

32003L0076

L 206/29

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

15.8.2003

DYREKTYWA KOMISJI 2003/76/WE**z dnia 11 sierpnia 2003 r.****zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG odnoszącą się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾, ostatnio zmienioną rozporządzeniem (WE) nr 807/2003 ⁽²⁾, w szczególności jej art. 13 ust. 2,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych ⁽³⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 2002/80/WE ⁽⁴⁾, w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 70/220/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w procedurze homologacji typu WE ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG.
- (2) Dyrektywa 70/220/EWG, zmieniona dyrektywą 2002/80/WE, wprowadziła szczególne wymagania dotyczące homologacji typu dwu- i jednopaliwowych pojazdów na gaz w odniesieniu do pokładowych układów diagnostycznych (OBD). Przewidywała także udzielenie homologacji, na ograniczony okres, w odniesieniu do pokładowych układów diagnostycznych w pojazdach napędzanych gazem, zawierających drobne braki. Należy uzupełnić te przepisy dodatkowymi środkami technicznymi obejmującymi przesyłanie sygnałów diagnostycznych, aby zapobiec tworzeniu się bariery w handlu powstającej w wyniku rozwoju niektórych technologii pokładowych układów diagnostycznych w pojazdach napędzanych gazem, które są zgodne pod każdym względem z wymaganiami dyrektywy 70/220/EWG.
- (3) Dyrektywa 70/220/EWG, zmieniona dyrektywą 2002/80/WE, także wprowadziła szczególne wymagania dotyczące homologacji typu WE zamiennych katalizatorów. Wymagania te należy dostosować w taki sposób, aby zamienny katalizator mógł uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny na podstawie faktu, że jest

tego samego typu jak katalizator w wyposażeniu oryginalnym lub jak oryginalny zamienny katalizator, któremu udzielono już homologacji.

- (4) Dlatego dyrektywa 70/220/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załącznikach XI i XIII do dyrektywy 70/220/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 4 września 2004 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami i niniejszą dyrektywą.

Państwa Członkowskie stosują te przepisy od dnia 4 września 2004 r.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 11 sierpnia 2003 r.

W imieniu Komisji

Erkki LIIKANEN

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 122 z 16.5.2003, str. 36.

⁽³⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 291 z 28.10.2002, str. 20.

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach XI i XIII do dyrektywy 70/220/EWG wprowadza się następujące zmiany:

A. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

1. Ppkt 3.3.3.4. otrzymuje brzmienie:

„3.3.3.4. Jeżeli aktywne dla wybranego paliwa inne części lub układy kontroli emisji lub związane z emisją zanieczyszczeń części lub układy mechanizmu napędowego, połączone z komputerem, których awaria może spowodować zwiększenie emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej, przekraczające wartości graniczne podane w ppkt 3.3.2;”.

2. Ppkt 4.5.2 otrzymuje brzmienie:

„4.5.2. Bez względu na wymagania ppkt 6.6 dodatku 1 do niniejszego Załącznika w przypadku wniosku producenta władza homologacyjna przyjmuje następujące braki za spełniające wymagania niniejszego Załącznika w zakresie przetwarzania i przesyłania sygnałów diagnostycznych:

- przesyłanie sygnałów diagnostycznych dotyczących aktualnie stosowanego paliwa za pomocą pojedynczego adresu źródłowego,
- przetwarzanie jednego zestawu sygnałów diagnostycznych dla obu typów paliwa (odpowiadające przetwarzaniu w pojazdach dwupaliwowych na gaz i niezależne od aktualnie stosowanego paliwa),
- wybieranie jednego zestawu sygnałów diagnostycznych (związanych z jednym z dwóch typów paliwa) za pomocą przełącznika wyboru typu paliwa,
- przetwarzanie i przesyłanie jednego zestawu sygnałów diagnostycznych dla obu paliw w komputerze dla benzyny niezależnym od stosowanego paliwa. Komputer układu zasilania gazem przetwarza i przesyła sygnały diagnostyczne odnoszące się do gazowego układu paliwowego i zachowuje historię stanu paliwa.

Producent może wnioskować o dalsze wyłączenia, na które zgodę wyraża, według uznania, władza homologacyjna.”.

3. Ppkt 6.6 dodatku 1 otrzymuje brzmienie:

„6.6. Szczególne wymagania dotyczące przesyłania sygnałów diagnostycznych z pojazdów dwupaliwowych na gaz

6.6.1. W przypadku pojazdów dwupaliwowych na gaz, w których określone sygnały z różnych układów paliwowych są zachowywane w tym samym komputerze, sygnały diagnostyczne odpowiadające napędowi benzynowemu i napędowi gazowemu są przetwarzane i przesyłane niezależnie od siebie.

6.6.2. W przypadku pojazdów dwupaliwowych na gaz, w których określone sygnały z różnych układów paliwowych są zachowywane w oddzielnych komputerach, sygnały diagnostyczne odpowiadające napędowi benzynowemu i napędowi gazowemu są przetwarzane i przesyłane z komputera właściwego dla danego paliwa.

6.6.3. Na żądanie diagnostycznego programu narzędziowego sygnały diagnostyczne dla pojazdu napędzanego benzyną są przesyłane za pomocą pojedynczego adresu źródłowego, a sygnały diagnostyczne dla pojazdu napędzanego gazem za pomocą innego adresu źródłowego. Stosowanie adresów źródłowych opisane jest w ISO DIS 15031-5 »Pojazdy drogowe — wymiana informacji między pojazdami i zewnętrznymi urządzeniami badawczymi w zakresie diagnostyki emisji — Część 5: Usługi w zakresie diagnostyki emisji« z dnia 1 listopada 2001 r.”.

B. W załączniku XIII dodaje się ppkt 4.4 w brzmieniu:

„4.4. Jeśli składający wniosek o udzielenie homologacji typu jest w stanie wykazać wobec władzy homologacyjnej lub placówki technicznej, że zamienny katalizator jest katalizatorem typu wskazanego w ppkt 1.10 dodatku do załącznika X do niniejszej dyrektywy, to udzielenie świadectwa homologacji nie zależy od sprawdzenia zgodności z wymaganiami określonymi w ppkt 6.”.