsdele at producere dele, som er kompatible med køretøjets egendiagnosesystem med henblik på fejlfri funktion, således at køretøjets bruger sikres mod svigt. Tilsvarende skal sådanne relevante oplysninger gøre det muligt for producenter af diagnoseværktøj og prøveudstyr at fremstille værktøj og udstyr, som giver effektiv og nøjagtig fejlfinding på køretøjets egendiagnosesystem.

5.2. På anmodning skal de typegodkendende myndigheder uden forskelsbehandling stille tillæg 2 til EF-typegodkendelsesattesten med de relevante oplysninger om egendiagnosesystemet til rådighed for enhver berettiget fabrikant af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

5.2.1. Hvis en typegodkendende myndighed fra den pågældende fabrikant af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr modtager en anmodning om oplysninger vedrørende egendiagnosesystemet på et køretøj, som er typegodkendt efter en tidligere version af direktiv 70/220/EØF,

- skal den typegodkendende myndighed inden 30 dage anmode fabrikanten af det pågældende køretøj om at stille de oplysninger til rådighed, som kræves i punkt 3.2.12.2.8.6 i bilag II. Kravet i andet afsnit af punkt 3.2.12.2.8.6 finder ikke anvendelse
- skal fabrikanten senest to måneder efter anmodningen indsende disse oplysninger til den typegodkendende myndighed
- skal den typegodkendende myndighed overgive disse oplysninger til medlemsstaternes godkendelsesmyndigheder, og den myndighed, som udstedte den oprindelige typegodkendelse, skal vedlægge disse oplysninger til bilag II i typegodkendelsesoplysningerne for køretøjet.

Dette krav ugyldiggør ikke eventuelle godkendelser, som tidligere er meddelt i henhold til direktiv 70/220/EØF, og er ikke til hinder for, at sådanne godkendelser udvides efter bestemmelserne i det direktiv, som de oprindeligt er udstedt i henhold til.

- 5.2.2. Anmodning om oplysninger kan kun omfatte udskiftnings- eller servicekomponenter, som er underkastet EF-typegodkendelse, eller komponenter, som indgår i et system, der er underkastet EF-typegodkendelse.
- 5.2.3. Anmodningen om oplysninger skal angive den nøjagtige specifikation af den køretøjsmodel, til hvilken oplysningerne ønskes. Den skal bekræfte, at oplysningerne ønskes til udvikling af udskiftnings- eller eftermonteringskomponenter eller af fejlfindings- eller prøveudstyr.«

I. I tillæg 1 til bilag XI foretages følgende ændringer:

- 1) Punkt 3.2 affattes således:

»3.2. Brændstof

Til prøvning anvendes det passende referencebrændstof, som beskrevet i bilag IX for benzins og diesels vedkommende og i bilag IXa for LPG- og NG-brændstoffer. Brændstofftypen for hver form for svigt, som der skal prøves for (beskrevet i punkt 6.3 i dette bilag), kan vælges af den typegodkendende myndighed blandt de referencebrændstoffer, der er beskrevet i bilag IXa, hvis der er tale om prøvning af gasdrevne køretøjer med én type brændstof, og blandt de referencebrændstoffer, der er beskrevet i bilag IX eller IXa, hvis der er tale om prøvning af gasdrevne køretøjer med to typer brændstof. Den valgte type brændstof må ikke ændres i nogen af prøvningsfaserne (beskrevet i punkt 2.1 til 2.3 i dette tillæg). Hvis der anvendes LPG eller NG som brændstof, er det tilladt at motoren starter med benzin for derefter at skifte over til LPG eller NG efter et forud fastsat tidsrum, som styres automatisk og ikke kan styres af føreren.«

- 2) Punkt 6.3.1.4 og 6.3.1.5 affattes som følger:

»6.3.1.4. Elektrisk afbrydelse af enhver anden emissionsrelateret komponent, der er tilsluttet en computer, som styrer drivaggregatet (hvis komponenten er aktiveret ved den valgte type brændstof).

6.3.1.5. Elektrisk afbrydelse af rensningsanordningen for den elektroniske fordampningskontrolanordning (hvis en sådan forefindes og er aktiveret ved den valgte type brændstof.) Type I-prøven skal ikke gennemføres for denne specifikke form for svigt.«

- 3) Punkt 6.4.1.5 og 6.4.1.6 affattes som følger:

»6.4.1.5. Elektrisk afbrydelse af rensningsanordningen for den elektroniske fordampningskontrolanordning (hvis en sådan forefindes og er aktiveret ved den valgte type brændstof).

6.4.1.6. Elektrisk afbrydelse af enhver anden af drivaggregatets emissionsrelaterede komponenter, der er forbundet med en computer, med det resultat at emissionen overskrider enhver af grænserne i punkt 3.3.2 i dette bilag (hvis den er aktiveret ved den valgte type brændstof).«

- 4) Punkt 6.5.3. affattes således:

»6.5.3. Diagnosesystemet for emissionskontrollsystemet skal give standardiseret og ubegrænset adgang og skal være i overensstemmelse med følgende ISO-standarder og/eller SAE-specifikationer.

6.5.3.1. Til kommunikation mellem køretøjet og omgivelserne skal anvendes en af følgende standarder med de anførte begrænsninger:

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

SAE J1850: March 1998 »Class B Data Communication Network Interface«. Til emissionsrelaterede meddelelser skal anvendes den cykliske redundanskontrol og tre-byte header, og der må ikke bruges inter-byte separation eller kontrolsummer

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

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

6.5.3.2. Det prøvnings og fejlfindingsudstyr, der er nødvendigt til kommunikation med egendiagnosesystemet, skal mindst opfylde funktionsspecifikationen i ISO DIS 15031-4 »Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emission-related diagnostics — Part 4: External test equipment«, dateret 1. november 2001.

6.5.3.3. Grundlæggende fejlfindingsdata (som angivet i punkt 6.5.1 i dette tillæg) og oplysninger om tovejskontrol skal foreligge i det format og de enheder, der er beskrevet i ISO DIS 15031-5 »Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emission-related diagnostics — Part 5: Emission-related diagnostic services«, dateret 1. november 2001, og skal være tilgængelige ved brug af fejlfindingsudstyr, der opfylder kravene i ISO DIS 15031-4.

Fabrikanten oplyser et nationalt standardiseringsorgan om de nærmere detaljer i forbindelse med emissionsrelaterede diagnosedata, f.eks. PID'er, Id for OBD-monitor, prøvnings Id'er, der ikke er specificeret i ISO DIS 15031, men er relateret til dette direktiv.

6.5.3.4. Når der registreres en fejl, skal fabrikanten identificere fejlen med den mest hensigtsmæssige fejlkode, der er forenelig med koderne i afdeling 6.3 i ISO 15031-6 »Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emission-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions«, med relation til »emission related trouble codes«. Er dette ikke muligt, skal fabrikanten benytte fejlkoderne (diagnostic trouble codes) i afdeling 5.3 og 5.6 i ISO DIS 15031-6. Fejlkoderne skal være fuldt tilgængelige ved brug af standardiseret fejlfindingsudstyr, som opfylder forskrifterne i punkt 6.5.3.2.

Fabrikanten oplyser et nationalt standardiseringsorgan om de nærmere detaljer i forbindelse med emissionsrelaterede diagnosedata, f.eks. PID'er, Id for OBD-monitor, prøvnings Id'er, der ikke er specificeret i ISO DIS 15031, men er relateret til dette direktiv.

6.5.3.5. Grænsefladen mellem køretøj og diagnosetester skal være standardiseret og opfylde alle krav i ISO DIS 15031-3 »Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emission-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: specification and use«, dateret 1. november 2001.

Ved monteringen skal anvendes en placering, der kan godkendes af den godkendende myndighed, og som er let tilgængelig for servicepersonale, men beskyttet mod utilsigtet beskadigelse ved normal brug.«

5) Som punkt 6.6 indsættes:

»6.6. Gasdrevne køretøjer med to typer brændstof

6.6.1. For så vidt angår gasdrevne køretøjer med to typer brændstof skal diagnosesignalerne (som omhandlet i punkt 6.5 i tillæg 1 til dette bilag) for benzindrift og for gasdrift vurderes og transmitteres uafhængigt af hinanden. Hvis diagnoseværktøjet anmoder derom, skal diagnosesignalerne fra køretøjet, når der drives af benzin, transmitteres på én kildeadresse, og når det drives af gas, på en anden kildeadresse. Anvendelsen af 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«, af 1. november 2001.«

J. **Bilag XIII affattes således:**

»BILAG XIII

EF-TYPEGODKENDELSE AF UDSKIFTNINGSKATALYSATORER SOM SEPARATE TEKNISKE ENHEDER

1. OMRÅDE

Dette bilag vedrører EF-typegodkendelse, hvad angår emissioner, af katalysatorer bestemt til montering på en eller flere givne typer motorkøretøjer af klasse M1 og N1 ⁽¹⁾ som separate tekniske enheder i den i artikel 4, stk. 1, litra d), i direktiv 70/156/EØF anvendte forstand.

2. DEFINITIONER

I dette bilag forstås ved:

- 2.1. »Originalmonteret katalysator« — se punkt 2.17. i bilag I.
- 2.2. »Udskiftningskatalysator« — se punkt 2.18 i bilag I.
- 2.3. »Original udskiftningskatalysator« — se punkt 2.19. i bilag I.
- 2.4. »Type katalysator«: katalysatorer, som ikke afviger på væsentlige punkter såsom:
 - 2.4.1. antal bærere, struktur og materiale
 - 2.4.2. type katalytisk aktivitet (oxidations-, 3-vejs osv.)
 - 2.4.3. volumen, forhold mellem frontalareal og bærerlængde
 - 2.4.4. indhold af katalysatormateriale
 - 2.4.5. katalysatormaterialeforhold
 - 2.4.6. celletæthed
 - 2.4.7. dimensioner og form
 - 2.4.8. afskærmning mod varme.
- 2.5. »Køretøjstype«: det samme som i punkt 2.1 i bilag I.
- 2.6. »Godkendelse af en udskiftningskatalysator«: godkendelse af en katalysator, bestemt til montering som udskiftningsdel på en eller flere bestemte køretøjstyper, hvad angår begrænsning af emissionerne af forurenende stoffer, støjniveau, indvirkning på køretøjets præstationer og, i givet fald, egendiagnosesystem.
- 2.7. »Forringet udskiftningskatalysator«: en katalysator, som er ældet eller kunstigt forringet i et sådant omfang, at den opfylder forskrifterne i punkt 1 i tillæg 1 til bilag XI til dette direktiv ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, del A.

⁽²⁾ Med henblik på demonstrationsprøvning af køretøjer med motor med styret tænding i tilfælde hvor HC-værdien, målt efter punkt 6.2.1 i dette bilag, er højere end den under typegodkendelse af køretøjet målte værdi, skal forskellen lægges til de grænseværdier, som er nævnt i punkt 3.3.2 i bilag XI, for hvilke der gælder den overskridelse, der tillades i punkt 1 i tillæg 1 til bilag XI.

3. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

3.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en type udskiftningskatalysator i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF indgives af fabrikanten.

3.2. En model for EF-typegodkendelsesattesten findes i tillæg 1 til dette bilag.

3.3. Ved ansøgning om godkendelse af en udskiftningskatalysator skal følgende materiale indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår typegodkendelsesprøvningen:

3.3.1. Køretøj(er), som er af en type, som er godkendt efter direktiv 70/220/EØF, og som er udstyret med en ny originalmonteret katalysator. Dette (disse) køretøj(er) udvælges af ansøgeren med den tekniske tjenestes godkendelse. De(t) skal opfylde kravene i punkt 3 i bilag III til dette direktiv.

De(t) afprøvede køretøj(er) skal være uden fejl ved systemet til forureningsbegrænsning; eventuelle stærkt slidte eller dårligt fungerende originaldele, som har betydning for emissionen, skal repareres eller udskiftes. De(t) afprøvede køretøj(er) skal være korrekt trimmet og indstillet efter fabrikantens specifikationer før emissionstesten.

3.3.2. En prøve af den pågældende type udskiftningskatalysator. Denne prøve skal være mærket tydeligt og uudsletteligt med ansøgerens firmanavn eller mærke og dens handelsbetegnelse.

3.3.3. For katalysatorer bestemt til montering på køretøjer med egendiagnosesystem, en ekstra prøve af typen af udskiftningskatalysator. Denne prøve skal være mærket tydeligt og uudsletteligt med ansøgerens firmanavn eller mærke og dens handelsbetegnelse. Den skal være forringet som defineret i punkt 2.7.

4. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

4.1. Hvis de pågældende krav er opfyldt, meddeles EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF.

4.2. En model for EF-typegodkendelsesattesten findes i tillæg 2 til dette bilag.

4.3. Til hver godkendt type katalysator tildeles et godkendelsesnummer i overensstemmelse med bilag VII til direktiv 70/156/EØF. Samme medlemsstat må ikke tildele samme nummer til en anden type katalysator. Samme typegodkendelsesnummer kan omfatte brug af den pågældende type katalysator til fremdrift af en række forskellige køretøjstyper.

5. EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKE

5.1. Enhver udskiftningskatalysator, som er i overensstemmelse med den type, som er godkendt i henhold til dette direktiv som separat teknisk enhed, skal være påført EF-typegodkendelsesmærke.

5.2. Mærket består af et rektangel, hvori står bogstavet lille e, efterfulgt af kendingsnummer eller kendingsbogstaver for den medlemsstat, der har meddelt EF-typegodkendelsen:

1 for Tyskland

12 for Østrig

2 for Frankrig

13 for Luxembourg

3 for Italien

17 for Finland

4 for Nederlandene

18 for Danmark

5 for Sverige

21 for Portugal

6 for Belgien

23 for Grækenland

9 for Spanien

24 for Irland.

11 for Det Forenede Kongerige

I nærheden af rektanglet »basisgodkendelses nummer« — som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret omhandlet i direktiv 70/156/EØF, bilag VII — med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på seneste væsentlige tekniske ændring af direktiv 70/220/EØF på den dato, da EF-komponenttypegodkendelse meddeltes. I dette direktiv er løbenummeret 01.

5.3. EF-godkendelsesmærket i punkt 5.2 ovenfor skal være let læseligt og uudsletteligt og skal så vidt muligt være synligt, når udskiftningskatalysatoren er monteret på køretøjet.

5.4. I tillæg 3 til dette bilag findes eksempler på anbringelsen af godkendelsesmærket og de ovenfor omhandlede godkendelsesoplysninger.

6. FORSKRIFTER

6.1. Generelle forskrifter

6.1.1. Udskiftningskatalysatorer skal være konstrueret, udformet og kunne monteres således, at det sætter køretøjet i stand til at opfylde de bestemmelser i dette direktiv, som det oprindeligt var i overensstemmelse med, og således, at emissionerne af forurenende stoffer effektivt begrænses i hele køretøjets normale levetid og ved normal anvendelse.

6.1.2. Udskiftningskatalysatoren skal være monteret i nøjagtig samme position som den originalmonterede katalysator, og placeringen af lambdasonden (-sonderne) og eventuelle andre sonder i udstødningssystemet må ikke være ændret.

6.1.3. Hvis den originalmonterede katalysator indbefatter varmeafskærmning, skal udskiftningskatalysatoren være forsynet med tilsvarende afskærmning.

6.1.4. Udskiftningskatalysatoren skal være holdbar, dvs. være konstrueret, udformet og kunne monteres således, at den opnår rimelig bestandighed mod den tærings- og oxidationspåvirkning, som den er udsat for ved køretøjets driftsbetingelser.

6.2. Forskrifter vedrørende emissioner

De i punkt 3.3.1 i dette bilag angivne køretøjer, som er udstyret med udskiftningskatalysator af den ansøgte type, underkastes en type I-prøve under betingelserne angivet i det tilsvarende bilag, med henblik på at sammenholde dens præstationer med den originale katalysators efter nedenstående fremgangsmåde.

6.2.1. Fastlæggelse af sammenligningsgrundlaget

Køretøjet (køretøjerne) skal være udstyret med en ny originalmonteret katalysator (se punkt 3.3.1), som tilkøres med 12 cyklusser med kørsel uden for byområder (type I-prøve, del 2).

Efter denne forconditionering anbringes køretøjerne i et rum, hvor temperaturen holdes forholdsvis konstant mellem 293 og 303 K (20 og 30 °C). Denne conditionering skal vare mindst seks timer og fortsætte, indtil temperaturen af motorens olie og kølevæske højst afviger ± 2 K fra temperaturen i rummet. Derefter gennemføres tre type I-prøver.

6.2.2. Udstødningsgasprøver med udskiftningskatalysator

Den originale katalysator på prøvekøretøjet (-køretøjerne) erstattes af udskiftningskatalysatoren (se punkt 3.3.2), som skal være tilkørt med 12 cyklusser med kørsel uden for byområder (type I-prøve, del 2).

Efter denne forconditionering anbringes køretøjerne i et rum, hvor temperaturen holdes forholdsvis konstant mellem 293 og 303 K (20 og 30 °C). Denne konditionering skal vare mindst seks timer og fortsætte, indtil temperaturen af motorens olie og kølevæske højst afviger ± 2 K fra temperaturen i rummet. Derefter gennemføres tre type I-prøver.

6.2.3. *Vurdering af emissionen af forurenende stoffer fra køretøjer udstyret med udskiftningskatalysator*

Testkøretøjet (-køretøjerne) med original katalysator skal opfylde grænseværdierne i henhold til typegodkendelsen af køretøjet (køretøjerne), herunder — i givet fald — de ældningsfaktorer, som er anvendt ved typegodkendelse af køretøjet (køretøjerne).

Kravene vedrørende emissioner fra køretøjet (køretøjerne) monteret med udskiftningskatalysator anses for opfyldt, hvis resultaterne for hvert af de forurenende stoffer omfattet af bestemmelserne (CO, HC, NO_x og partikler) opfylder følgende betingelser:

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

$$M \leq G$$

hvor:

M er gennemsnitsværdien af emissioner af ét forurenende stof eller summen af to forurenende stoffer ⁽¹⁾ opnået ved de tre type I-prøver med udskiftningskatalysatoren.

S er gennemsnitsværdien af emissionerne af ét forurenende stof eller summen af to forurenende ⁽¹⁾ opnået ved de tre type I-prøver med den originale katalysator.

G er grænseværdien for emissionerne af ét forurenende stof (CO eller partikler) eller summen af to forurenende ⁽¹⁾ i givet fald divideret med de ældningsfaktorer, som er fastlagt i henhold til punkt 6.4.

Såfremt godkendelse søges til forskellige køretøjstyper fra samme bilfabrikant, og såfremt disse forskellige typer køretøjer har samme type originalmonteret katalysator, kan type I-prøven begrænses til mindst to køretøjer, som udvælges efter aftale med den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for godkendelsen.

6.3. **Forskrifter for støj og udstødningsmodtryk**

Udskiftningskatalysatoren skal opfylde de tekniske forskrifter i bilag II til direktiv 70/157/EØF.

6.4. **Forskrifter vedrørende holdbarhed**

Udskiftningskatalysatoren skal være i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I, punkt 5.3.5, dvs. type V-prøve, eller med ældningsfaktorerne fra følgende tabel, hvad angår resultaterne af type I-prøve.

⁽¹⁾ Således som det er passende i forhold til grænseværdierne fastlagt i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF i den version, efter hvilken køretøjet udstyret med den originale katalysator blev typegodkendt.

Tabel XIII.6.4

Motorkategori	Forringelsesfaktor				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Partikler
Styret tænding	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Kompressionstænding	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Finder kun anvendelse på køretøjer, som er godkendt i henhold til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF eller efterfølgende ændringsdirektiver.

⁽²⁾ Finder kun anvendelse på køretøjer, som har styret tænding og er godkendt i henhold til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF eller tidligere direktiver.

6.5. Forskrifter for kompatibilitet af egendiagnosesystemer (finder kun anvendelse på katalysatorer, som er bestemt til montering på køretøjer udstyret med egendiagnosesystem)

Godtgørelse af egendiagnosesystemets kompatibilitet kræves kun, når den originale katalysator blev overvåget i den originale montering.

6.5.1. Udskiftningskatalysatorers kompatibilitet med egendiagnosesystemet skal godtgøres med metoderne beskrevet i direktiv 98/69/EF, bilag XI, tillæg 1.

6.5.2. Bestemmelserne i direktiv 98/69/EF, bilag XI, tillæg 1, som gælder andre komponenter end katalysatorer, finder ikke anvendelse.

6.5.3. Fabrikanten, der producerer til eftermarkedet, kan benytte de samme metoder til forkonditionering og prøvning, som er benyttet ved den oprindelige typegodkendelse. I så fald skal den typegodkendende myndighed på anmodning og uden forskelsbehandling levere tillæg 2 til EF-typegodkendelsesattesten, som indeholder antal og type forkonditioneringscyklusser og den type prøvecyklus, som producenten af originaludstyret har anvendt ved egendiagnosetestning af katalysatoren.

6.5.4. For at efterprøve den korrekte montering og funktion af alle andre komponenter, som overvåges af egendiagnosesystemet, må egendiagnosesystemet ikke angive nogen fejlfunktion og må ikke indeholde nogen gemte fejlkoder, før nogen af udskiftningskatalysatorerne monteres. Til dette formål kan anvendes en vurdering af egendiagnosesystemets tilstand ved afslutningen af prøverne, således som det er beskrevet i punkt 6.2.1 i dette bilag.

6.5.5. Fejlindikatoren (se afsnit 2.5 i bilag XI til dette direktiv) må ikke aktiveres ved den benyttelse af køretøjet, som kræves i punkt 6.2.2 i dette bilag.

7. DOKUMENTATION

7.1. Hver ny udskiftningskatalysator skal være ledsaget af følgende angivelser:

7.1.1. katalysatorproducentens navn eller fabriksmærke

7.1.2. de køretøjer (med angivelse af produktionsår), som udskiftningskatalysatoren er godkendt til, herunder, hvis det er relevant, en mærkning, som angiver om udskiftningskatalysatoren er egnet til montering på et køretøj med egendiagnosesystem

7.1.3. monteringsanvisninger, hvis disse er nødvendige.

7.2. Disse oplysninger skal gives:

enten som en folder, der ledsager udskiftningskatalysatoren, eller

påført på den emballage, hvori udskiftningskatalysatoren sælges, eller

på enhver anden egnet måde.

Disse oplysninger skal i hvert fald findes i det produktkatalog, som distribueres til salgsstedet af producenten af udskiftningskatalysatoren.

8. ÆNDRING AF TYPE OG ÆNDRING AF GODKENDELSEN

Ved ændring af en typegodkendelse, som er meddelt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

9. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Der skal træffes foranstaltninger til sikring af produktionens overensstemmelse i henhold til artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

9.2. Særlige bestemmelser

9.2.1. Kontrollen omhandlet i bilag X, punkt 2.2 i direktiv 70/156/EØF, skal indbefatte overensstemmelse med de karakteristika, som er omhandlet i nærværende bilags punkt 2.4.

9.2.2. Ved anvendelsen af punkt 3.5 i bilag X til direktiv 70/156/EØF kan de i punkt 6.2 beskrevne prøver (vedrørende emissioner) udføres. I så tilfælde kan indehaveren af godkendelsen anmode om, at der som sammenligningsgrundlag i stedet for den originalmonterede katalysator anvendes den udskiftningskatalysator, som er anvendt ved typegodkendelsesprøvningen (eller et andet prøveeksemplar, som er godtgjort at være i overensstemmelse med den godkendte type). De emissionsværdier, som måles med den undersøgte prøve, må da i gennemsnit højst være 15 % over de gennemsnitsværdier, som er målt med den prøve, som anvendes som sammenligningsgrundlag.

Tillæg 1

Oplysningsskema nr. ... vedrørende EF-typegodkendelse af udskiftningskatalysatorer (direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv ...)

Nedennævnte oplysninger skal, i det omfang de er relevante, indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal indsendes i passende skala og med tilstrækkelige detaljer i format A4 eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller tekniske enheder har elektronisk styring, skal der indsendes oplysninger om deres funktion.

0. ALMINDELIGE OPLYSNINGER

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): ...

0.2. Type: ...

0.5. Fabrikantens navn og adresse: ...

0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-godkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde: ...

0.8. Adresse(r) på samlefabrik(ker): ...

1. BESKRIVELSE AF ANORDNINGEN

1.1. Udskiftningskatalysatorens fabrikat og type: ...

1.2. Tegninger af udskiftningskatalysatoren, specielt med angivelse af alle karakteristika omhandlet i punkt 2.3 i dette bilag. ...

- 1.3. Beskrivelse af de(n) køretøjstype(r), som udskiftningskatalysatoren er beregnet for: ...
- 1.3.1. Nummer og/eller symboler, som karakteriserer motor- og køretøjstype(r): ...
- 1.3.2. Er udskiftningskatalysatoren bestemt til at være kompatibel med egendiagnosekrav (ja/nej) ⁽¹⁾:
- 1.4. Beskrivelse og tegninger, som viser udskiftningskatalysatorens placering i forhold til motorens udstødningsmanifold(er): ...

Tillæg 2

Model

(Største format: A4 (210 mm × 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Myndighedens stempel

Meddelelse om:

- typegodkendelse ⁽¹⁾
- udvidelse af typegodkendelse ⁽¹⁾
- nægtelse af typegodkendelse ⁽¹⁾
- inddragelse af typegodkendelse ⁽¹⁾

for en type køretøj/komponent/separat teknisk enhed ⁽¹⁾ i henhold til direktiv ... som senest ændret ved direktiv ...

Typegodkendelsesnummer: ...

Begrundelse for udvidelsen: ...

Del I

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): ...
- 0.2. Type: ...
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøj/komponent/separat teknisk enhed ⁽²⁾: ...
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted: ...
- 0.4. Køretøjets klasse ⁽³⁾: ...

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

⁽²⁾ Indeholder typeidentifikationen tegn, som ikke indgår i beskrivelsen af den type køretøj, komponent eller tekniske enhed, som omfattes af denne typegodkendelsesattest, erstattes de pågældende tegn i dokumentationen af spørgsmålstegn: »?« (f.eks. ABC??123??).

⁽³⁾ Som defineret i direktiv 70/156/EØF, bilag II, del A.

- 0.5. Fabrikantens navn og adresse: ...
- 0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-godkendelsesmærkets anbringelsessted og fastgørelsesmåde: ...
- 0.8. Adresse(r) på samlefabrik(ker): ...

Del II

- 1. Eventuelle yderligere oplysninger: se tillæg
- 2. Teknisk tjeneste, der forestår afprøvningen: ...
- 3. Prøverapportens dato: ...
- 4. Prøverapportens nummer: ...
- 5. Eventuelle bemærkninger: se tillæg
- 6. Sted: ...
- 7. Dato: ...
- 8. Underskrift: ...
- 9. Indeks vedlægges den informationspakke, der er indleveret til den godkendende myndighed, og som kan udleveres på begæring.

Tillæg

til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

om typegodkendelse som separat teknisk enhed af udskiftningskatalysatorer til motorkøretøjer i henhold til direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv ...

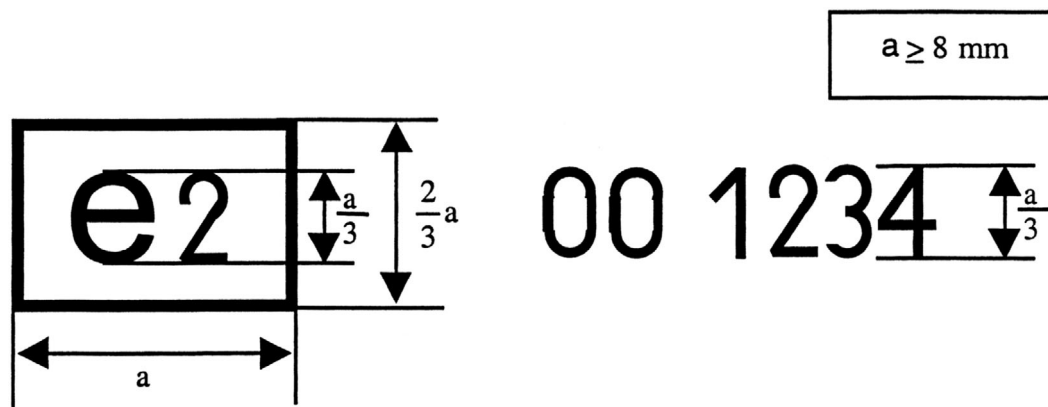
- 1. Supplerende oplysninger
 - 1.1. Udskiftningskatalysatorens fabrikat og type: ...
 - 1.2. Køretøjstype(r), som katalysatortypen er godkendt til som udskiftningsdel: ...
 - 1.3. Type(r) køretøj(er), som udskiftningskatalysatoren er afprøvet med: ...
 - 1.3.1. Har udskiftningskatalysatoren vist sig at være i overensstemmelse med egendiagnosekrav (ja/nej) ⁽¹⁾: ...
- 5. Bemærkninger: ...

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

Tillæg 3

Model for EF-typegodkendelsesmærker

(se punkt 5.2 i dette bilag)



Ovenstående EF-typegodkendelsesmærke, som er påført en komponent i en udskiftningskatalysator, viser, at den pågældende type er godkendt i Frankrig (e2) i henhold til dette direktiv. De første to cifre af godkendelsesnummeret (00) henviser til det løbenummer, som er tildelt de seneste ændringer af direktiv 70/220/EØF. De følgende fire cifre (1234) er tildelt som basisgodkendelsesnummer af den myndighed, som har godkendt katalysatoren.»