

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2002/80/EG**av den 3 oktober 2002****om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa ⁽¹⁾, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/116/EG ⁽²⁾, särskilt artikel 13.2 i detta, och

med beaktande av rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon ⁽³⁾, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv kommissionens 2001/100/EG ⁽⁴⁾, särskilt artikel 5 i detta, och

av följande skäl:

- (1) Direktiv 70/220/EEG är ett av särdirektiven inom ramen för det förfarande för typgodkännande som fastställs i direktiv 70/156/EEG.
- (2) Genom direktiv 70/220/EEG har det införts en metod för att kontrollera överensstämmelsen hos fordon i bruk. Det bör klargöras vilken typ av uppgifter en tillverkare skall inhämta och lämna till typgodkännandemyndigheten för dess granskning av om fordonet överensstämmer med kraven i direktiv 70/220/EEG under hela den föreskrivna livslängden. Man bör komplettera definitionen av när ett fordon skall anses vara en avvikande utsläppskälla, i det fall då ett representativt stickprov av fordon av en viss typ provas och statistiska analyser görs för att undersöka deras utsläppsprestanda.
- (3) Tekniska regler för hur ersättningskatalysatorer skall typgodkännas som separat teknisk enhet för att kontrollera att de uppfyller kraven på utsläppsprestanda och, i förekommande fall, att de överensstämmer med OBD-systemet för fordonet, skall införas. Vidare skall regler

införas som skall främja tillämpningen i medlemsstaterna genom krav på märkning av såväl ersättningskatalysatorer som originalkatalysatorer och deras förpackning. Vidare skall krav införas på extra information om ersättningskatalysatorer som tillverkats och satts i omlopp i gemenskapen före detta direktiv.

- (4) Med direktiv 70/220/EEG infördes bestämmelser för OBD-system. För att säkerställa att utvecklingen av ersättningskomponenter, som är avgörande för att OBD-systemet skall fungera riktigt, inte hämmas av att viktig information om OBD-systemet inte finns tillgänglig, bör föreskrifter utfärdas som ålägger fordonstillverkarna att ställa sådan information till typgodkännandemyndighetens förfogande.
- (5) De tekniska kraven avseende hur felfunktionsangivelser skall hanteras skall definieras så att en felfunktion anses inträffa om OBD-systemets gränsvärden överskrids eller om OBD-systemet inte uppfyller de grundläggande övervakningskraven i detta direktiv.
- (6) Det är också nödvändigt att införa särskilda ändringar i hur OBD-informationen skall hanteras, så att fordon som drivs med bensin eller gasol kan behandlas separat.
- (7) På grund av den korta framtagnings tiden, till den 1 januari 2003, då nya typer av gasdrivna fordon skall vara försedda med ett OBD-system, är det nödvändigt att tillåta typgodkännande av gasdrivna fordon med ett begränsat antal smärre brister som kan uppstå vid eller före tidpunkten för typgodkännandet. Typgodkännandemyndigheten får även medge en förlängning av intyget om typgodkännande för fordon som redan har typgodkänts, om brister i OBD-systemet på ett fordon i bruk uppdagas vid ett senare tillfälle. Sådan förlängning får dock inte medges om det saknas övervakningsmöjligheter. Det skall anges en tidsperiod inom vilken sådana brister som typgodkännandemyndigheten har tolererat skall avhjälpas på nytillverkade fordon.
- (8) Direktiv 70/220/EEG skall uppdateras för att beakta den tekniska utvecklingen och särskilt de nya definitionerna av fler standardiserade diagnostiska felkoder, samt standardiserade felkoder som tillverkarna själva lämnar och

⁽¹⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 18, 21.1.2002, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 16, 18.1.2002, s. 32.

de nya hexadecimala koderna samt ISO standard 15031-6 och SAE-standard J2012 som har uppdaterats.

- (9) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG⁽⁵⁾, ändrat genom kommissionens direktiv 2000/71/EG⁽⁶⁾, innehåller krav på att bensen och dieselbränslen som säljs i gemenskapen fr.o.m den 1 januari 2005 får ha ett svavelinnehåll på högst 50 mg/kg (ppm). De referensbränslen som används när man provar om fordon uppfyller de gränsvärden för avgasutsläpp som gäller för typgodkännande från 2005 bör bytas ut så att de, om det behövs, bättre motsvarar svavel-, aromat- och syrehalten i de bensen- och dieselbränslen som kommer att finnas på marknaden från 2005, och som används till fordon med avancerade avgasreningssystem eller tekniken "direktinsprutning i bensinmotorer".
- (10) Direktiv 70/220/EEG ändras därför i enlighet härmed.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från Kommittén för anpassning till teknisk utveckling som inrättats genom direktiv 70/156/EEG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Artikel 1 i direktiv 70/220/EEG skall ersättas med följande:

"Artikel 1

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *fordon*: ett fordon enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till direktiv 70/156/EEG.
- b) *gasol- eller naturgasdrivet fordon*: ett fordon som är särskilt utrustat för att drivas med gasol eller naturgas. Ett sådant gasol- eller naturgasdrivet fordon kan utformas och konstrueras för ett eller två drivmedel.
- c) *fordon som körs på ett bränsle*: ett fordon som främst är konstruerat för permanent drift med gasol eller naturgas, men som kan drivas med bensen i en

nödsituation eller för att starta motorn och vars bensintank inte innehåller mer än 15 liter bensen.

- d) *fordon som körs på två bränslen*: ett fordon för drift med antingen bensen eller något av gasol och naturgas".

2. Bilagorna I, II, III, IX, IX a, X, XI och XIII skall ändras enligt bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Om fordonen uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom det här direktivet, får inte medlemsstaterna efter den 1 juli 2003

- a) vägra att bevilja EG-typgodkännande enligt artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG,
- b) vägra att bevilja nationellt typgodkännande, eller
- c) förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon enligt artikel 7 i direktiv 70/156/EEG.

2. Om en ny fordonstyp inte uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom det här direktivet, får inte medlemsstaterna efter den 1 juli 2003 bevilja

- a) EG-typgodkännande enligt artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG, eller
- b) nationellt typgodkännande.

Medlemsstaterna får emellertid fortsätta att utfärda typgodkännanden i enlighet med a där artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG är tillämplig.

3. Om fordonen inte uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, ändrat genom detta direktiv skall medlemsstaterna

- a) betrakta de intyg om överensstämmelse som i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG åtföljer nya fordon, som ogiltiga för såvitt avser artikel 7.1 i det direktivet, och
- b) vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon som inte åtföljs av giltigt intyg om överensstämmelse enligt direktiv 70/156/EEG, om inte bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG kan återopas.

4. Tredje stycket skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2006 för

- a) fordon i kategori M, med undantag för fordon för vilka den maximala vikten överstiger 2 500 kg, och
- b) fordon i kategori N1 klass I.

⁽⁵⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

⁽⁶⁾ EGT L 287, 14.11.2000, s. 46.

Tredje stycket skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2007 för

- a) fordon i kategori N1 klasserna II och III, enligt definitionen i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, och
- b) fordon i kategori M vars maximala vikt överstiger 2 500 kg.

Artikel 3

1. För nya ersättningskatalysatorer som är avsedda att monteras på EG-typgodkända fordon enligt direktiv 70/220/EEG, ändrat genom det här direktivet, får medlemsstaterna inte efter den 1 juli 2003

- a) vägra att bevilja EG-typgodkännande enligt artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG, eller
- b) förbjuda att de saluförs och monteras på ett fordon.

2. Från och med den 1 juli 2003 får medlemsstaterna inte längre bevilja EG-typgodkännande enligt artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG för en ny ersättningskatalysator, med mindre än att den är av en typ som beviljats typgodkännande enligt direktiv 70/220/EEG, ändrat genom det här direktivet.

3. Medlemsstaterna får dock även därefter tillåta saluföring och montering på fordon i bruk av sådana nya ersättningskatalysatorer som beviljades typgodkännande som separat teknisk enhet innan direktivet trädde i kraft.

Artikel 4

Före den 1 juli 2005 skall tillverkarna se till att extra information tillhandahålls antingen direkt till försäljningsstället eller till samtliga distributörer om alla nya ersättningskatalysatorer som sattes i omlopp i EU före den dag då detta direktiv trädde i kraft och som inte på något annat sätt uppfyller kraven i kommissionens direktiv 98/77/EG ⁽⁷⁾.

Den extra information som det hänvisas till i första stycket skall uppfylla kraven i avsnitt 7 i bilaga XIII till detta direktiv.

⁽⁷⁾ EGT L 286, 23.10.1998, s. 34.

Artikel 5

Från och med den dag då detta direktiv träder i kraft skall bestämmelserna i avsnitt 7 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv, särskilt med avseende på överensstämmelse hos fordon i bruk, tillämpas på alla fordon som har beviljats typgodkännande enligt kraven i direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG ⁽⁸⁾ eller senare ändringsdirektiv.

Artikel 6

1. Senast den 31 maj 2003 skall medlemsstaterna anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa bestämmelserna från och med den 1 juni 2003.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 7

Detta direktiv träder i kraft den tredje dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 8

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 oktober 2002.

På kommissionens vägnar

Erkki LIIKANEN

Ledamot av kommissionen

⁽⁸⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGORNA I, II, III, IX, IX a, X, XI och XIII TILL DIREKTIV 70/220/EEG

A. Bilaga I ändras enligt följande:

1. I avsnitt 1 skall sista stycket ändras enligt följande:

"Detta direktiv gäller även EG-typgodkännandeförfarandet för ersättningskatalysatorer som separat teknisk enhet avsedda att monteras på fordon av kategori M1 och N1."

2. Avsnitten 2.17 och 2.18 skall ha följande lydelse och avsnitt 2.19 ersättas med följande:

"2.17 *originalkatalysator*: en katalysator eller en katalysatorutrustning som täcks av det typgodkännande som följde med fordonet och vars typ anges i punkt 1.10 i tillägget till bilaga X till det här direktivet.

2.18 *ersättningskatalysator*: en katalysator eller katalysatorutrustning som är avsedd att ersätta en originalkatalysator på ett fordon i enlighet med direktiv 70/220/EEG och som kan godkännas som en separat teknisk enhet enligt artikel 4.1 d i direktiv 70/156/EEG.

2.19 *originalersättningskatalysator*: en katalysator eller en katalysatorutrustning vars typ anges i de dokument som anges i punkt 1.10 i tillägget till bilaga X till det här direktivet men som säljs som separata tekniska enheter av den som innehar typgodkännandet för fordonet."

3. Avsnitt 3.2 skall ha följande lydelse:

"3.2 En mall för informationsdokumentet avseende utsläpp från avgasrör, utsläpp genom avdunstning, hållbarhet samt OBD-system finns i bilaga II. Informationen förtecknad i punkt 3.2.12.2.8.6 i bilaga II skall införas i tillägg 2 (OBD-relaterad information) till EG-typgodkännandeintyget i bilaga X."

4. Avsnitt 5.2.2 skall ha följande lydelse:

"5.2.2 Fordon utrustade med motorer med styrd tändning och som har gasol eller naturgas som bränsle (ett eller två drivmedel) skall undergå följande prov:

Typ I (kontroll av genomsnittligt utsläpp från avgasrör efter kallstart).

Typ II (kolmonoxidutsläpp vid tomgång).

Typ III (utsläpp av vevhusgaser).

Typ IV (utsläpp genom avdunstning), i förekommande fall.

Typ V (hållbarhet för föroreningsbegränsande anordningar).

Typ VI (kontroll av genomsnittligt utsläpp vid låg omgivningstemperatur av koloxid och kolväte från avgasrör efter kallstart), i förekommande fall.

OBD-prov, i förekommande fall."

5. Tabell I.5.2 skall ersättas med följande:

"Typgodkännande-prov:	Fordon med styrd tändning i kategori M och N			Fordon med kompressionständning i kategori M ₁ och N ₁
	Fordon för bensindrift	Fordon för två drivmedel	Fordon för ett drivmedel	
Typ I	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (prov med båda bränsletyperna) (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)
Typ II	Ja	Ja (prov med båda bränsletyperna)	Ja	—
Typ III	Ja	Ja (prov endast med bensin)	Ja	—
Typ IV	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (prov endast med bensin) (maximal vikt ≤ 3,5 t)	—	—
Typ V	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (prov endast med bensin) (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)
Typ VI	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t)	Ja (maximal vikt ≤ 3,5 t) (prov endast med bensin)	—	—
Utvidgning	Avsnitt 6	Avsnitt 6	Avsnitt 6	Avsnitt 6: M ₂ och N ₂ med referensvikt ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Omborddiagnossystem	Ja, enligt avsnitt 8.1.1 eller 8.4	Ja, enligt avsnitt 8.1.2 eller 8.4	Ja, enligt avsnitt 8.1.2 eller 8.4	Ja, enligt avsnitt 8.2, 8.3 eller 8.4

⁽¹⁾ Kommissionen skall ytterligare studera frågan om utvidgning av typgodkännandeprov till att gälla fordon av kategori M₂ och N₂ med en referensvikt som inte överstiger 2 840 kg och lämna förslag senast 2004 i enlighet med det förfarande som anges i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG, på åtgärder som kan tillämpas under 2005."

6. I fotnot (1) till avsnitt 5.3.7.3 skall koefficienten för HCV och OCV ändras enligt följande:

"HCV = Väte/kol-förhållandet (1,73) (för LPG [2,53] och för NG [4,0])

OCV = Syre/kol-förhållandet (0,02) (för LPG [noll] och för NG [noll])".

7. Avsnitt 5.3.8 skall ersättas med följande:

"5.3.8 Ersättningskatalysatorer och originalersättningskatalysatorer

5.3.8.1 Ersättningskatalysatorer som är avsedda för typgodkända fordon skall provas i enlighet med bilaga XIII.

5.3.8.2 Originalersättningskatalysatorer av en typ som omfattas av punkt 1.10 i tillägget till bilaga X som är avsedda för fordon till vilka det relevanta typgodkännandet hänvisar, behöver inte uppfylla kraven i detta direktiv förutsatt att de uppfyller kraven i punkterna 5.3.8.2.1 och 5.3.8.2.2.

5.3.8.2.1 Märkning

Originalersättningskatalysatorer skall vara märkta med information om följande:

5.3.8.2.1.1 Fordonstillverkarens namn eller varumärke.

5.3.8.2.1.2 Fabrikat och artikelnummer som identifierar originalersättningskatalysatorn i enlighet med vad som nämns i avsnitt 5.3.8.3.

5.3.8.2.2 Dokumentation

Varje originalersättningskatalysator skall åtföljas av information om följande:

5.3.8.2.2.1 Fordonstillverkarens namn eller varumärke.

5.3.8.2.2.2 Märke och delnummer som identifierar originalersättningskatalysatorn i enlighet med vad som nämns i avsnitt 5.3.8.3.

5.3.8.2.2.3 Fordon som originalersättningskatalysatorn enligt punkt 1.10 i tillägget till bilaga X är godkänd för och, i förekommande fall, en märkning som visar om ersättningskatalysatorn passar för att monteras på fordon som är utrustat med OBD-system.

5.3.8.2.2.4 Monteringsanvisningar, där så erfordras.

5.3.8.2.2.5 Denna information skall lämnas

- antingen som ett lösblad som medföljer originalersättningskatalysatorn,
- på förpackningen som ersättningskatalysatorn säljs i, eller
- på annat ändamålsenligt sätt.

Under alla omständigheter måste informationen finnas tillgänglig i produktkatalogen som distribueras till försäljningsställena av fordonstillverkaren.

5.3.8.3 Fordonstillverkaren skall till ansvarig teknisk tjänst och/eller typgodkännandemyndighet i elektronisk form överlämna sådan information som behövs för att skapa en koppling mellan delarnas nummer och typgodkännandedokumentationen.

Denna information skall omfatta följande:

- Fordonets fabrikat och typ.
- Märke och typ av originalersättningskatalysator.
- Artikelnummer för originalersättningskatalysator.
- Typgodkännandennummer för berörd fordonstyp.”.

8. Avsnitt 7.1.1 skall ersättas med följande:

”7.1.1 Typgodkännandemyndigheten kontrollerar överensstämmelsen hos fordon i bruk på grundval av alla relevanta uppgifter från tillverkaren, i enlighet med förfaranden liknande dem som anges i artikel 10.1 och 10.2 i direktiv 70/156/EEG samt i punkterna 1 och 2 i bilaga X till det direktivet.

Figurerna I.8 och I.9 i tillägg 4 till denna bilaga illustrerar förfarandet för kontroll av överensstämmelse hos fordon i bruk.

7.1.1.1 Parametrar som definierar fordonsfamiljen i bruk

Familjen i bruk kan definieras med hjälp av några grundläggande konstruktionsparametrar som måste vara gemensamma för alla fordon i familjen. Således kan de fordonstyper som har samma, eller inom angivna toleranser, parametrar som anges nedan, anses tillhöra samma familj i bruk:

- Förbränningsprocess (tvåtakts-, fyrtakts-, wankel-).
- Cylinderantal.
- Cylindrarnas placering (rak cylinderplacering, V-formation, stjärnmotor, boxermotor, annat). Cylindrarnas lutning eller orientering utgör inte något kriterium).
- Typ av bränslematning (t.ex. indirekt eller direkt insprutning).
- Typ av kylsystem (luft, vatten, olja).
- Lufttillförsel (sugmotor eller överladdning).
- Bränsle som motorn är konstruerad för (bensin, diesel, naturgas, gasol, etc.). Fordon som körs på två olika bränslen kan grupperas med dem som körs på ett, om ett av drivmedlen är gemensamt.
- Typ av katalysator (trevägs-katalysator eller annan).
- Typ av partikelfälla (med eller utan).
- Avgasrecirkulation (med eller utan).
- Motorcylindervolym för den största motorn i familjen minus 30 %.

7.1.1.2 Typgodkännandemyndigheten kommer att kontrollera överensstämmelsen hos fordon i bruk på grundval av information som tillverkaren lämnat. Denna information måste omfatta minst följande:

7.1.1.2.1 Tillverkarens namn och adress.

7.1.1.2.2 Namn, adress, telefonnummer, faxnummer och e-postadress avseende tillverkarens auktoriserade ombud i de områden som omfattas av tillverkarens information.

7.1.1.2.3 Modellnamn avseende de fordon som omfattas av tillverkarens information.

7.1.1.2.4 I tillämpliga fall, förteckningen över fordonstyper som omfattas av tillverkarens information, dvs. familjen i bruk i enlighet med avsnitt 7.1.1.1.

7.1.1.2.5 Koder avseende fordonets identifieringsmärkning (VIN) som gäller för dessa fordonstyper inom familjen i bruk (VIN-prefix).

7.1.1.2.6 Nummer avseende typgodkännanden som gäller för dessa fordonstyper inom familjen i bruk, i tillämpliga fall bland annat nummer avseende utvidgningar och korrigeringar enligt interna meddelanden/återkallanden (konstruktionsändringar).

7.1.1.2.7 Uppgifter om utvidgning av sådana typgodkännanden och korrigeringar enligt interna meddelanden/återkallanden avseende de fordon som omfattas av tillverkarens information (om typgodkännandemyndigheten så begärt).

7.1.1.2.8 Den tidsperiod inom vilken tillverkarens information samlats in.

7.1.1.2.9 Den tillverkningsperiod som omfattas av tillverkarens information (t.ex. 'fordon som tillverkats under kalenderåret 2001').

- 7.1.1.2.10 Tillverkarens förfarande för kontroll av överensstämmelse hos fordon i bruk.
- 7.1.1.2.10.1 Metod för lokalisering av fordon.
- 7.1.1.2.10.2 Kriterier för att välja ut och underkänna fordon.
- 7.1.1.2.10.3 Provningstyper och -förfaranden som används för programmet.
- 7.1.1.2.10.4 Tillverkarens kriterier för att godta/underkänna familjen i bruk.
- 7.1.1.2.10.5 Det geografiska område/de geografiska områden där tillverkaren samlat in information.
- 7.1.1.2.10.6 Stickprovsstorlek och urvalsplan.
- 7.1.1.2.11 Resultaten från tillverkarens förfarande för kontroll av överensstämmelse av fordon i bruk, bland annat:
 - 7.1.1.2.11.1 Upplysningar om de fordon som programmet omfattar (oavsett om provning utförts eller inte). Upplysningarna skall omfatta följande:
 - Modellnamn.
 - Fordonets identifieringsmärkning (VIN).
 - Fordonets registreringsnummer.
 - Tillverkningsdatum.
 - Område där det används (om detta är känt).
 - Monterade däck.
 - 7.1.1.2.11.2 Skälen för att underkänna ett fordon för stickprovet.
 - 7.1.1.2.11.3 Tidigare service av varje fordon i stickprovet (även eventuella konstruktionsändringar).
 - 7.1.1.2.11.4 Tidigare reparationer av varje fordon i stickprovet (om detta är känt).
 - 7.1.1.2.11.5 Provningsdata, bl.a. följande:
 - Provningsdatum.
 - Provningsställe.
 - Fordonets vägmätarställning.
 - Specifikationer för provbränsle (t.ex. referensbränsle eller marknadsbränsle).
 - Provningsvillkor (temperatur, fuktighet, dynamometerns svängmassa).
 - Dynamometerinställning (t.ex. effektinställning).
 - Provningsresultat (från minst tre olika fordon per familj).
- 7.1.1.2.12 Uppgifter om felindikationer från OBD-systemet.”.

9. Avsnitt 7.1.2 skall ersättas med följande:

- ”7.1.2 Information som tillverkaren samlat in måste vara tillräckligt omfattande för att göra det möjligt att göra prestandamätning på fordon i bruk under normala användningsförhållanden som anges i avsnitt 7.1 och på ett sätt som är representativt för tillverkarens geografiska spridning.

Inom ramen för detta direktiv är tillverkaren inte skyldig att kontrollera överensstämmelsen hos fordon i bruk för en viss fordonstyp om han tillfredsställande kan visa typgodkännandemyndigheten att den årliga försäljningen av denna fordonstyp understiger 5 000 stycken per år i gemenskapen.”.

10. Avsnitt 7.1.7 skall ersättas med följande, (avsnitten 7.1.7.1–7.1.7.5 skall inte ändras):

- ”7.1.7 På grundval av den kontroll som avses i avsnitt 7.1.1 måste typgodkännandemyndigheten antingen
- besluta att överensstämmelsen är tillfredsställande när det gäller en fordonstyp eller fordonsfamilj som tagits i bruk och inte vidta några ytterligare åtgärder,
 - besluta att de uppgifter som tillverkaren lämnat är otillräckliga för att något beslut skall kunna fattas och begära ytterligare information eller provningsdata från tillverkaren, eller
 - besluta att överensstämmelsen när det gäller en fordonstyp eller fordonstyper som ingår i en familj i bruk är otillfredsställande och besluta att prova sådana fordon i enlighet med tillägg 3 till denna bilaga.

I de fall tillverkaren har tillstånd att inte göra en kontroll för en viss fordonstyp i enlighet med avsnitt 7.1.2, får typgodkännandemyndigheten fortfara att låta prova dessa fordonstyper i enlighet med tillägg 3 till denna bilaga.”.

11. Avsnitt 2.6 till tillägg 3 skall ersättas med följande:

- ”2.6 Blyinnehåll och svavelinnehåll från bränsleprov från fordonstanken skall uppfylla tillämpliga normer som framgår av direktiv 98/70/EG (*) och det får inte finnas tecken på att fel bränsle används. Kontroller kan göras i avgasröret etc.

(*) EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.”.

12. Avsnitt 6.1 till tillägg 3 skall ersättas med följande:

- ”6.1 Om fler än ett fordon visar sig vara en avvikande utsläppskälla som antingen
- uppfyller kraven i avsnitt 3.2.3 i tillägg 4 samtidigt som både typgodkännandemyndigheten och tillverkaren är överens om att de för stora utsläppen beror på samma sak, eller
 - uppfyller kraven i avsnitt 3.2.4 i tillägg 4 samtidigt som typgodkännandemyndigheten har fastställt att de för stora utsläppen beror på samma sak,
- skall typgodkännandemyndigheten kräva av tillverkaren att denne inlämnar en plan över vilka korrektionsåtgärder som behöver vidtas.”.

13. Tillägg 4 till bilaga I ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 3 skall ersättas med följande:

”3. FÖRFARANDE SOM SKALL TILLÄMPAS PÅ FORDON I STICKPROVET MED UTSLÄPP SOM LEDER TILL AVVIKELSER I RESULTATET (*)

3.1 Ur ett stickprov på lägst tre och högst så många fordon som fastställs med hjälp av förfarandet i avsnitt 4 tas ett fordon slumpmässigt och utsläppen av reglerade föroreningar provas för att undersöka om det har utsläpp som leder till avvikelser.

- 3.2 Ett fordon anses ha utsläpp som leder till avvikelser i resultatet om kraven i antingen avsnitt 3.2.1 eller avsnitt 3.2.2 är uppfyllda.
- 3.2.1 För fordon som typgodkänts för gränsvärden enligt rad A i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I gäller att en avvikande utsläppskälla är ett fordon vars utsläpp av någon reglerad förorening överskrider tillämpligt gränsvärde med en faktor 1,2.
- 3.2.2 För fordon som typgodkänts för gränsvärden enligt rad B i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I gäller att en avvikande utsläppskälla är ett fordon vars utsläpp av någon reglerad förorening överskrider tillämpligt gränsvärde med en faktor 1,5.
- 3.2.3 För fordon med uppmätta utsläpp av någon reglerad förorening som ligger i "mellanzonen" (**).
- 3.2.3.1 Om fordonet uppfyller kraven i detta avsnitt skall orsaken till det för stora utsläppet fastställas och därefter tas ett annat fordon slumpmässigt från stickprovet.
- 3.2.3.2 Om fler än ett fordon uppfyller kraven i detta avsnitt skall typgodkännandemyndigheten och tillverkaren fastställa om det för stora utsläppet från båda fordonen beror på samma sak.
- 3.2.3.2.1 Om typgodkännandemyndigheten och tillverkaren är överens om att de för stora utsläppen beror på samma sak, skall stickprovet underkännas och planen för åtgärder enligt avsnitt 6 i tillägg 3 tillämpas.
- 3.2.3.2.2 Om typgodkännandemyndigheten och tillverkaren inte kan komma överens antingen om vad det för stora utsläppet från ett enskilt fordon beror på eller om huruvida orsakerna när det gäller flera fordon är identiska eller inte, skall ett annat fordon tas slumpmässigt från stickprovet, om inte det största tillåtna stickprovet redan är uttömt.
- 3.2.3.3 Om endast ett fordon som uppfyller kraven i detta avsnitt har påträffats eller om mer än ett fordon visar sig ha utsläpp som leder till avvikelser och typgodkännandemyndigheten och tillverkaren är överens om att orsakerna inte är identiska, skall ett annat fordon slumpmässigt tas från stickprovet, om inte det största tillåtna stickprovet redan är uttömt.
- 3.2.3.4 Om det största tillåtna stickprovet är uttömt och endast ett fordon som uppfyller kraven i detta avsnitt har påträffats med för stort utsläpp som beror på samma sak skall stickprovet anses ha uppfyllt kraven i avsnitt 3 i detta tillägg.
- 3.2.3.5 Om det ursprungliga stickprovet tar slut skall ett nytt fordon läggas till det ursprungliga stickprovet och det fordonet skall tas.
- 3.2.3.6 När ett nytt fordon tas från stickprovet skall den statistiska metod som anges i avsnitt 4 tillämpas på det utökade stickprovet.
- 3.2.4 För fordon med uppmätta utsläpp av någon reglerad förorening som ligger i "underkänd zon" (***).
- 3.2.4.1 Om fordonet uppfyller kraven i detta avsnitt skall typgodkännandemyndigheten fastställa orsaken till det för stora utsläppet och därefter tas ett annat fordon slumpmässigt från stickprovet.

- 3.2.4.2 Om fler än ett fordon uppfyller kraven i detta avsnitt och typgodkännandemyndigheten fastställer att det för stora utsläppet beror på samma sak skall tillverkaren informeras om att stickprovet underkänts, samt om skälen till detta, och planen för åtgärder enligt avsnitt 6 i tillägg 3 skall tillämpas.
- 3.2.4.3 Om endast ett fordon som uppfyller kraven i detta avsnitt har påträffats eller om fler än ett fordon påträffats och typgodkännandemyndigheten har fastställt att orsakerna till detta är olika, skall ett annat fordon tas slumpmässigt från stickprovet, om inte det största tillåtna stickprovet redan är uttömt.
- 3.2.4.4 Om det största tillåtna stickprovet är uttömt och endast ett fordon som uppfyller kraven i detta avsnitt har påträffats med för stort utsläpp som beror på samma sak skall stickprovet anses ha uppfyllt kraven i avsnitt 3 i detta tillägg.
- 3.2.4.5 Om det ursprungliga stickprovet tar slut skall ett nytt fordon läggas till det ursprungliga stickprovet och det fordonet skall tas.
- 3.2.4.6 När ett nytt fordon tas från stickprovet skall den statistiska metod som anges i avsnitt 4 tillämpas på det utökade stickprovet.
- 3.2.5 När ett fordon visar sig inte ha utsläpp som ger avvikelser i resultaten tas ett nytt fordon slumpmässigt från urvalet.

(*) Grundat på verkliga bruksuppgifter som medlemsstaterna skall lämna före den 31 december 2003 skall kraven i detta avsnitt ses över och beakta a) om gränsvärdena för fordon som skall anses ha utsläpp som leder till avvikelser i resultatet behöver ses över med hänsyn till fordon som har blivit typgodkända enligt gränsvärdena i rad B i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I, b) om förfarandet för att kartlägga dessa fordon behöver ändras och c) om förfarandena för överensstämmelseprovning för fordon skall ersättas med ett statistiskt förfarande vid en lämplig tidpunkt. Kommissionen kommer, om det är lämpligt, att föreslå vilka ändringar som behövs i enlighet med förfarandet som anges i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG.

(**) "Mellanzonen" för ett godtyckligt fordon bestäms på följande sätt: Fordonet skall uppfylla kraven i antingen avsnitt 3.2.1 eller 3.2.2 och dessutom skall det uppmätta värdet för samma reglerade förorening vara lägre än en nivå som fastställs av produkten för det gränsvärde för samma reglerade förorening som ges i rad A i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I multiplicerad med en faktor 2,5.

(***) "Underkänd zon" för ett godtyckligt fordon bestäms på följande sätt: Det uppmätta värdet för någon reglerad förorening är högre än en nivå som fastställs av produkten för det gränsvärde för samma reglerade förorening som ges i rad A i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I multiplicerad med en faktor 2,5."

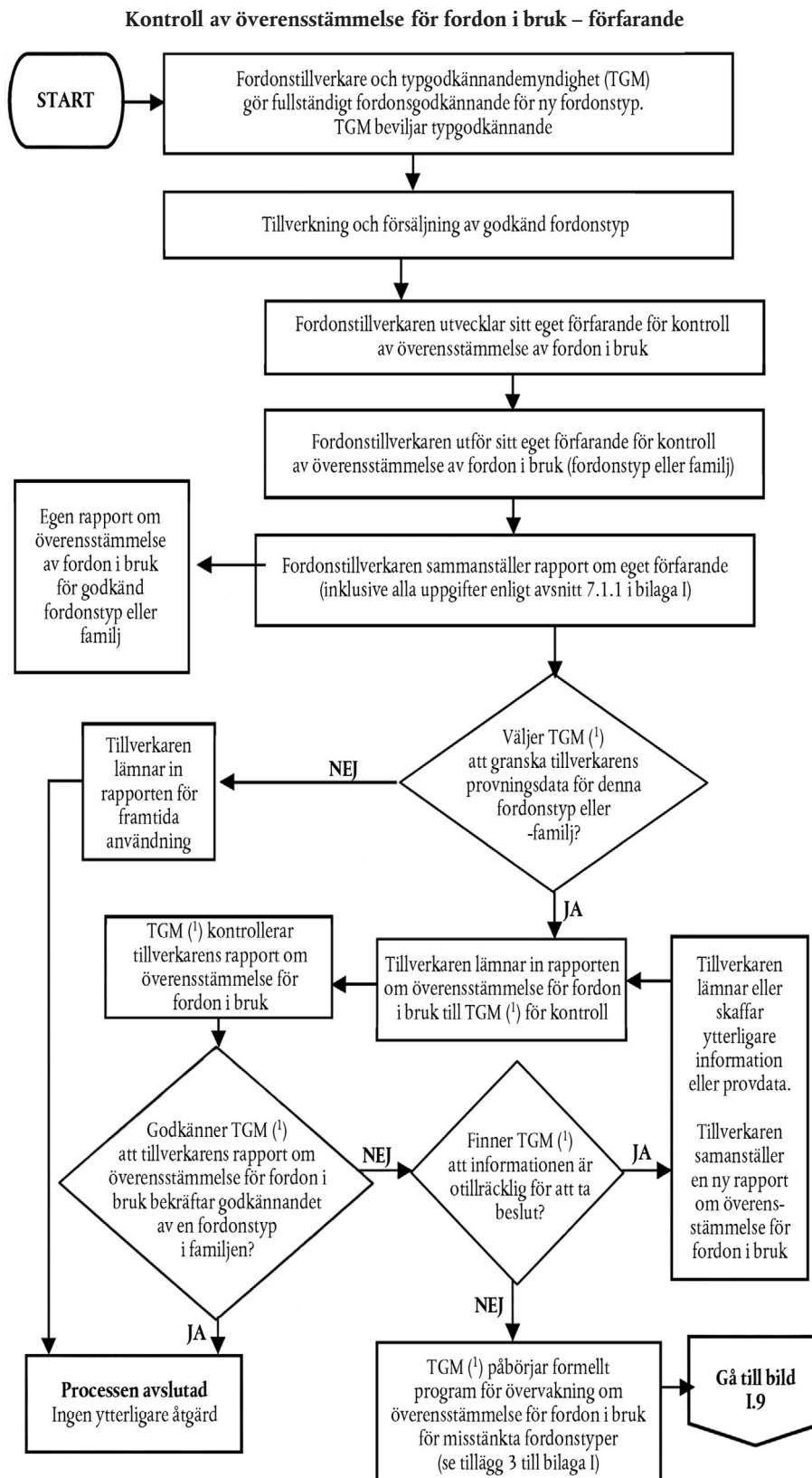
b) I avsnitt 4.2, skall "(se figur I.7)" ersättas med "(se figur I.9)".

c) "Figur I.7" blir "Figur I.9 Provning av överensstämmelse hos fordon i bruk – urval och provning av fordon".

I Figur I.9, skall "nej" omedelbart ovanför diamantrutan längst ned till höger i bilden ersättas med "nej eller osäkert".

d) En ny figur I.8 skall föras in enligt följande:

"Figur I.8



⁽¹⁾ I detta fall betyder TGM den typgodkännandemyndighet som utfärdat typgodkännandet enligt direktiv 70/220/EEG.

B. Bilaga II ändras enligt följande:

1. Avsnitt 3.2.12.2.8.6 skall läggas till enligt följande:

- "3.2.12.2.8.6 Nedanstående ytterligare information skall lämnas av fordonstillverkaren för att det skall vara möjligt att tillverka ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla, med mindre än att sådan information är upphovsrättsligt skyddad eller utgör ett specifikt know-how tillhörigt antingen fordonstillverkaren eller den ursprungliga komponenttillverkaren.

Informationen i detta avsnitt skall även föras in i tillägg 2 till EG-typgodkännandeintyget (bilaga X till det här direktivet).

- 3.2.12.2.8.6.1 En beskrivning av typ och antal prekonditionerade körcykler som används för det ursprungliga EG-typgodkännandet.
- 3.2.12.2.8.6.2 En beskrivning av typ av OBD-demonstrationscykel som används för det ursprungliga EG-typgodkännandet av fordonet för den komponent som övervakas av OBD-systemet.
- 3.2.12.2.8.6.3 En uttömmande beskrivning som listar alla komponenter som omfattas av övervakningen med avsikten att upptäcka fel och aktivera felindikeringen (grundat på fast antal körcykler eller statistisk metod), inklusive en förteckning över relevanta sekundära parametrar för varje komponent som OBD-systemet övervakar. En förteckning över OBD-systemets utkoder och format som används (med en förklaring av var och en) och som har samband med individuella utsläppsrelaterade framdrivningskomponenter, där övervakning av komponenten används för att avgöra aktivering av felindikeringen. Särskilt viktigt är att en fullständig förklaring lämnas om de uppgifter som ges i läge \$05 test ID \$21 till FF och uppgifter som ges i \$06. Om fordonstypen har en förbindelse enligt ISO 15765-4 'Road vehicles – Diagnostics on Controller Area Network (CAN) – Part 4: Requirements for emissions-related systems', skall en fullständig förklaring lämnas om de uppgifter som ges i läge \$06 test ID \$00 till FF för varje OBD-övervaknings-ID som stöds.
- 3.2.12.2.8.6.4 Den information som erfordras i detta avsnitt kan t.ex. lämnas i tabellen nedan och bifogas denna bilaga.

Komponent	Felkod	Övervakningsstrategi	Felsökningskriterium	Kriterier för att aktivera fel-funktions-indikator	Sekundära parametrar	Prekonditionering	Demonstrations-test
Katalysator	P0420	Signal från syresensor nr 1 och nr 2	Skillnad mellan sensorsignal nr 1 och nr 2	3:e cykeln	Motorvarvtal, motorlast, A/F läge, katalysator-temperatur	Två cykler av typ I	Typ 1".

C. Bilaga III ändras enligt följande:

1. Avsnitt 2.3.5 skall läggas till enligt följande:

- "2.3.5 För en fordonstyp där tomgångsvarvtalet för motorn är högre än det varvtal som används vid moment 5, 12 och 24 i de grundläggande körcyklerna i stadstrafik (del 1) får kopplingen på tillverkarens begäran vara ur under det tidigare momentet."

2. Avsnitt 3.2 skall ersättas med följande:

”3.2 Bränsle

När ett fordon testas för utsläppsgränsvärden enligt rad A i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till det här direktivet skall det lämpliga referensbränslet överensstämma med specifikationerna i avsnitt A, bilaga IX eller, om gasformiga referensbränslen används, antingen avsnitt A.1 eller avsnitt B i bilaga IX a.

När ett fordon testas för utsläppsgränsvärden enligt rad B i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till det här direktivet skall det lämpliga referensbränslet överensstämma med specifikationerna i avsnitt B, bilaga IX eller, om gasformiga referensbränslen används, antingen avsnitt A.2 eller avsnitt B i bilaga IX a.”.

3. I kolumn 5 tabell III.1.2 (med rubriken Hastighet (km/tim)) skall för moment 23 stå: ”35 – 10”.

D. I bilaga VII skall punkt 3.4.1 ersättas med följande:

”3.4.1 Bränsleprovet skall överensstämma med specifikationerna i avsnitt C i bilaga IX.”.

E. Bilaga IX skall ersättas med följande:

”BILAGA IX

A. Specifikationer för referensbränsle för provning av fordon till utsläppsgränsvärdena i rad A i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I – typ I-prov

1. TEKNISKA EGENSKAPER HOS DET REFERENSBRÄNSLE SOM SKALL ANVÄNDAS VID PROVNING AV FORDON MED MOTORER MED STYRD TÄNDNING

Typ: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Gränsvärde (¹)		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Researchoktant, RON		95,0	–	EN 25164
Motoroktant, MON		85,0	–	EN 25163
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Ångtryck enligt Reid	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destillation:				
— begynnelsekokpunkt	°C	24	40	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 100 °C	volym-%	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 150 °C	volym-%	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— slutkokpunkt	°C	190	215	EN-ISO 3405
Återstod	volym-%		2	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Analys av kolväten:				
— olefiner	volym-%	–	10	ASTM D 1319
— aromatiska föreningar	volym-%	28,0	40,0	ASTM D 1319
— bensen	volym-%	–	1,0	Pr. EN 12177
— mättade kolväten	volym-%	–	Rest	ASTM D 1319
Kol/väteförhållande		Rapporteras	Rapporteras	
Induktionsperiod ⁽²⁾	minuter	480	–	EN-ISO 7536
Syrehalt	vikt-%	–	2,3	EN 1601
Förekommande bindemedel	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Svavelhalt ⁽³⁾	mg/kg	–	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Klass I kopparkorrosion		–	1	EN-ISO 2160
Blyhalt	mg/l	–	5	EN 237
Fosforhalt	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Värdena i specifikationerna är "sanna värden". För att fastställa gränsvärdena har villkoren i ISO 4259 "Petroleumprodukter – bestämning och tillämpning av precisionsdata i förhållande till testmetoder" tillämpats och för att fastställa minimivärdena har en minsta skillnad om 2R över noll beaktats. För att fastställa maximi- och minimivärdena har en minsta differens om 4R tillämpats (R = reproducerbarhet). Tillverkare av bränslen skall, trots att ovanstående åtgärder vidtagits av tekniska skäl, sikta på ett nollvärde där det fastlagda maximivärdet är 2R och på medelvärdet för de fall maximi- och minimivärden skall anges. Skulle det bli nödvändigt att klargöra frågorna avseende huruvida ett bränsle uppfyller villkoren i specifikationerna, skall villkoren i ISO 4259 tillämpas.

⁽²⁾ Bränslet kan innehålla antioxidanter och metalldesaktivatorer som vanligtvis används för att stabilisera strömmar av raffinaderigas, men rengörings-/dispergermedel och lösningsoljor får inte tillsättas.

⁽³⁾ Det verkliga svavelinnehållet i det bränsle som används i typ I-provet skall uppges.

2. TEKNISKA EGENSKAPER HOS DET REFERENSBRÄNSLE SOM SKALL ANVÄNDAS VID PROVNING AV FORDON MED DIESELMOTOR

Typ: Dieselbränsle

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Cetantal ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillation:				
— 50 %-punkten	°C	245	–	EN-ISO 3405
— 95 %-punkten	°C	345	350	EN-ISO 3405
— slutkokpunkt	°C	–	370	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Flampunkt	°C	55	–	EN 22719
Filtrerbarhet i kyla	°C	–	– 5	EN 116
Viskositet vid 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Polycykliska aromatiska kolväten	vikt-%	3	6,0	IP 391
Svavelhalt ⁽³⁾	mg/kg	–	300	D 5453
Kopparkorrosion		–	1	EN-ISO 2160
Koksrest enligt Conradson (10 % DR)	vikt-%	–	0,2	EN-ISO 10370
Askhalt	vikt-%	–	0,01	EN-ISO 6245
Vattenhalt	vikt-%	–	0,02	EN-ISO 12937
Neutraliseringstal (stark syra)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974-95
Oxidationsstabilitet ⁽⁴⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
Utveckling av en ny och bättre metod för polycykliska aromater pågår	vikt-%	–	–	EN 12916

(1) Värdena i specifikationerna är "sanna värden". För att fastställa gränsvärdena har villkoren i ISO 4259 "Petroleumprodukter – bestämning och tillämpning av precisionsdata i förhållande till testmetoder" tillämpats och för att fastställa minimivärdena har en minsta skillnad om 2R över noll beaktats. För att fastställa maximivärdena har en minsta differens om 4R tillämpats (R = reproducerbarhet). Tillverkare av bränslen skall, trots att ovanstående åtgärder vidtagits av tekniska skäl, sikta på ett nollvärde där det fastlagda maximivärdet är 2R och på medelvärdet för de fall maximivärdena skall anges. Skulle det bli nödvändigt att klargöra frågorna avseende huruvida ett bränsle uppfyller villkoren i specifikationerna, skall villkoren i ISO 4259 tillämpas.

(2) Den intervall som anges för cetantalet överensstämmer inte med kravet på en minimiintervall på 4R. I fråga om tvister mellan bränsletillverkaren och bränslekonsumenten kan emellertid villkoren i ISO 4259 användas för att lösa tvisten under förutsättning att upprepade mätningar, som är tillräckligt många och tillräckligt preciserade, utförs snarare än en enda mätning.

(3) Det verkliga svavelinnehållet i det bränsle som används i typ I-provet skall uppges.

(4) Även om oxidationsstabiliteten är kontrollerad är det troligt att produktens livslängd kommer att vara begränsad. Leverantören bör rådfrågas avseende lagringsförhållanden och livslängd.

B. Specifikationer för referensbränsle för provning av fordon till utsläppsgränsvärdena i rad B i tabellen i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I – typ I-prov

1. TEKNISKA EGENSKAPER HOS DET REFERENSBRÄNSLE SOM SKALL ANVÄNDAS VID PROVNING AV FORDON MED MOTORER MED STYRD TÄNDNING

Typ: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Researchoktant, RON		95,0	–	EN 25164
Motoroktant, MON		85,0	–	EN 25163
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Ångtryck enligt Reid	kPa	56,0	60,0	PrEN 13016-1 (DVPE) ISO
Destillation:				
— avdunstat vid 70 °C	volym-%	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 100 °C	volym-%	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 150 °C	volym-%	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— slutkokpunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405
Återstod	volym-%	–	2,0	EN-ISO 3405
Analys av kolväten:				
— olefiner	volym-%	–	10,0	ASTM D 1319
— aromatiska föreningar	volym-%	29,0	35,0	ASTM D 1319
— bensen	volym-%	–	1,0	Pr. EN 12177
— mättade kolväten	volym-%	Rapporteras		ASTM D 1319
Kol/väteförhållande		Rapporteras		
Induktionsperiod ⁽²⁾	minuter	480	–	EN-ISO 7536
Syrehalt	vikt-%	–	1,0	EN 1601
Förekommande bindemedel	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Svavelhalt ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Kopparkorrosion		–	klass 1	EN-ISO 2160

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Blyhalt	mg/l	–	5	EN 237
Fosforhalt	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Värdena i specifikationerna är "sanna värden". För att fastställa gränsvärdena har villkoren i ISO 4259 "Petroleumprodukter – bestämning och tillämpning av precisionsdata i förhållande till testmetoder" tillämpats och för att fastställa minimivärdena har en minsta skillnad om 2R över noll beaktats. För att fastställa maximi- och minimivärdena har en minsta differens om 4R tillämpats (R = reproducerbarhet). Tillverkare av bränslen skall, trots att ovanstående åtgärder vidtagits av tekniska skäl, sikta på ett nollvärde där det fastlagda maximivärdet är 2R och på medelvärde för de fall maximi- och minimivärden skall anges. Skulle det bli nödvändigt att klargöra frågorna avseende huruvida ett bränsle uppfyller villkoren i specifikationerna, skall villkoren i ISO 4259 tillämpas.

⁽²⁾ Bränslet kan innehålla antioxidanter och metalldesaktivatorer som vanligtvis används för att stabilisera strömmar av raffinaderigas, men rengörings-/dispergermedel och lösningsoljor får inte tillsättas.

⁽³⁾ Det verkliga svavelinnehållet i det bränsle som används i typ I-provet skall uppges.

2. TEKNISKA EGENSKAPER HOS DET REFERENSBRÄNSLE SOM SKALL ANVÄNDAS VID PROVNING AV FORDON MED DIESELMOTOR

Typ: Dieselbränsle

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Cetantal ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillation:				
— 50 % -punkten	°C	245	–	EN-ISO 3405
— 95 % -punkten	°C	345	350	EN-ISO 3405
— slutkokpunkt	°C	–	370	EN-ISO 3405
Flampunkt	°C	55	–	EN 22719
Filtrerbarhet i kyla	°C	–	– 5	EN 116
Viskositet vid 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Polycykliska aromatiska kolväten	vikt-%	3,0	6,0	IP 391
Svavelhalt ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Kopparkorrosion		–	klass 1	EN-ISO 2160
Koksrest enligt Conradson (10 % DR)	vikt-%	–	0,2	EN-ISO 10370
Askhalt	vikt-%	–	0,01	EN-ISO 6245

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Minimum	Maximum	
Vattenhalt	vikt-%	–	0,02	EN-ISO 12937
Neutraliseringstal (stark syra)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974
Oxidationsstabilitet ⁽⁴⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
Smörjförmåga (HFRR, wear scar diameter vid 60 °C)	m	–	400	CEC F-06-A-96
FAME	Förbjudet			

⁽¹⁾ Värdena i specifikationerna är "sanna värden". För att fastställa gränsvärdena har villkoren i ISO 4259 "Petroleumprodukter – bestämning och tillämpning av precisionsdata i förhållande till testmetoder" tillämpats och för att fastställa minimivärdena har en minsta skillnad om 2R över noll beaktats. För att fastställa maximi- och minimivärdena har en minsta differens om 4R tillämpats (R = reproducerbarhet). Tillverkare av bränslen skall, trots att ovanstående åtgärder vidtagits av tekniska skäl, sikta på ett nollvärde där det fastlagda maximivärdet är 2R och på medelvärdet för de fall maximi- och minimivärden skall anges. Skulle det bli nödvändigt att klargöra frågorna avseende huruvida ett bränsle uppfyller villkoren i specifikationerna, skall villkoren i ISO 4259 tillämpas.

⁽²⁾ Den intervall som anges för cetantalet överensstämmer inte med kravet på en minimiintervall på 4R. I fråga om tvister mellan bränsletillverkaren och bränslekonsumenten kan emellertid villkoren i ISO 4259 användas för att lösa tvisten under förutsättning att upprepade mätningar, som är tillräckligt många och tillräckligt preciserade, utförs snarare än en enda mätning.

⁽³⁾ Det verkliga svavelinnehållet i det bränsle som används i typ I-provet skall uppges.

⁽⁴⁾ Även om oxidationsstabiliteten är kontrollerad är det troligt att produktens livslängd kommer att vara begränsad. Leverantören bör rådfrågas avseende lagringsförhållanden och livslängd.

C. Specifikationer för referensbränsle som skall användas vid provning av fordon med motorer med styrd tändning av typ VI-prov vid låg omgivningstemperatur

Typ: Blyfri bensin

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Maximum	Minimum	
Researchoktantal, RON		95,0	–	EN 25164
Motoroktantal, MON		85,0	–	EN 25163
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Ångtryck enligt Reid	kPa	56,0	95,0	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillation:				
— avdunstat vid 70 °C	volym-%	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 100 °C	volym-%	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— avdunstat vid 150 °C	volym-%	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— slutkokpunkt	°C	190	210	EN-ISO 3405

Parameter	Enhet	Gränsvärde ⁽¹⁾		Provningsmetod
		Maximum	Minimum	
Återstod	volym-%	–	2,0	EN-ISO 3405
Analys av kolväten:				
— olefiner	volym-%	–	10,0	ASTM D 1319
— aromatiska föreningar	volym-%	29,0	35,0	ASTM D 1319
— bensen	volym-%	–	1,0	ASTM D 1319
— mättade kolväten	volym-%	Rapporteras		Pr. EN 12177
Kol/väteförhållande		Rapporteras		
Induktionsperiod ⁽²⁾	minuter	480	–	EN-ISO 7536
Syrehalt	vikt-%	–	1,0	EN 1601
Förekommande bindemedel	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Svavelhalt ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Kopparkorrosion		–	klass 1	EN-ISO 2160
Blyhalt	mg/l	–	5	EN 237
Fosforhalt	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Värdena i specifikationerna är "sanna värden". För att fastställa gränsvärdena har villkoren i ISO 4259 "Petroleumprodukter – bestämning och tillämpning av precisionsdata i förhållande till testmetoder" tillämpats och för att fastställa minimivärdena har en minsta skillnad om 2R över noll beaktats. För att fastställa maximi- och minimivärdena har en minsta differens om 4R tillämpats (R = reproducerbarhet). Tillverkare av bränslen skall, trots att ovanstående åtgärder vidtagits av tekniska skäl, sikta på ett nollvärde där det fastlagda maximivärdet är 2R och på medelvärde för de fall maximi- och minimivärden skall anges. Skulle det bli nödvändigt att klargöra frågorna avseende huruvida ett bränsle uppfyller villkoren i specifikationerna, skall villkoren i ISO 4259 tillämpas.

⁽²⁾ Bränslet kan innehålla antioxidanter och metalldesaktivatorer som vanligtvis används för att stabilisera strömmar av raffinaderigas, men rengörings-/dispergermedel och lösningsoljor får inte tillsättas.

⁽³⁾ Det verkliga svavelinnehållet i det bränsle som används i typ VI-provet skall uppges.

F. Bilaga IX a ändras enligt följande:

"BILAGA IX a

SPECIFIKATIONER FÖR GASFORMIGA REFERENSBRÄNSLEN

A. Tekniska egenskaper hos referensbränsle för gasol

1. TEKNISKA EGENSKAPER HOS REFERENSBRÄNSLE FÖR GASOL AVSETT FÖR PROVNING AV FORDON FÖR UTSLÄPPSGRÄNSVÄRDEN ENLIGT RAD A I TABELLEN I AVSNITT 5.3.1.4 I BILAGA I – TYP I-TEST

Parameter	Enhet	Bränsle A	Bränsle B	Provningsmetod
Sammansättning:				ISO 7941
C ₃ -halt	volym- %	30 ± 2	85 ± 2	

Parameter	Enhet	Bränsle A	Bränsle B	Provningsmetod
C ₄ -halt	volym- %	Rest	Rest	
< C ₃ , > C ₄	volym- %	max. 2	max. 2	
Olefiner	volym- %	max. 12	max. 15	
Indunstningsrest	mg/kg	max. 50	max. 50	ISO 13757
Vatten vid 0 °C		Fritt från vatten	Fritt från vatten	Okulär besiktning
Total svavelhalt	mg/kg	max. 50	max. 50	EN 24260
Svavelväte		ingen	ingen	ISO 8819
Kopparbandskorrosion	Klassificering	klass 1	klass 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lukt		Karaktäristisk	Karaktäristisk	
Motoroktantal		minst 89	minst 89	EN 589 bilaga B

⁽¹⁾ Om provet innehåller korrosionsinhibitorer eller andra kemiska ämnen som minskar provets korrosivitet mot kopparbandet, kan det hända att denna metod inte är tillförlitlig för bestämning av förekomsten av korrosiva material. Därför är det förbjudet att tillsätta sådana ämnen enbart i syfte att påverka testmetoden.

2. TEKNISKA EGENSKAPER HOS REFERENSBRÄNSLE FÖR GASOL AVSETT FÖR PROVNING AV FORDON FÖR UTSLÄPPSGRÄNSVÄRDEN ENLIGT RAD B I TABELLEN I AVSNITT 5.3.1.4 I BILAGA I – TYP I-PROV

Parameter	Enhet	Bränsle A	Bränsle B	Provningsmetod
<i>Sammansättning:</i>				ISO 7941
C ₃ -halt	volym- %	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -halt	volym- %	Rest	Rest	
< C ₃ , > C ₄	volym- %	max. 2	max. 2	
Olefiner	volym- %	max. 12	max. 15	
Indunstningsrest	mg/kg	max. 50	max. 50	ISO 13757
Vatten vid 0 °C		Fritt från vatten	Fritt från vatten	Okulär besiktning
Total svavelhalt	mg/kg	max. 10	max. 10	EN 24260
Svavelväte		ingen	ingen	ISO 8819

Parameter	Enhet	Bränsle A	Bränsle B	Provningsmetod
Kopparbandskorrosion	Klassificering	klass 1	klass 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lukt		Karaktäristisk	Karaktäristisk	
Motoroktantal		minst 89	minst 89	EN 589 bilaga B

⁽¹⁾ Om provet innehåller korrosionsinhibitorer eller andra kemiska ämnen som minskar provets korrosivitet mot kopparbandet, kan det hända att denna metod inte är tillförlitlig för bestämning av förekomsten av korrosiva material. Därför är det förbjudet att tillsätta sådana ämnen enbart i syfte att påverka testmetoden.

B. Tekniska egenskaper hos referensbränsle för naturgas

Egenskap	Enhet	Utgångsvärde	Gränsvärde		Provningsmetod
			Minimum	Maximum	

Referensbränsle G₂₀

<i>Sammansättning:</i>					
Metan	mol-%	100	99	100	ISO 6974
Rest ⁽¹⁾	mol-%	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mol-%				ISO 6974
Svavelhalt	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbeindex (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Referensbränsle G₂₅

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

⁽¹⁾ Inerta gaser (andra än N₂) + C₂ + C₂₊.

⁽²⁾ Värdet skall bestämmas vid 293,2 K (20 °C) och 101,3 kPa.

⁽³⁾ Värdet skall bestämmas vid 273,2 K (0 °C) och 101,3 kPa.

G. Bilaga X ändras enligt följande:

1. Tredje raden i titeln skall ha följande lydelse:

"INTYG OM EG-TYPGODKÄNNANDE".

2. Avsnitt 1.8.1.1 skall ersättas med följande:

"1.8.1.1 Tabellen för samtliga referensgaser för gasol eller naturgas som visar om resultaten är mätta eller beräknade skall återupprepas samt även tabellen för det (enda) slutliga resultatet av fordonsutsläpp för gasol eller naturgas. För fordon som kan drivas med två bränsletyper skall resultatet visas för bensin samt tabellen för samtliga referensgaser för gasol eller naturgas som visar om resultaten är mätta eller beräknade återupprepas samt även tabellen för det (enda) slutliga resultatet av fordonsutsläpp för gasol eller naturgas."

3. "Tillägg" skall vara "Tillägg 1" och titeln skall ersättas med "Tillägg till intyg om EG-typgodkännande nr ...".

4. Punkt 1.10 skall läggas till Tillägg 1 med följande lydelse:

"1.10 Katalysatorer

1.10.1 Originalkatalysatorer testade för alla relevanta krav i detta direktiv

1.10.1.1 Märke och typ av originalkatalysator enligt 3.2.12.2.1 i bilaga II till detta direktiv (informationsdokumentet):

1.10.2 Originalersättningskatalysatorer testade för alla relevanta krav i detta direktiv

1.10.2.1 Märke och typ av originalersättningskatalysator enligt förteckning i 3.2.12.2.1 i bilaga II till detta direktiv (informationsdokumentet):".

5. Tillägg 2 skall läggas till enligt följande:

"Tillägg 2

OBD-relaterad information

Som anges i avsnitt 3.2.12.2.8.6 i informationshandlingarna, skall informationen i detta tillägg lämnas av fordonstillverkaren för att det skall vara möjligt att tillverka ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla. Sådan information behöver inte lämnas om den är upphovsrättsligt skyddad eller utgör ett specifikt know-how tillhörigt antingen fordonstillverkaren eller den ursprungliga komponenttillverkaren.

På förfrågan kommer detta tillägg att ställas till varje tillverkare av komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning förfogande, på sätt som inte diskriminerar någon.

1. En beskrivning av typ och antal prekonditionerande körcykler som används för det ursprungliga EG-typgodkännandet.
2. En beskrivning av typ av OBD-demonstrationscykel som används för det ursprungliga EG-typgodkännandet av fordonet för den komponent som övervakas av OBD-systemet.
3. En uttömmande beskrivning som listar alla komponenter som omfattas av övervakningen med avsikten att upptäcka fel och aktivera felindikeringen (grundat på fast antal körcykler eller statistisk metod), inklusive en förteckning över relevanta sekundära parametrar för varje komponent som OBD-systemet övervakar. En förteckning över OBD-systemets utkoder och format som används (med en förklaring av var och en) och som har samband med individuella utsläppsrelaterade framdrivningskomponenter, där övervakning av komponenten används för avgöra aktivering av felindikeringen. Särskilt viktigt är att en fullständig förklaring lämnas om de uppgifter som ges i läge \$05 test ID \$21 till FF och uppgifter som ges i \$06. Om fordonstypen har en förbindelse enligt ISO 15765-4 "Road vehicles – Diagnostics on Controller Area Network (CAN) – Part 4: Requirements for emissions-related systems", skall en fullständig förklaring lämnas om de uppgifter som ges i läge \$06 test ID \$00 till FF för varje OBD-övervaknings-ID som stöds.

Denna information kan lämnas i tabellform enligt nedan:

Komponent	Felkod	Övervakningsstrategi	Felsökningskriterium	Kriterier för att aktivera felfunktionsindikator	Sekundära parametrar	Prekonditionering	Demonstrationstest
Katalysator	P0420	Signal från syresensor nr 1 och nr 2	Skillnad mellan sensorsignal nr 1 och nr 2	3:e cykeln	Motorvarvtal, motorlast, A/F läge, katalysatortemperatur	Två cykler av typ I	Typ I".

H. Bilaga XI ändras enligt följande:

1. Avsnitt 2.6 skall ersättas med följande:

"2.6 *felfunktion*: fel i en utsläppsrelaterad komponent eller i systemets funktion som leder till utsläpp som överskrider gränsvärdena i avsnitt 3.3.2 eller OBD-systemets oförmåga att uppfylla grundläggande övervakningskrav enligt denna bilaga."

2. Avsnitt 3.5.2 skall ersättas med följande:

"3.5.2 Om det krävs fler än två prekonditionerande körcykler för att felindikatorn skall aktiveras, skall tillverkaren överlämna uppgifter och/eller en teknisk utvärdering som på ett tillfredsställande sätt visar att övervakningssystemet är lika effektivt och snabbt när det gäller att upptäcka försämring av komponenterna. System som kräver i genomsnitt mer än tio körcykler för aktivering av felindikatorn skall inte godtas. Felindikatorn skall också aktiveras om motorstyrningen leder till ett permanent felaktigt driftsläge om utsläppsgränsvärdena i 3.3.2 överskrider eller om OBD-systemet är oförmöget att uppfylla de grundläggande övervakningskraven som anges i avsnitten 3.3.3 eller 3.3.4 i denna bilaga. Om feltändningar inträffar i en utsträckning som enligt tillverkarens specifikationer kan skada katalysatorn skall felindikatorn avge en särskild signal, t.ex. ett blinkande ljus. Felindikatorn skall också aktiveras om fordonets tändningsnyckel är i på-läge innan motorn startas eller dras igång och desaktiveras efter det att motorn har startas om inget fel har upptäckts."

3. Avsnitt 3.6 skall ersättas med följande:

"3.6 OBD-systemet skall logga felkoder genom att ange status för avgasreningssystemet. Separata statuskoder skall användas för att identifiera avgasreningssystem som fungerar korrekt och avgasreningssystem för vars utvärdering fordonet behöver köras ytterligare. Felkoder som ger upphov till aktivering av felindikatorn på grund av försämring, funktionsfel eller permanent utsläppsgrundmod skall lagras och tjäna till att identifiera typen av funktionsfel. En felkod skall även lagras i de fall som avses i avsnitten 3.3.3.5 och 3.3.4.5 till denna bilaga."

4. Avsnitt 3.9 skall läggas till enligt följande:

"3.9 Gasfordon som körs på två bränslen

3.9.1 För gasfordon som körs på två bränslen gäller att förfarandena

- aktivering av felindikatorn (MI) (se avsnitt 3.5 i denna bilaga),
- lagring av felkoder (se avsnitt 3.6 i denna bilaga),

- avstängning av felindikatorn (se avsnitt 3.7 i denna bilaga),
- radering av felkod (se avsnitt 3.8 i denna bilaga),

skall utföras oberoende av varandra när fordonet körs antingen på bensin eller på gas. När fordonet körs på bensin, får ovanstående förfarandes resultat inte påverkas av att fordonet går på gas. När fordonet körs på gas, får ovanstående resultat inte påverkas av att fordonet går på bensin.

Med avvikelse från detta skall statuskoden (se avsnitt 3.6 i denna bilaga) ange fullständig utvärdering av kontrollsyste­men för bägge drivmedlen (bensin och gas) när kontrollsyste­men är fullständigt utvärderade för ett av drivmedlen.”.

5. Avsnitt 4.4 och 4.5 skall ersättas med följande:

”4.4 Före eller vid typgodkännandet skall inga brister tolereras när det gäller kraven enligt avsnitt 6.5, dock undantas avsnitt 6.5.3.4, i tillägg 1 till denna bilaga. Detta avsnitt skall emellertid inte gälla gasfordon som körs på två bränslen.

4.5 Gasfordon som körs på två bränslen

4.5.1 Med avvikelse från kraven i avsnitt 3.9.1 och på ansökan från tillverkaren skall typgodkännandemyndigheten anse att kraven för typgodkännande av gasfordon som körs på två bränslen i denna bilaga är uppfyllda trots följande brister:

- Radering av felkoder, tillryggalagd körsträcka och lästa mätvärden efter 40 motoruppvärmningscykler oberoende av vilket drivmedel som används.
- Aktivering av felindikatorn på bägge drivmedlen (bensin och gas) efter att ett fel registrerats på ett av drivmedlen.
- Avstängning av felindikatorn efter tre på varandra följande kör­cykler utan funktionsfel oberoende av vilket drivmedel som används.
- Användning av två statuskoder, en för varje drivmedel.

Tillverkaren får ansöka om överseende med andra brister, vilket typgodkännandemyndigheten får bevilja.

4.5.2 Med avvikelse från kraven i avsnitt 6.6.1 i tillägg 1 till denna bilaga och på ansökan från tillverkaren skall typgodkännandemyndigheten anse att kraven i denna bilaga för utvärdering och överföring av diagnos­signaler är uppfyllda trots följande brister:

- Överföring av diagnos­signaler för aktuellt drivmedel från en enda källadress.
- Enhetlig utvärdering av diagnos­signalerna för bägge drivmedlen (i likhet med utvärderingen på ett gasfordon som körs på ett bränsle, och oberoende av vilket drivmedel som används).
- Val av diagnos­signaler (kopplade till ett av drivmedlen) genom omställning av bränsleväljaren.

Tillverkaren får ansöka om överseende med andra brister, vilket typgodkännandemyndigheten får bevilja.”.

6. Det tidigare avsnittet 4.6 blir avsnitt 4.7.

7. Ett nytt avsnitt 4.6 skall läggas till enligt följande:

- "4.6 Tid under vilken brister tolereras
- 4.6.1 En brist får finnas kvar ännu två år efter dagen för fordonstypens typgodkännande, om det inte skäligen kan påvisas att det krävs genomgripande förändringar av fordonets konstruktion och en framtagningstid på mer än två år för att åtgärda bristen. I så fall får bristen inte finnas kvar längre än tre år.
- 4.6.1.1 När det gäller ett gasfordon som körs på två bränslen får en brist som tolereras i kraft av avsnitt 4.5 finnas kvar ännu tre år efter att den anmälts till godkännandemyndigheten, om det inte skäligen kan påvisas att det krävs genomgripande förändringar av fordonets konstruktion och en framtagningstid på mer än tre år för att åtgärda bristen. I så fall får bristen inte finnas kvar längre än fyra år.
- 4.6.2 En tillverkare får hos den myndighet som meddelade det ursprungliga typgodkännandet ansöka om retroaktivt godkännande av en brist, om bristen upptäcks efter typgodkännandet. I så fall får bristen finnas kvar ännu två år efter att den anmälts till godkännandemyndigheten, om det inte skäligen kan påvisas att det krävs genomgripande förändringar av fordonets konstruktion och en framtagningstid på mer än två år för att åtgärda bristen. I så fall får bristen inte finnas kvar längre än tre år."

8. Avsnitt 5 skall läggas till enligt följande:

- "5. TILLGÅNG TILL OBD-INFORMATION
- 5.1 Till ansökan om EG-typgodkännande eller ändring av ett EG-typgodkännande enligt antingen artikel 3 eller artikel 5 i direktiv 70/156/EEG skall bifogas relevant information om fordonets OBD-system. Sådan relevant information skall göra det möjligt för tillverkare av ersättnings- eller tillbyggnadskomponenter att göra delarna kompatibla med fordonets OBD-system och därmed försäkra användaren om en felfri drift. På samma sätt skall sådan relevant information göra det möjligt för tillverkare av diagnosverktyg och provningsutrustning att göra dessa så att diagnosen av systemen för avgasrening blir effektiv och korrekt.
- 5.2 På förfrågan kommer EG-typgodkännandemyndigheten att ställa tillägg 2 till EG-typgodkännandeintyget, som innehåller relevant information om OBD-systemet, till förfogande för tillverkare av komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning, på sätt som inte diskriminerar någon.
- 5.2.1 Om en typgodkännandemyndighet mottager en ansökan från berörd tillverkare av komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning om att få information om OBD-systemet för ett fordon som blivit typgodkänt i enlighet med en tidigare version av direktiv 70/220/EEG skall
- typgodkännandemyndigheten inom 30 dagar från tillverkaren av fordonet i fråga begära att denne ställer till förfogande den information som krävs enligt avsnitt 3.2.12.2.8.6 i bilaga II. Villkoret i andra stycket i avsnitt 3.2.12.2.8.6 är ej tillämpligt,
 - tillverkaren lämna denna information till typgodkännandemyndigheten inom två månader efter denna begäran,
 - typgodkännandemyndigheten översända denna information till godkännandemyndigheterna och myndigheten som beviljade det ursprungliga typgodkännandet skall vidfästa denna information till bilaga II till fordonets typgodkännandeinformation.

Detta krav medför inte ogiltighet för något tidigare godkännande som beviljats i enlighet med direktiv 70/220/EEG, ej heller förhindrande av utvidgning av ett typgodkännande enligt det direktiv som det ursprungliga godkännandet följde.

5.2.2 Informationen kan endast begäras för ersättnings- eller servicekomponenter som skall EG-typgodkännas, eller för komponenter som ingår i ett system som skall EG-typgodkännas.

5.2.3 Begäran om information skall innehålla en exakt beskrivning av den fordonsmodell för vilken informationen begärs. Det måste kunna styrkas att informationen behövs för utveckling av ersättnings- eller tillbyggnadsdelar, komponenter, diagnos- eller provningsutrustning.”.

I. **Tillägg 1 till bilaga XI ändras enligt följande:**

1. Avsnitt 3.2 skall ersättas med följande:

”3.2 Bränsle

Lämpliga referensbränslen enligt vad som anges om bensin och diesel i bilaga IX och om gasol och naturgas i bilaga IX a måste användas vid provning. Typgodkännandemyndigheten får välja vilket bränsle som skall användas vid provning av olika felmoder (se avsnitt 6.3 i detta tillägg) bland de referensbränslen som anges i bilaga IX a när det gäller provning av gasfordon som körs på ett bränsle och bland dem som anges i bilaga IX eller bilaga IX a när det gäller provning av gasfordon som körs på två bränslen. Valt bränsle får inte bytas ut under något prov (se avsnitten 2.1–2.3 i detta tillägg). Om gasol eller naturgas används är det tillåtet att starta på bensin och gå över till gasol eller naturgas efter en automatiskt inställd tidsperiod som föraren inte skall kunna styra.”.

2. Avsnitten 6.3.1.4 och 6.3.1.5 skall ersättas med följande:

”6.3.1.4 Elektrisk urkoppling av varje annan utsläppsrelaterad komponent som är kopplad till en drivsystems dator (om den är inkopplad vid valt bränsle).

6.3.1.5 Elektrisk urkoppling av den elektroniska genomluftningskontrollen för avdunstningsutsläpp (om fordonet har sådan utrustning och om den är inkopplad vid valt bränsle). För denna särskilda typ av felmoder skall typ I-provet inte utföras.”.

3. Avsnitten 6.4.1.5 och 6.4.1.6 skall ersättas med följande:

”6.4.1.5 Elektrisk urkoppling av den elektroniska genomluftningskontrollen för avdunstningsutsläpp (om fordonet har sådan utrustning och om den är inkopplad vid valt bränsle).

6.4.1.6 Elektrisk urkoppling av varje annan utsläppsrelaterad drivsystemkomponent som är kopplad till en dator, som leder till att utsläppen överstiger ett eller flera av gränsvärdena i avsnitt 3.3.2 i denna bilaga (om den är inkopplad vid valt bränsle).”.

4. Avsnitt 6.5.3 skall ersättas med följande:

”6.5.3 Diagnossystemet för avgasrening skall vara tillgängligt på ett standardiserat och obegränsat sätt och överensstämja med följande ISO-standarder och/eller SAE-specifikationer:

6.5.3.1 En av följande standarder med de begränsningar som anges skall tillämpas för kommunikationslänken mellan fordonet och mätutrustningen:

ISO 9141 – 2: 1994 (ändrad 1996) ”Road Vehicles – Diagnostic Systems – Part 2: CARB requirements for the interchange of digital information”.

SAE J1850: mars 1998 – "Class B Data Communication Network Interface". Meddelanden avseende utsläpp skall utnyttja den cykliska redundanskontrollen och 3 byte-huvudet, inte teckenseparation eller kontrollsummor.

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", 1 november 2001.

6.5.3.2 Provutrustning och de diagnosverktyg som behövs för att kommunicera med OBD-system skall uppfylla minst de funktionella specifikationer som ges i ISO DIS 15031-4 "Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 4: External test equipment", 1 november 2001.

6.5.3.3 Grundläggande diagnosuppgifter (som specificeras i avsnitt 6.5.1) och dubbelriktad kontrollinformation skall tillhandahållas i det format och med hjälp av de enheter som beskrivs i ISO DIS 15031-5 "Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 5: Emissions-related diagnostic services", 1 november 2001, samt vara tillgängliga med hjälp av ett diagnosverktyg som uppfyller kraven i ISO DIS 15031-4.

Fordonstillverkaren skall till det nationella standardiseringsorganet inlämna uppgifter om alla avgasrelaterade aspekter, t.ex. parameteridentifikation (PID), OBD-övervaknings-ID eller test-ID som inte specificeras i ISO DIS 15031-5 men som hör samman med detta direktiv.

6.5.3.4 När ett fel registreras skall tillverkaren beteckna felet med en felkod som anges i avsnitt 6.3 i ISO DIS 15031-6 "Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 6: Diagnostic trouble code definitions", som behandlar "avgasdiagnossystemsrelaterade felkoder". Om en sådan identifiering inte är möjlig, får tillverkaren använda diagnosfelkoder enligt avsnitt 5.3 och 5.6 i ISO DIS 15031-6. Felkoderna skall vara fullt tillgängliga för den standardiserade diagnostiska utrustning som uppfyller bestämmelserna i avsnitt 6.5.3.2.

Fordonstillverkaren skall till det nationella standardiseringsorganet inlämna uppgifter om alla avgasrelaterade aspekter, t.ex. parameteridentifikation (PID), OBD-övervaknings-ID eller test-ID som inte specificeras i ISO DIS 15031-5 men som hör samman med detta direktiv.

6.5.3.5 Anslutningsgränssnittet mellan fordonet och diagnosprovaren skall vara standardiserat och skall uppfylla samtliga krav i ISO DIS 15031-3 "Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: specification and use", 1 november 2001.

Placeringen skall godkännas av godkännandemyndigheten och skall vara lätt åtkomlig för servicepersonal, men skyddas från oavsiktlig skadegörelse under normala användningsförhållanden."

5. Avsnitt 6.6 skall läggas till enligt följande:

"6.6 Gasfordon som körs på två bränslen

6.6.1 För gasfordon som körs på två bränslen gäller att diagnossignalerna (se avsnitt 6.5 i tillägg 1 till denna bilaga) från bensinkörning alternativt gaskörning skall utvärderas och överföras oberoende av varandra. Som svar på en sökning med diagnosverktyg skall diagnos signaler från fordonet, när det körs på bensin, överföras från en källadress, medan diagnossignalerna när det körs på gas skall överföras från en annan källadress. För en beskrivning av hur källadresser används, se ISO DIS 15031-5 "Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 5: Emissions-related diagnostic services", 1 november 2001."

J. Bilaga XIII skall ersättas med följande:

"BILAGA XIII

EG-TYPGODKÄNNANDE AV ERSÄTTNINGSKATALYSATORER SOM SEPARATA
TEKNISKA ENHETER

1. RÄCKVIDD

Denna bilaga gäller EG-typgodkännande, som separata tekniska enheter enligt artikel 4.1 d i direktiv 70/156/EEG, av katalysatorer avsedda att monteras som ersättningsdelar i en eller fler typer av motorfordon av kategorin M1 and N1 ⁽¹⁾.

2. DEFINITIONER

I denna bilaga används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

2.1 *originalkatalysator*: se avdelning 2.17 i bilaga I.

2.2 *ersättningskatalysator*: se avdelning 2.18 i bilaga I.

2.3 *originalersättningskatalysator*: se avdelning 2.19 i bilaga I.

2.4 *typ av katalysator*: katalysatorer vilka inte skiljer sig åt i väsentliga avseenden som

2.4.1 antal belagda grundstommar, struktur och material,

2.4.2 typ av katalytisk aktivitet (oxidering, trevågs osv.),

2.4.3 volym, förhållande mellan frontytan och längden på grundstommarna,

2.4.4 innehåll av katalysatormaterial,

2.4.5 förhållandet mellan olika katalysatormaterial,

2.4.6 celltäthet,

2.4.7 dimensioner och form,

2.4.8 termiskt skydd.

2.5 *fordonstyp*: se avsnitt 2.1 i bilaga I.

2.6 *godkännande av en ersättningskatalysator*: godkännandet av en katalysator som är avsedd att monteras som en ersättningsdel i en eller flera specifika fordonstyper med avseende på en begränsning av utsläppen av förorenande ämnen, ljudnivå och effekten på fordonens prestanda och, i tillämpliga fall, OBD.

2.7 *sliten ersättningskatalysator*: katalysator som åldrats eller på konstgjord väg slitits i sådan utsträckning att den motsvarar kraven i avsnitt 1 i tillägg 1 till bilaga XI till detta direktiv ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till direktiv 70/156/EEG.

⁽²⁾ När man vid demonstrationsprov enligt avsnitt 6.2.1 i denna bilaga med fordon som är utrustade med motorer med styrd tändning uppmäter ett HC-värde som är högre än det värde som uppmättes vid fordonets typgodkännande, skall skillnaden adderas till de gränsvärden som anges i avsnitt 3.3.2 i bilaga XI, vilka får överskridas med det värde som anges i avsnitt 1 i tillägg 1 till bilaga XI.

3. ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE

3.1 En ansökan om EG-typgodkännande enligt artikel 3.4 i direktiv 70/156/EEG för en typ av ersättningskatalysator skall lämnas av tillverkaren.

3.2 En mall för informationsdokumentet finns i tillägg 1 till den här bilagan.

3.3 I fall där ett typgodkännande söks för en ersättningskatalysator skall sökanden förse den tekniska tjänst som är ansvarig för genomförandet av typgodkännandeprovet med följande:

3.3.1 Ett eller flera fordon av en typ som är godkänd enligt direktiv 70/220/EEG och är utrustat (utrustade) med en ny originalkatalysator. Detta (dessa) fordon skall väljas ut av sökanden i samförstånd med den tekniska tjänsten. Det (de) skall uppfylla kraven i avsnitt 3 i bilaga III till det här direktivet.

Provfordonet (-fordonen) får inte ha några defekter i avgasreningssystemet. Kraftigt slitna avgasrelaterade originaldelar eller delar med felaktig funktion skall repareras eller bytas ut. Provfordonet (-fordonen) skall vara riktigt avstämt (avstämda) och inställt (inställda) enligt tillverkarens specifikationer innan provet genomförs.

3.3.2 Ett exemplar av denna typ av ersättningskatalysator. Detta exemplar skall ha en tydligt läsbar och outplånlig märkning med sökandens handelsbeteckning eller varumärke.

3.3.3 Ytterligare ett exemplar av denna typ av ersättningskatalysator, för det fall att man tänker montera en sådan i ett fordon som är utrustat med ett OBD-system. Detta exemplar skall ha en tydligt läsbar och outplånlig märkning med sökandens handelsbeteckning eller varumärke. Det måste ha slitits på det sätt som anges i avsnitt 2.7.

4. BEVILJANDE AV ETT EG-TYPGODKÄNNANDE

4.1 Om de relevanta kraven är uppfyllda skall ett EG-typgodkännande enligt artikel 4.3 i direktiv 70/156/EEG beviljas.

4.2 En mall för intyg om EG-typgodkännande finns i tillägg 2 till denna bilaga.

4.3 Ett godkännandenummer enligt bilaga VII till direktiv 70/156/EEG skall tilldelas varje typ av ersättningskatalysator som godkänts. Samma medlemsstat skall inte ge samma nummer till en annan ersättningskatalysator. Samma typgodkännandenummer kan täcka användningen av den aktuella typen av ersättningskatalysatorer i ett antal olika fordonstyper.

5. EG-TYPGODKÄNNANDEMÄRKNING

5.1 Varje ersättningskatalysator som överensstämmer med typgodkännandet som en separat teknisk enhet enligt det här direktivet skall bära ett EG-typgodkännandemärke.

5.2 Detta märke skall bestå av en rektangel som omger bokstaven e följt av det nummer eller de bokstäver som betecknar den medlemsstat som beviljat EG-typgodkännandet:

1 Tyskland	12 Österrike
2 Frankrike	13 Luxemburg
3 Italien	17 Finland
4 Nederländerna	18 Danmark
5 Sverige	21 Portugal
6 Belgien	23 Grekland
9 Spanien	24 Irland
11 Förenade kungariket	

I närheten av rektangeln måste också det "basgodkännandennummer" anges som anges i grupp 4 av det typgodkännandennummer som avses i bilaga VII till direktiv 70/156/EEG föregånget av de två siffror som anger den senaste större tekniska ändringen av direktiv 70/220/EEG den dag EG-typgodkännandet för den aktuella komponenten beviljades. I det här direktivet är ordningsnumret 01.

5.3 EG-typgodkännandemärket som det hänvisas till i avsnitt 5.2 skall vara tydligt läsbart, outplånligt och, alltid där så är möjligt, synligt när ersättningskatalysatorn monterats i fordonet.

5.4 Tillägg 3 till den här bilagan ger exempel på hur det ovan angivna godkännandemärket och de ovan angivna godkännandeuppgifterna kan anordnas.

6. KRAV

6.1 Allmänna krav

6.1.1 Ersättningskatalysatorn skall utformas, konstrueras och kunna monteras på ett sådant sätt att fordonet uppfyller bestämmelserna i det direktiv av vilket det ursprungligen omfattades och att det gör detta på ett sådant sätt att de förorenande utsläppen begränsas effektivt under fordonets normala livslängd under normala driftförhållanden.

6.1.2 Installationen av ersättningskatalysatorn skall göras på exakt den plats där originalkatalysatorn var placerad och syresondens (syresondernas) och andra sensorers placering på avgassystemet får, i förekommande fall, inte ändras.

6.1.3 Om originalkatalysatorn var försedd med termoskydd skall ersättningskatalysatorn vara försedd med samma skydd.

6.1.4 Ersättningskatalysatorn skall vara hållbar, dvs. utformad, konstruerad och kunna monteras så att ett rimligt motstånd mot sådan korrosion och oxidation som den utsätts för uppnås, med hänsyn tagen till de förhållanden under vilka fordonet används.

6.2 Krav beträffande utsläpp

Fordonet (fordonen) som anges i avsnitt 3.3.1 i den här bilagan, och som är utrustade med en ersättningskatalysator för vilken godkännande söks, skall genomgå ett typ 1-prov under de förhållanden som beskrivs i motsvarande bilaga till det här direktivet för att jämföra dess prestanda med originalkatalysatorn enligt det förfarande som beskrivs nedan.

6.2.1 Fastställande av en utgångspunkt för jämförelsen

Fordonet (fordonen) skall utrustas med en ny originalkatalysator (se avsnitt 3.3.1) som skall köras in med tolv extra stadsserier (typ I-provet del 2).

Efter detta iordningställande skall fordonet (fordonen) förvaras i ett rum där temperaturen håller sig relativt konstant mellan 293 och 303 K (20 och 30 °C). Detta iordningställande skall genomföras under åtminstone sex timmar och fortsätta tills motoroljans och kylvätskans temperatur är densamma som rummets temperatur ± 2 K. Därefter skall tre typ I-prov genomföras.

6.2.2 Förbränningsgasprov med ersättningskatalysatorn

Provfordonets (-fordonens) originalkatalysator(er) skall bytas ut mot ersättningskatalysatorn (-katalysatorerna) (se avsnitt 3.3.2) som skall köras in med tolv extra stadsserier (typ I-provet del 2).

Efter detta iordningställande skall fordonet (fordonen) förvaras i ett rum där temperaturen håller sig relativt konstant mellan 293 och 303 K (20 och 30 °C). Detta iordningställande skall genomföras under åtminstone sex timmar och fortsätta tills motoroljans och kylvätskans temperatur är densamma som rummets temperatur ± 2 K. Därefter skall tre typ I-prov genomföras.

6.2.3 *Utvärdering av utsläppen av förorenande ämnen från fordon som är utrustade med ersättningskatalysatorer*

Provfordonet (-fordonen) med originalkatalysatorn (-katalysatorerna) skall klara gränsvärdena i typgodkännandet inklusive, i förekommande fall, de försämringsfaktorer som tillämpades vid fordonets (fordonens) typgodkännande.

Kraven beträffande avgaser från fordon utrustat (utrustade) med ersättningskatalysator skall anses vara uppfyllda om resultaten för vart och ett av de förorenande ämnena (CO, HC, NO_x och partiklar) uppfyller följande villkor:

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

$$M \leq G$$

där

M är medelvärdet för utsläppen av ett förorenande ämne eller summan av två förorenande ämnen ⁽¹⁾ som erhålls från de tre typ I-proven med ersättningskatalysatorn.

S är medelvärdet för utsläppen av ett förorenande ämne eller summan av två förorenande ämnen ⁽¹⁾ som erhålls från de tre typ I-proven med originalkatalysatorn.

G är gränsvärdet för utsläppen av ett förorenande ämne eller summan av två förorenande ämnen ⁽¹⁾ enligt fordonets typgodkännande dividerat med, i förekommande fall, de försämringsfaktorer som fastställs enligt avsnitt 6.4 nedan.

Om godkännande söks för olika fordonstyper från samma biltillverkare och under förutsättning att dessa olika fordonstyper är utrustade med samma typ av originalkatalysator, kan typ I-proven begränsas till minst två fordon som väljs i samförstånd med den tekniska tjänst som är ansvarig för godkännandet.

6.3 **Krav beträffande ljud och avgasmottryck**

Ersättningskatalysatorn skall uppfylla de tekniska kraven i bilaga II till direktiv 70/157/EEG.

6.4 **Hållbarhetskrav**

Ersättningskatalysatorn skall uppfylla kraven i avsnitt 5.3.5 i bilaga I till det här direktivet, dvs. typ V-prov eller försämringsfaktorer i följande tabell över provresultaten i typ I-proven.

⁽¹⁾ I enlighet med de gränsvärden som anges i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till den version av direktiv 70/220/EEG enligt vilken fordonet utrustat med katalysator i original typgodkändes.

Tabell XIII.6.4

Motorkategori	Försämringsfaktorer				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Partiklar
Styrd tändning 1,2	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	–
Kompressionständning	1,1	–	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Tillämpligt endast på fordon godkända enligt direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG eller senare ändringsdirektiv.

⁽²⁾ Tillämpligt endast på fordon som utrustats med motorer med styrd tändning och som godkänts enligt direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 96/69/EG eller äldre direktiv.

6.5 **Krav beträffande OBD-kompatibilitet (tillämpliga endast på ersättningskatalysatorer avsedda att monteras i fordon som är utrustade med OBD-system)**

Demonstration av OBD-kompatibilitet krävs endast om originalkatalysatorn styrdes och kontrollerades i originalkonfigurationen.

6.5.1 Ersättningskatalysatorns kompatibilitet med OBD-systemet skall demonstreras med hjälp av de förfaranden som anges i tillägg 1 till bilaga XI till direktiv 98/69/EG.

6.5.2 Bestämmelserna i tillägg 1 till bilaga XI till direktiv 98/69/EG, som är tillämpliga på andra komponenter än katalysatorer, skall inte tillämpas.

6.5.3 Tillverkare av eftermonterad utrustning får använda samma prekontionerings- och provförfaranden som vid det ursprungliga typgodkännandet. Typgodkännandemyndigheten skall i så fall på begäran och utan att diskriminera någon lämna tillägg 2 till EG-typgodkännandeintyget som innehåller uppgifter om hur många och vilka slags prekontionerande körcykler och testcykler originalutrustningens tillverkare använde för katalysatorns OBD-prov.

6.5.4 För att man skall kunna se om alla andra komponenter som styrs och kontrolleras av OBD-systemet har installerats och fungerar på rätt sätt, får OBD-systemet inte ange någon felfunktion (inga lagrade felkoder) före monteringen av en ersättningskatalysator. För detta ändamål kan man använda en utvärdering av OBD-systemets status efter avslutning av de prov som anges i avsnitt 6.2.1 i denna bilaga.

6.5.5 Felindikatorn (se avsnitt 2.5 i bilaga XI till det här direktivet) får inte aktiveras så länge fordonet är i drift enligt kraven i avsnitt 6.2.2 i denna bilaga.

7. DOKUMENTATION

7.1 Varje ny ersättningskatalysator skall åtföljas av följande information:

7.1.1 Katalysatortillverkarens namn eller varumärke.

7.1.2 Fordon (med tillverkningsår) som ersättningskatalysatorn är godkänd för och, i förekommande fall, en märkning som visar om ersättningskatalysatorn passar för att monteras på fordon som är utrustat med OBD-system.

7.1.3 Monteringsanvisningar, där så erfordras.

7.2 Denna information skall lämnas

antingen som ett lösblad som medföljer ersättningskatalysatorn,

på förpackningen som ersättningskatalysatorn säljs i, eller

på annat ändamålsenligt sätt.

Under alla omständigheter måste informationen finnas tillgänglig i produktkatalogen som distribueras till försäljningsställen av tillverkaren av ersättningskatalysatorer.

8. ÄNDRING AV TYPEN OCH ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDEN

När det gäller ändringar av den typ som godkänts enligt det här direktivet gäller bestämmelserna i artikel 5 i direktiv 70/156/EEG.

9. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE

Åtgärder skall vidtas för att garantera produktionsöverensstämmelse enligt de bestämmelser som fastställs i artikel 10 i direktiv 70/156/EEG.

9.2 Särskilda bestämmelser

9.2.1 De kontroller som nämns i avsnitt 2.2 i bilaga X till direktiv 70/156/EEG skall inkludera överensstämmelse med de egenskaper som definieras i avsnitt 2.4 i den här bilagan.

9.2.2 För tillämpningen av avsnitt 3.5 i bilaga X till direktiv 70/156/EEG kan de prov som beskrivs i avsnitt 6.2 i den här bilagan (krav beträffande utsläpp) utföras. I så fall kan innehavaren av godkännandet alternativt be om att få använda den ersättningskatalysator som användes under typgodkännandeproven (eller ett annat exemplar som bevisligen överensstämmer med den godkända typen) som utgångspunkt för jämförelsen i stället för den katalysator som ingick i originalutrustningen. De utsläppsvärden som mäts upp på det exemplar som kontrolleras får då i genomsnitt inte överstiga mätvärdena för det exemplar som används som referens med mer än 15 %.

Tillägg 1**Informationsdokument nr ... beträffande EG-typgodkännande av ersättningskatalysatorer (direktiv 70/220/EEG, senast ändrat genom direktiv ...)**

Tillämpliga delar av nedanstående upplysningar skall lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Ritningar som bifogas måste vara i en lämplig skala och vara tillräckligt detaljerade och i A4-format eller vikas till det formatet. Eventuella fotografier måste vara tillräckligt detaljerade.

Om systemet, komponenter eller separata tekniska enheter har elektronisk styrning måste information om deras prestanda bifogas.

0. ALLMÄNT

0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke): ...

0.2 Typ: ...

0.5 Tillverkarens namn och adress: ...

0.7 För komponenter och separata tekniska enheter: placering av EG-typgodkännandemärket och fastsättningsmetod: ...

0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar): ...

1. BESKRIVNING AV APPARATEN

1.1 Ersättningskatalysatorns fabrikat och typ: ...

1.2 Ritningar över ersättningskatalysatorn som framför allt visar alla de egenskaper som nämns i avsnitt 2.3 i den här bilagan: ...

- 1.3 Beskrivning av de fordonstyper som ersättningskatalysatorn är avsedd för: ...
- 1.3.1 Nummer eller symboler som betecknar motorn och fordonstyperna: ...
- 1.3.2 Skall ersättningskatalysatorn vara kompatibel med OBD-kraven (ja/nej) ⁽¹⁾?
- 1.4 Beskrivning och ritningar som visar ersättningskatalysatorns placering i förhållande till motorns avgassystem: ...

—

Tillägg 2

Mall

(Maximalt format: A4 [210 mm 297 mm])

INTYG OM EG-TYPGODKÄNNANDE

Myndighetens stämpel

Meddelande om

- typgodkännande ⁽¹⁾,
- utvidgat typgodkännande ⁽¹⁾,
- vägrat typgodkännande ⁽¹⁾,
- återkallat typgodkännande ⁽¹⁾,

av en typ av fordon/komponent/separat teknisk enhet ⁽¹⁾ enligt direktiv, senast ändrat genom direktiv

Typgodkännandenummer: ...

Skäl för utvidgning: ...

Avsnitt I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke): ...
- 0.2 Typ: ...
- 0.3 Typidentifikationsmärkning om sådan finns på fordonet/komponenten/den separata tekniska enheten ⁽²⁾: ...
- 0.3.1 Märkningens placering: ...
- 0.4 Fordonskategori ⁽³⁾: ...

⁽¹⁾ Stryk det ej tillämpliga.

⁽²⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av typen av fordon, komponent eller separat teknisk enhet som omfattas av detta intyg om typgodkännande skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" (t.ex. ABC??123??).

⁽³⁾ Enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till direktiv 70/156/EEG.

- 0.5 Tillverkarens namn och adress: ...
- 0.7 För komponenter och separata tekniska enheter: placering av EG-typgodkännandemärket och fastsättningsmetod: ...
- 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar): ...

Avsnitt II

1. Eventuell övrig information (se tillägg):
2. Teknisk tjänst som ansvarar för provningarna: ...
3. Provrapportens datum: ...
4. Provrapportens nummer: ...
5. Eventuella anmärkningar (se tillägg):
6. Plats: ...
7. Datum: ...
8. Underskrift: ...
9. Innehållsförteckningen till informationspaketet, som finns hos godkännandemyndigheten och som kan erhållas på begäran, bifogas.

Tillägg

till intyg om EG-typgodkännande nr ...

avseende typgodkännande som separat teknisk enhet för ersättningskatalysatorer för motorfordon enligt direktiv 70/220/EEG, senast ändrat genom direktiv...

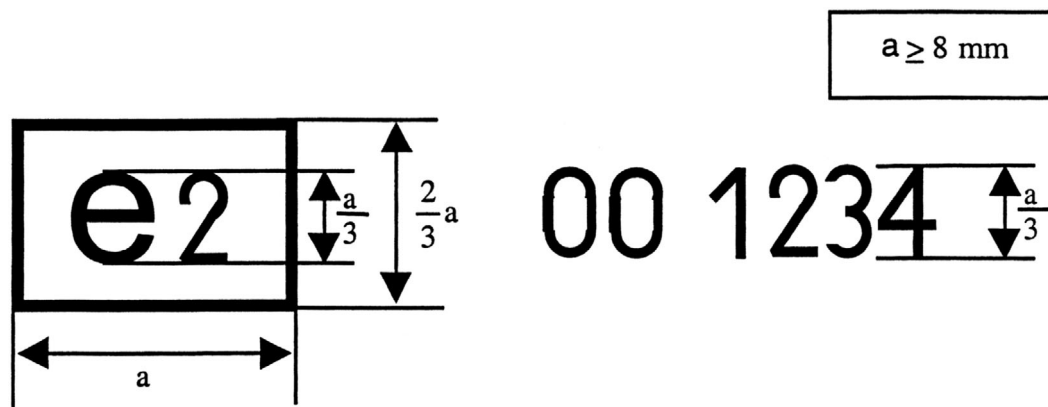
1. Övrig information
- 1.1 Ersättningskatalysatorns fabrikat och typ: ...
- 1.2 Fordonstyp(er) för vilken (vilka) denna typ av katalysator är godkänd som ersättningsdel: ...
- 1.3 Typ(er) av fordon i vilken (vilka) ersättningskatalysatorn har testats: ...
- 1.3.1 Är ersättningskatalysatorn kompatibel med OBD-kraven (ja/nej) ⁽¹⁾?
5. Anmärkningar: ...

⁽¹⁾ Stryk det ej tillämpliga.

Tillägg 3

Mall för EG-typgodkännandemärkning

(Se avsnitt 5.2 i den här bilagan)



Godkännandemärket ovan visar, om det är fäst på en komponent till en ersättningskatalysator, att den aktuella typen har godkänts i Frankrike (e2) enligt det här direktivet. De båda första siffrorna i godkännandenumret (00) hänvisar till det ordningsnummer som tilldelats de senaste ändringarna som gjorts i direktiv 70/220/EEG. De följande fyra siffrorna (1234) är det basgodkännandenummer som tilldelats den aktuella ersättningskatalysatorn av godkännandemyndigheten.”.