

DIRECTIVE 2002/41/CE DE LA COMMISSION**du 17 mai 2002****portant adaptation au progrès technique de la directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/7/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 16,

vu la directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 2 février 1995 relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽³⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/1/CE est l'une des directives particulières de la procédure de réception communautaire instituée par la directive 92/61/CEE. Par conséquent, les dispositions de la directive 92/61/CEE relatives aux systèmes, aux composants et aux entités techniques des véhicules s'appliquent à la directive 95/1/CE.
- (2) Pour permettre le bon fonctionnement du système de réception complète, il est nécessaire de clarifier ou de compléter certaines prescriptions de la directive 95/1/CE.
- (3) À cette fin, il importe de préciser quelles sont les valeurs à consigner dans le procès verbal d'essai pour assurer une application cohérente de la directive 95/1/CE pour les cyclomoteurs, les motocycles et les tricycles à moteur à allumage commandé et les véhicules à deux ou trois roues à moteur à allumage par compression.
- (4) Il y a lieu de modifier la directive 95/1/CE en conséquence.
- (5) Les mesures prévues à la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique institué par l'article 13 de la directive 70/156/CEE du Conseil ⁽⁴⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2001/116/CE ⁽⁵⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les annexes de la directive 95/1/CE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. À compter du 1^{er} juillet 2003, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la vitesse maximale par

construction, le couple maximal et la puissance maximale nette du moteur:

- refuser la réception CE d'un type de véhicules à moteur à deux ou trois roues, ni
- interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules à moteur à deux ou trois roues,

si la vitesse maximale par construction, le couple maximal et la puissance maximale nette du moteur des véhicules concernés répondent aux exigences de la directive 95/1/CE, telle que modifiée par la présente directive.

2. À compter du 1^{er} janvier 2004, les États membres refusent la réception CE de tout nouveau type de véhicule à moteur à deux ou trois roues pour des motifs concernant la vitesse maximale par construction, le couple maximal et la puissance maximale nette du moteur si les exigences de la directive 95/1/CE, telle que modifiée par la présente directive, ne sont pas respectées.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 17 mai 2002.

Par la Commission

Erkki LIIKANEN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 225 du 10.8.1992, p. 72.

⁽²⁾ JO L 106 du 3.5.2000, p. 1.

⁽³⁾ JO L 52 du 8.3.1995, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 18 du 21.1.2002, p. 1.

ANNEXE

Les annexes de la directive 95/1/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) Au point 5, la deuxième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Pression atmosphérique: 97 ± 10 kPa.»

b) Au point 5, la cinquième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Vitesse moyenne du vent, mesurée à 1 mètre du sol: < 3 m/s, soit des rafales < 5 m/s.»

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) À l'appendice 1, point 3.1.2, tableau 1, la première phrase de la note ⁽³⁾ est remplacée par le texte suivant:

«Le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et le thermostat doivent occuper entre eux, sur le banc d'essai, dans la mesure du possible, la même position relative que sur le véhicule. Si le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et/ou le thermostat ont sur le banc d'essai une position différente de celle sur le véhicule, la position sur le banc d'essai doit être décrite et indiquée sur le procès-verbal d'essai.»

b) À l'appendice 1, le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

«4.1. **Définition des facteurs α_1 et α_2**

Facteurs par lesquels le couple et la puissance mesurés doivent être multipliés pour déterminer le couple et la puissance d'un moteur, en tenant compte du rendement de la transmission (facteur α_2), utilisés lors des essais et pour rapporter ce couple et cette puissance aux conditions atmosphériques de référence spécifiées au point 4.2.1 (facteur α_1).

La formule de correction de la puissance est la suivante:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

où:

P_0 = la puissance corrigée (c'est-à-dire la puissance aux conditions de référence et à l'extrémité du vilebrequin)

α_1 = le facteur de correction pour les conditions atmosphériques de référence

α_2 = le facteur de correction pour le rendement de la transmission

P = la puissance mesurée (puissance observée).»

c) À l'appendice 1, le point 4.3 est remplacé par le texte suivant:

«4.3. **Détermination des facteurs de correction**

4.3.1. **Détermination du facteur α_2**

— dans le cas où le point de mesure est la sortie du vilebrequin, ce facteur est égal à 1.

— dans le cas où le point de mesure n'est pas la sortie du vilebrequin, ce facteur est calculé par la formule:

$$\alpha_2 = \frac{1}{\eta_t}$$

où η_t est le rendement de la transmission située entre le vilebrequin et le point de mesure.

Ce rendement de transmission η_t est déterminé par le produit (multiplication) du rendement η_j de chacun des éléments constituant la transmission:

$$\eta_t = \eta_1 \cdot \eta_2 \cdot \dots \cdot \eta_j$$

Le rendement η_j de chacun des éléments constituant la transmission est donné dans le tableau suivant:

Type		Rendement
Engrenage	Denture droite	0,98
	Denture hélicoïdale	0,97
	Denture conique	0,96
Chaîne	À rouleaux	0,95
	Silencieuse	0,98

Type		Rendement
Courroie	Crantée	0,95
	Trapézoïdale	0,94
Coupleur ou convertisseur hydraulique	Coupleur hydraulique ⁽¹⁾	0,92
	Convertisseur hydraulique ⁽¹⁾	0,92

⁽¹⁾ Si non verrouillé.

4.3.2. Détermination du facteur α_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1. Définition des caractéristiques T et P_s des facteurs de correction α_1

T = la température absolue de l'air aspiré

P_s = la pression atmosphérique de l'air sec, en kilopascals (kPa), c'est-à-dire la pression barométrique totale moins la pression de la vapeur d'eau.

4.3.2.2. Facteur α_1

Le facteur de correction α_1 est obtenu par la formule:

$$\alpha_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

Cette formule ne s'applique que si:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

Si les valeurs limites sont dépassées, la valeur corrigée obtenue doit être indiquée et les conditions des essais (température et pression) doivent être exactement précisées dans le procès verbal d'essai.

⁽¹⁾ L'essai peut être réalisé dans des chambres d'essai climatisées où les conditions atmosphériques peuvent être contrôlées.»

d) À l'appendice 1, les points 4.4 et 4.5 sont supprimés.

e) À l'appendice 1, point 6.1, le pourcentage «1,5 %» est remplacé par «3 %».

f) À l'appendice 2, point 3.1.2, tableau 1, la première phrase de la note ⁽³⁾ est remplacée par le texte suivant:

«Le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et le thermostat doivent occuper entre eux, sur le banc d'essai, dans la mesure du possible, la même position relative que sur le véhicule. Si le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et/ou le thermostat ont sur le banc d'essai une position différente de celle sur le véhicule, la position sur le banc d'essai doit être décrite et indiquée sur le procès-verbal d'essai.»

g) À l'appendice 2, le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

«4.1. Définition des facteurs α_1 et α_2

Facteurs par lesquels le couple et la puissance mesurés doivent être multipliés pour déterminer le couple et la puissance d'un moteur, en tenant compte du rendement de la transmission (facteur α_2), utilisés lors des essais et pour rapporter ce couple et cette puissance aux conditions atmosphériques de référence spécifiées au point 4.2.1 (facteur α_1).

La formule de correction de la puissance est la suivante:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

où:

P_0 = la puissance corrigée (c'est-à-dire la puissance aux conditions de référence et à l'extrémité du vilebrequin)

α_1 = le facteur de correction pour les conditions atmosphériques de référence

α_2 = le facteur de correction pour le rendement de la transmission

P = la puissance mesurée (puissance observée).»

h) À l'appendice 3, point 3.1.3, tableau 1, la première phrase de la note (°) est remplacée par le texte suivant:

«Le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et le thermostat doivent occuper entre eux, sur le banc d'essai, dans la mesure du possible, la même position relative que sur le véhicule. Si le radiateur, le ventilateur, la buse du ventilateur, la pompe à eau et/ou le thermostat ont sur le banc d'essai une position différente de celle sur le véhicule, la position sur le banc d'essai doit être décrite et indiquée sur le procès-verbal d'essai.»

i) À l'appendice 3, le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

«4.1. Définition des facteurs α_d et α_2

Facteurs par lesquels le couple et la puissance mesurés doivent être multipliés pour déterminer le couple et la puissance d'un moteur, en tenant compte du rendement de la transmission (facteur α_2), utilisés lors des essais et pour rapporter ce couple et cette puissance aux conditions atmosphériques de référence spécifiées au point 4.2.1 (facteur α_d).

La formule de correction de la puissance est la suivante:

$$P_0 = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

où:

P_0 = la puissance corrigée (c'est-à-dire la puissance aux conditions de référence et à l'extrémité du vilebrequin)

α_d = le facteur de correction pour les conditions atmosphériques de référence

α_2 = le facteur de correction pour le rendement de la transmission (voir appendice 2, point 4.3.1)

P = la puissance mesurée (puissance observée).»

j) À l'appendice 3, l'intitulé du point 4.4 est remplacé par le texte suivant:

«4.4. Détermination du facteur de correction α_d (1)».
