

31998L0077

23.10.1998

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 286/34

DYREKTYWA KOMISJI 98/77/WE**z dnia 2 października 1998 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny pojazdów silnikowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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 pojazdów silnikowych ⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 96/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa 70/220/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w ramach procedury homologacji typu, ustalonej dyrektywą 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 ⁽³⁾, zmienioną dyrektywą Komisji 98/14/WE ⁽⁴⁾;

artykuł 13 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG stanowi, że procedura art. 13 stosuje się również do wprowadzania do szczegółowych dyrektyw przepisów dotyczących homologacji typu oddzielnych zespołów technicznych;

w celu zapewnienia zharmonizowanych podstaw gwarantujących, że wymienne katalizatory przeznaczone do instalowania w pojazdach kategorii M₁ i N₁, niewyposażonych w pokładowe systemy diagnostyczne, są odpowiedniej jakości, stosowne jest wprowadzenie do dyrektywy 70/220/EWG nowych wymagań technicznych dotyczących homologacji wymiennych katalizatorów jako oddzielnych zespołów technicznych; wspomniane wymagania techniczne są zgodne z wymaganiami przyjętymi przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ w jej regulaminie nr 103 odnoszącym się do homologacji wymiennych katalizatorów dla pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾;

w świetle postępu technicznego stosowne jest wprowadzenie do dyrektywy 70/220/EWG nowych wymagań technicznych w odniesieniu do homologacji typu WE pojazdów zasilanych gazem płynnym (LPG) lub gazem ziemnym (NG); stosowanie

gazu płynnego i gazu ziemnego do napędu pojazdów pozwala osiągnąć bardzo niski poziom szkodliwych emisji i powinno przynosić korzyści z systemu homologacji typu WE; wspomniane wymagania techniczne są zgodne z wymaganiami przyjętymi przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ w jej regulaminie nr 83 odnoszącym się do homologacji pojazdów w związku z emitowanymi przez nie substancjami zanieczyszczającymi środowisko ⁽⁶⁾;

stosowne jest wyjaśnienie metod pomiaru oporu toczenia pojazdów;

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

Artykuł 1 dyrektywy 70/220/EWG otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1**Do celów niniejszej dyrektywy:**

- »pojazd« oznacza każdy pojazd określony w sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG,
- »samochodowa instalacja gazu płynnego (LPG) lub gazu ziemnego (NG)« oznacza dowolny zespół części instalacji gazowej gazu płynnego (LPG) lub gazu ziemnego (NG) przeznaczony do instalowania w jednym lub kilku typach pojazdów silnikowych, który może być homologowany jako oddzielny zespół techniczny określony w art. 4 ust. 1 lit. d) dyrektywy 70/156/EWG,
- »wymienny katalizator« oznacza katalizator lub zespół katalizatorów przeznaczony do wymiany w miejsce oryginalnego katalizatora w pojeździe homologowanym zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG, który można homologować jako oddzielny zespół techniczny określony w art. 4 ust. 1 lit. d) dyrektywy 70/156/EWG.”

⁽¹⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 282 z 1.11.1996, str. 64.

⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 91 z 25.3.1998, str. 1.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ nr 103 (E/CE/324-E/CE/TRANS/505/Rev.2/Add.102).

⁽⁶⁾ Regulamin Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ nr 83 (E/CE/324-E/CE/TRANS/505/Rev.1/Add.82 ze zmianami).

Artykuł 2

Załączniki do dyrektywy 70/220/EWG zmienia się zgodnie z załącznikami do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

1. W odniesieniu do nowych katalizatorów przeznaczonych do instalowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE, nieposiadających pokładowego systemu diagnostycznego, Państwa Członkowskie:

1) z mocą od dnia 1 stycznia 1999 r. nie mogą:

- odmówić udzielenia homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub
- zabronić ich sprzedaży lub instalowania w pojeździe,

jeżeli spełniają one wymagania dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą;

2) z mocą od dnia 1 października 1999 r., na mocy przepisów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG, nie zezwalają na sprzedaż lub instalowanie w pojeździe wymiennego(-ych) katalizatora(-ów) typu, któremu nie udzielono homologacji zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. W przypadku nowych pojazdów zasilanych gazem płynnym lub gazem ziemnym oraz pojazdów zasilanych albo benzyną, albo gazem płynnym lub ziemnym, w odniesieniu do zanieczyszczania powietrza emisjami, Państwa Członkowskie:

1) z mocą od dnia 1 stycznia 1999 r. nie mogą:

- odmówić udzielenia homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub
- odmówić udzielenia krajowej homologacji typu, lub
- odmówić ich rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu,

jeżeli pojazdy te spełniają wymagania dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą;

2) z mocą od dnia 1 października 1999 r. nie zezwalają na rejestrację, sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu nowych pojazdów, które nie spełniają przepisów dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 31 grudnia 1998 r. i niezwłocznie informują o tym Komisję.

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

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 października 1998 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY W ZAŁĄCZNIKACH DO DYREKTYWY 70/220/EWG

Wykaz załączników

1. W wykazie załączników wprowadza się następujące zmiany:
 - „ZAŁĄCZNIK IX a.: Wymagania dotyczące gazowych paliw wzorcowych”
 - „ZAŁĄCZNIK XII: Homologacja typu WE pojazdu zasilanego gazem płynnym lub gazem ziemnym z uwzględnieniem emisji”
 - „ZAŁĄCZNIK XIII: Homologacja typu WE wymiennego katalizatora jako oddzielnego zespołu technicznego
 - Dodatek 1: Dokument informacyjny
 - Dodatek 2: Świadectwo homologacji typu WE
 - Dodatek 3: Znak homologacji WE”

Załącznik I

2. Na końcu sekcji 1 dodaje się następujące akapity:
 - „Niniejsza dyrektywa stosuje się także w przypadku:
 - procedury homologacji typu WE wymiennych katalizatorów jako oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do instalowania w pojazdach kategorii M₁ i N₁,
 - procedury homologacji typu WE samochodowych instalacji gazowych gazu płynnego (LPG) lub gazu ziemnego (NG) jako oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do instalowania w pojazdach kategorii M₁ i N₁ z uwzględnieniem ich emisji.”
3. Podpunkt 2.4 otrzymuje brzmienie:
 - „2.4. »Gazowe substancje zanieczyszczające środowisko« oznacza spalinowe emisje tlenku węgla, tlenków azotu, wyrażone jako odpowiednik dwutlenku azotu (NO₂), oraz węglowodorów przyjmujące stosunek:
 - C₁H_{1,85} dla benzyny,
 - C₁H_{1,86} dla oleju napędowego,
 - C₁H_{2,525} dla gazu płynnego,
 - CH₄ dla gazu ziemnego.”
4. Dodaje się ppkt 2.17-2.21 w brzmieniu:
 - „2.17. »oryginalny katalizator« oznacza katalizator lub zespół katalizatorów objętych świadectwem homologacji typu wydanym dla pojazdu i których typy wymieniono w dokumencie zawartym w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
 - 2.18. »wymienny katalizator« oznacza katalizator lub zespół katalizatorów, dla których homologacja może zostać uzyskana zgodnie z załącznikiem XIII do niniejszej dyrektywy i które są inne niż katalizatory określone w ppkt 2.17;
 - 2.19. »samochodowa instalacja gazowa gazu płynnego (LPG) lub gazu ziemnego (NG)« oznacza każdy zespół części samochodowej instalacji gazowej gazu płynnego (LPG) lub gazu ziemnego (NG) przeznaczony do instalacji w jednym lub kilku typach pojazdów silnikowych, który można homologować jako oddzielny zespół techniczny.
 - 2.20. »rodzina pojazdów« oznacza grupę typów pojazdów identyfikowaną z pojazdem macierzystym do celów załącznika XII.
 - 2.21. »silnikowe zapotrzebowanie paliwa« oznacza typ paliwa zwykle stosowanego w przypadku danego silnika:
 - benzyna
 - gaz płynny (LPG)
 - gaz ziemny (NG)
 - benzyna i gaz płynny
 - benzyna i gaz ziemny
 - olej napędowy.”

5. Podpunkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:
 - „5.1.2. Wlewy zbiorników paliwa.”.
6. Dodaje się nowy ppkt 5.2.2 w brzmieniu:
 - „5.2.2. Pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym zasilane gazem płynnym lub ziemnym podlegają następującym próbom:
 - badanie typu I (symulacja średnich emisji z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego),
 - badanie typu II (emisje tlenku węgla na biegu jałowym),
 - badanie typu III (emisje ze skrzyni korbowej),
 - badanie typu V (trwałość urządzeń kontrolowania zanieczyszczeń).”.
7. Dodaje się ppkt 5.3.1.2.1.1 oraz 5.3.1.2.1.2 w brzmieniu:
 - „5.3.1.2.1.1. W przypadku pojazdów zasilanych gazem płynnym lub ziemnym przeprowadza się badanie typu I dla zmian w składzie gazu płynnego lub gazu ziemnego, jak ustalono w załączniku XII. W przypadku pojazdów, które mogą być zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub ziemnym, przeprowadza się badanie typu I dla obu paliw, przy czym badania dla gazu płynnego lub gazu ziemnego należy przeprowadzić z uwzględnieniem zmian w ich składzie, jak ustalono w załączniku XII.
 - 5.3.1.2.1.2. Nie naruszając wymagań ppkt 5.3.1.2.1.1, pojazdy, które mogą być zasilane zarówno benzyną, jak i paliwami gazowymi, ale w których instalacja benzynowa jest zainstalowana wyłącznie do celów awaryjnych lub do rozruchu i których zbiornik na benzynę nie może pomieścić więcej niż 15 litrów, z punktu widzenia badania typu I są traktowane jako pojazdy napędzane wyłącznie paliwem gazowym.”.
8. Dodaje się nowy ppkt 5.3.1.4.2 w brzmieniu:
 - „5.3.1.4.2. W przypadku badań z zastosowaniem paliw gazowych wypadkowa masa emisji gazów ma być niższa niż wartości graniczne podane w powyższej tabeli dla pojazdów o silnikach benzynowych.”.
9. Dodaje się nowe ppkt 5.3.2.1.1 oraz 5.3.2.1.2 w brzmieniu:
 - „5.3.2.1.1. Pojazdy, które mogą być zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub ziemnym, poddaje się badaniom typu II dla obu rodzajów paliwa.
 - 5.3.2.1.2. Nie naruszając wymagań ppkt 5.3.2.1.1, pojazdy, które mogą być zasilane zarówno benzyną, jak i paliwami gazowymi, ale w których instalacja benzynowa jest zainstalowana wyłącznie do celów awaryjnych lub do rozruchu i których zbiornik na benzynę nie może pomieścić więcej niż 15 litrów, z punktu widzenia badania typu II są traktowane jako pojazdy napędzane wyłącznie paliwem gazowym.”.
10. Dodaje się następujące nowe ppkt 5.3.3.1.1 oraz 5.3.3.1.2:
 - „5.3.3.1.1. Pojazdy, które mogą być zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym, poddawane są badaniom typu III wyłącznie dla benzyny.
 - 5.3.3.1.2. Nie naruszając wymagań ustalonych w ppkt 5.3.3.1.1, pojazdy, które mogą być zasilane zarówno benzyną, jak i paliwem gazowym, w których instalacja benzynowa jest zainstalowana wyłącznie do celów awaryjnych lub do rozruchu i których zbiornik na benzynę nie może pomieścić więcej niż 15 litrów, ze względu na badanie typu III są traktowane jak pojazdy napędzane wyłącznie paliwem gazowym.”.
11. Podpunkt 5.3.4.1 otrzymuje brzmienie:
 - „5.3.4.1. ...z silnikiem o zapłonie samoczynnym oraz pojazdy zasilane gazem płynnym lub ziemnym.
 - 5.3.4.1.1. Pojazdy, które mogą być zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym, należy poddać badaniu typu IV wyłącznie dla benzyny.”.
12. Dodaje się nowy ppkt 5.3.5.1.1 w brzmieniu:
 - „5.3.5.1.1. Pojazdy, które mogą być zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym, należy poddać badaniu typu V wyłącznie dla benzyny.”.

13. Dodaje się nowy ppkt 5.3.8 w brzmieniu:

„5.3.8. Homologacja wymiennego katalizatora.

5.3.8.1. Badanie musi być przeprowadzone wyłącznie dla wymiennego katalizatora przeznaczonego do zainstalowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i które nie są wyposażone w pokładowy system diagnostyczny, zgodnie z załącznikiem XIII.”.

Załącznik II (dokument informacyjny)

14. Podpunkt 3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2. Paliwo: Olej napędowy/Benzyna/Gaz płynny/Gaz ziemny ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.”

15. Dodaje się następujące ppkt 3.2.15 i 3.2.16:

3.2.1.5. Układ paliwowy gazu płynnego: tak/nie ⁽¹⁾

3.2.1.5.1. Numer homologacji zgodnie z dyrektywą 70/221/EWG (*):

3.2.1.5.2. Elektroniczna jednostka sterowania silnikiem zasilanym gazem płynnym

3.2.1.5.2.1. Marka(-i):

3.2.1.5.2.2. Typ(-y):

3.2.1.5.2.3. Możliwość regulacji emisji:

3.2.1.5.3. Dokumentacja dodatkowa:

3.2.1.5.3.1. Opis zabezpieczenia katalizatora podczas przełączania układów paliwowych z benzynowego na gaz płynny i odwrotnie:

3.2.1.5.3.2. Układ systemu (złącza elektryczne, przewody podciśnieniowe, przewody kompensacyjne itd.):

3.2.1.5.3.3. Rysunek symbolu:

3.2.1.6. Układ paliwowy gazu ziemnego: tak/nie ⁽¹⁾

3.2.1.6.1. Numer homologacji zgodnie z dyrektywą 70/221/EWG (*):

3.2.1.6.2. Elektroniczna jednostka sterowania silnikiem zasilanym gazem ziemnym

3.2.1.6.2.1. Marka(-i):

3.2.1.6.2.2. Typ(-y):

3.2.1.6.2.3. Możliwość regulacji emisji:

3.2.1.6.3. Dokumentacja dodatkowa:

3.2.1.6.3.1. Opis zabezpieczenia katalizatora podczas przełączania układów paliwowych z benzynowego na gaz ziemny i odwrotnie:

3.2.1.6.3.2. Układ systemu (złącza elektryczne, przewody podciśnieniowe, przewody kompensacyjne itd.):

3.2.1.6.3.3. Rysunek symbolu:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

(*) Kiedy niniejsza dyrektywa zostanie zmieniona, aby uwzględnić zbiorniki na paliwo gazowe.

Załącznik III (próba typu I)

16. Punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzenie

Niniejszy załącznik opisuje procedurę przeprowadzania badania typu I, określonego w ppkt 5.3.1 załącznika I. Jeżeli stosowanym paliwem wzorcowym jest gaz płynny lub gaz ziemny dodatkowo obowiązują przepisy załącznika XII.”.

17. Dodaje się nowy ppkt 3.2.1 w brzmieniu:

„3.2.1. Pojazdy zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym poddawane są próbom zgodnie z załącznikiem XII z właściwym(-i) paliwem(-ami) wzorcowym(-i) określonym(-i) w załączniku IX a.”.

18. Dodaje się ppkt 5.3.1.1 w brzmieniu:

„5.3.1.1. W przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym zasilanych gazem płynnym lub ziemnym oraz pojazdów zasilanych albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym, między badaniami na pierwszym i drugim gazowym paliwie wzorcowym pojazd jest poddawany kondycjonowaniu z zastosowaniem drugiego paliwa wzorcowego. Kondycjonowanie to polega na przejechaniu cyklu kondycjonującego składającego się z jednej części pierwszej (miejskiej) i dwóch części drugich (pozamiejskich) cyklu badania opisanego w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Na wniosek producenta i za zgodą placówki technicznej ten cykl kondycjonujący można rozszerzyć. Ustawienie dynamometru odpowiada temu wskazanemu w ppkt 5.1 i 5.2 niniejszego załącznika.”.

19. Dodaje się ppkt 6.2.3 w brzmieniu:

„6.2.3. W przypadku stosowania jako paliwa gazu płynnego lub gazu ziemnego dopuszcza się uruchomienie silnika z zastosowaniem benzyny, a następnie przełączenie na układ zasilania gazem płynnym lub ziemnym po uprzednio ustalonym czasie, którego kierowca nie może zmienić.”.

20. Podpunkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„W przypadku tlenku węgla (CO): $d = 1,25 \text{ g/l}$
W przypadku węglowodorów:
dla benzyny ($\text{CH}_{1,85}$): $d = 0,619 \text{ g/l}$
dla oleju napędowego ($\text{CH}_{1,86}$): $d = 0,619 \text{ g/l}$
dla gazu płynnego ($\text{CH}_{2,525}$): $d = 0,649 \text{ g/l}$
dla gazu ziemnego (CH_4): $d = 0,714 \text{ g/l}$
W przypadku tlenków azotu (NO_2): $d = 2,05 \text{ g/l}$ ”

21. W dodatku 3 do załącznika III ppkt 5.1.1.2.8, definicja współczynnika K_R i tabela otrzymują brzmienie:

— „... K_R = współczynnik poprawki na temperaturę oporu toczenia, przyjmowany jako równy $8,64 \times 10^{-3} / ^\circ\text{C}$ lub współczynnik poprawki ustalony przez producenta i zatwierdzony przez władze”

— „...i dla każdej prędkości współrzędne a i b są podane w następującej tabeli:

Prędkość (km/h)	a	b
20	$7,24 \times 10^{-5}$	0,82
40	$1,59 \times 10^{-4}$	0,54
60	$1,96 \times 10^{-4}$	0,33
80	$1,85 \times 10^{-4}$	0,23
100	$1,63 \times 10^{-4}$	0,18
120	$1,57 \times 10^{-4}$	0,14”

22. W dodatku 5 do załącznika III ppkt 3.1.3.5.2 otrzymuje brzmienie:

„3.1.3.5.2. ... mniej niż 3 % objętościowo w przypadku benzyny i oleju napędowego, mniej niż 2,2 % objętościowo w przypadku gazu płynnego i mniej niż 1,5 % objętościowo w przypadku gazu ziemnego.”.

23. W dodatku 6 do załącznika III ppkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. ...
 — metan i oczyszczone 1,00 < Rf < 1,15
 powietrze lub
 1,00 < Rf < 1,05 w przypadku pojazdów zasilanych gazem
 ziemnym
 ...”

24. W dodatku 8 do załącznika III ppkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„... ”

Współczynnik rozcieńczenia oblicza się następująco:

$$DF = \frac{13,4}{C_{\text{co}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{co}})10} \text{ w przypadku benzyny i oleju napędowego (5a)}$$

$$DF = \frac{11,9}{C_{\text{co}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{co}})10} \text{ w przypadku gazu płynnego (5b)}$$

$$DF = \frac{9,5}{C_{\text{co}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{co}})10} \text{ w przypadku gazu ziemnego (5c)}$$

„... ”

25. W dodatku 8 do załącznika III ppkt 1.5.2.3 wartość Q_{HC} otrzymuje brzmienie:

„ $Q_{\text{HC}} = 0,619$ dla benzyny i oleju napędowego

$Q_{\text{HC}} = 0,649$ dla gazu płynnego

$Q_{\text{HC}} = 0,714$ dla gazu ziemnego”.

Załącznik IV (badanie typu II)

26. Dodaje się nowy ppkt 2.2.1 w brzmieniu:

„2.2.1. Pojazdy zasilane albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym są poddawane badaniom z zastosowaniem paliwa (paliw) wzorcowego(-ych) używanego(-ych) w badaniu typu I.”.

Załącznik VII (badanie typu V)

27. Punkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. PALIWO

Badanie trwałości przeprowadza się przy zastosowaniu odpowiedniego paliwa dostępnego na rynku.”.

Załącznik IX a

28. Dodaje się nowy załącznik IX a w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IX a

SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE GAZOWYCH PALIW WZORCOWYCH

1. Dane techniczne paliw wzorcowych: gazu płynnego

		Paliwo A	Paliwo B	Metoda badawcza
Skład	% obj.			ISO 7941
C3	% obj.	30 ± 2	85 ± 2	
C4	% obj.	pozostała część	pozostała część	
< C3, > C4	% obj.	maks. 2 %	maks. 2 %	
Olefiny	% obj.	9 ± 3	12 ± 3	
Pozostałości po odparowaniu	Ppm	maks. 50	maks. 50	NFM 41-015
Zawartość wody		brak	brak	badanie wzrokowe
Zawartość siarki	ppm w masie (*)	maks. 50	maks. 50	EN 24260
Siarczek wodoru		brak	brak	
Badanie korozyjności na pasku miedzianym	wartość znamionowa	klasa I	klasa I	ISO 625 1 (**)
zapach		charakterystyczny	charakterystyczny	
Liczba oktanowa (MON)		min. 89	min. 89	EN 589 Załącznik B

(*) Wartość oznaczana w warunkach normalnych (20 °C i 101,3 kPa).

(**) Metoda ta może nieprecyzyjnie określić obecność substancji korozyjnych, jeżeli próbka zawiera czynniki hamujące lub inne substancje chemiczne, które zmniejszają korozyjność próbki na pasku miedzianym. Dlatego zabrania się dodawania tych składników jedynie w celu zmiany wyników próby.

2. Dane techniczne paliw wzorcowych gazu ziemnego

Paliwo wzorcowe G₂₀

Charakterystyka	Jednostki miary	Ilość bazowa	Wartości graniczne		Metoda badawcza
			Minimum	Maksimum	
Skład:					
Metan		100	99	100	
Pozostała część	% mol	–	–	1	ISO 6974
[Gazy obojętne+ C ₂ /C ₂ +]					
N ₂					
Zawartość siarki	mg/m ³ (*)	–	–	50	ISO 6326-5

Paliwo wzorcowe G₂₅

Charakterystyka	Jednostki miary	Ilość bazowa	Wartości graniczne		Metoda badania
			Minimum	Maksimum	
Skład:					
Metan		86	84	88	
Pozostała część	% mol	–	–	1	ISO 6974
[Gazy obojętne + C ₂ /C ₂ +]					
N ₂		14	12	16	
Zawartość siarki	mg/m ³ (*)	–	–	50	ISO 6326-5

(*) Wartość oznaczana w warunkach normalnych (20 °C i 101,3 kPa).

Liczba Wobbego jest stosunkiem wartości cieplnej gazu na jednostkę objętości do pierwiastka jego gęstości względnej w tych samych warunkach odniesienia:

$$\text{Liczba Wobbego} = H_{\text{gas}} \sqrt{\rho_{\text{air}} / \rho_{\text{gas}}}$$

gdzie:

H_{gas} = wartość cieplna paliwa w MJ/m³ w temp. 0 °C

ρ_{air} = gęstość powietrza w temperaturze 0 °C

ρ_{gas} = gęstość paliwa w temperaturze 0 °C.

O liczbie Wobbego mówi się, że jest brutto lub netto, w zależności od tego, czy wartość cieplna jest brutto czy netto.”

ZAŁĄCZNIK IX

29. W dodatku do załącznika ix dodaje się nowy ppkt 1.8.1 w brzmieniu:

- „1.8.1. W przypadku pojazdów zasilanych gazem płynnym lub gazem ziemnym:
- 1.8.1.1. Należy powtórzyć tabelę dla wszystkich gazów wzorcowych płynnych lub ziemnych, wykazując, czy wartości są zmierzone czy wyliczone. W przypadku pojazdów zaprojektowanych do zasilania albo benzyną, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym należy powtórzyć tabelę dla benzyny i wszystkich wzorcowych gazów płynnych lub ziemnych.
- 1.8.1.2. Numer homologacji pojazdu macierzystego, jeżeli pojazd należy do rodziny:
- 1.8.1.3. Stosunki »r« wyników emisji poszczególnych substancji zanieczyszczających środowisko dla całej rodziny pojazdów w przypadku paliwa gazowego.”.

Załącznik XII

29. Dodaje się nowy załącznik XII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XII**HOMOLOGACJA TYPU WE POJAZDZU ZASILANEGO GAZEM PŁYNNYM LUB GAZEM ZIEMNYM W ODNIESIENIU DO JEGO EMISJI****1. WPROWADZENIE**

Niniejszy załącznik określa szczególne wymagania, które stosują się w przypadku homologacji pojazdu napędzanego gazem płynnym lub gazem ziemnym lub pojazdu, który może być napędzany albo benzyną bezołowiową, albo gazem płynnym lub gazem ziemnym, w zakresie prób z zastosowaniem gazu płynnego lub gazu ziemnego.

W przypadku gazu płynnego i gazu ziemnego na rynku istnieje duże zróżnicowanie mieszanek paliwowych, które wymagają dostosowania układu paliwowego pod względem jednostkowego zużycia paliwa. Aby potwierdzić tę zdolność pojazdu, należy przeprowadzić badanie typu I na dwóch skrajnych paliwach wzorcowych i sprawdzić, czy układ paliwowy wykazuje zdolność samodostosowania się. Jeżeli zdolność ta zostanie potwierdzona w przypadku danego pojazdu, można go traktować jako pojazd macierzysty rodziny. W przypadku pojazdów, które spełniają warunki dla przedstawicieli danej rodziny i mają ten sam układ paliwowy wystarczy przeprowadzić badania z zastosowaniem jednego rodzaju paliwa.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika:

- 2.1. Pojazd macierzysty jest to pojazd, który wybrano w celu wykazania zdolności samodostosowania układu paliwowego, stanowiący odniesienie dla innych pojazdów w rodzinie. W rodzinie może być więcej niż jeden pojazd macierzysty.
- 2.2. Przedstawicielem rodziny jest pojazd, który posiada z pojazdem(-ami) macierzystym(-i) następujące cechy wspólne:
- 2.2.1. a) Jest wytwarzany przez tego samego producenta.
- b) Podlega takim samym wartościom granicznym emisji.
- c) Jeżeli gazowy układ paliwowy posiada centralne dozowanie dla całego silnika:
- wartość jego mocy wyjściowej mieści się między 0,7-1,15 wartości mocy wyjściowej pojazdu macierzystego.
- Jeżeli gazowy układ paliwowy posiada odrębne dozowanie do każdego cylindra:
- wartość jego mocy wyjściowej na jednym cylindrze wynosi od 0,7 do 1,15 wartości mocy pojazdu macierzystego.
- d) Jeżeli posiada układ katalizatora, jest to ten sam typ katalizatora, tj. trójdrożny, utleniający, dezoksy- NO_x .
- e) Gazowy układ paliwowy (w tym regulator ciśnienia) pochodzi od tego samego producenta i jest tego samego typu: ssący, z wtryskiem lotnego gazu (jednopunktowym, wielopunktowym), z wtryskiem płynnego gazu (jednopunktowym, wielopunktowym).
- f) Ten gazowy układ paliwowy jest sterowany elektronicznym urządzeniem sterującym parametrami pracy silnika (ECU) tego samego typu i o tej samej specyfikacji technicznej, zawierającym te same zasady oprogramowania i tę samą strategię sterowania.
- 2.2.2. W odniesieniu do wymogu lit. c): jeżeli podczas wykazywania okazuje się, że dwa pojazdy zasilane gazem mogą być przedstawicielami tej samej rodziny, ale nie posiadają tej samej poświadczonej mocy wyjściowej, lecz różne, o wartościach kolejno P_1 i P_2 ($P_1 < P_2$), i podczas badań są traktowane jako dwa pojazdy macierzyste, przynależność do rodziny obowiązuje dla wszystkich pojazdów o mocy wyjściowej między $0,7^* P_1$ i $1,15^* P_2$.

3. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE

Homologacja typu WE zostaje udzielona pod warunkiem spełnienia następujących wymagań:

3.1. Homologacja emisji spalin pojazdu macierzystego.

Pojazd macierzysty powinien wykazać zdolność samodostosowania się do dowolnej mieszanki paliwowej dostępnej na rynku. W przypadku gazu płynnego występują zmiany w składzie C3/C4. W przypadku gazu ziemnego ogólnie występują dwa rodzaje paliwa: wysokokaloryczne i niskokaloryczne, z dużym rozrzutem w obydwu przypadkach; różnią się one znacząco pod względem liczby Wobbe. Różnice te znajdują odbicie w paliwach wzorcowych.

- 3.1.1. W przypadku pojazdu(-ów) macierzystego(-ych) przeprowadza się badanie typu I na dwóch skrajnych paliwach wzorcowych wyszczególnionych w załączniku IX a.

3.1.1.1. Jeżeli przejście z jednego paliwa na drugie jest w praktyce wspomagane przełącznikiem, nie można go użyć podczas badania homologacyjnego typu. W takich przypadkach na wniosek producenta i za zgodą placówki technicznej można przedłużyć cykl kondycjonowania, określony w ppkt 5.3.1 załącznika III.

3.1.2. Uważa się, że pojazd(-y) spełniają warunki, jeżeli w przypadku obu paliw wzorcowych spełnia(-ją) wartości graniczne emisji.

3.1.3. Stosunek wyników emisji „r” oblicza się dla poszczególnych składników zanieczyszczających środowisko za pomocą następującego wzoru:

$$r = \frac{\{\text{wynik emisji przy jednym paliwie wzorcowym}\}}{\{\text{wynik emisji przy drugim paliwie wzorcowym}\}}$$

3.2. Homologacja emisji spalin dla przedstawiciela danej rodziny:

W przypadku przedstawiciela rodziny przeprowadza się badanie typu I na jednym paliwie wzorcowym. Paliwem tym może być dowolne z dwóch wyżej wymienionych. Pojazd uważa się za zgodny, jeżeli spełnia następujące warunki:

3.2.1. Pojazd odpowiada definicji przedstawiciela rodziny podanej w ppkt 2.2.

3.2.2. Wyniki badań dla poszczególnych substancji zanieczyszczających środowisko mnoży się przez współczynnik „r” (patrz ppkt 3.1.3), jeżeli r jest większe od 1,0. Jeżeli r jest mniejsze od 1,0, jako jego wartość przyjmuje się 1. Wynik tego mnożenia przyjmuje się jako ostateczny wynik emisji. Na wniosek producenta można przeprowadzić badanie typu I na paliwie wzorcowym 2 lub na obydwu paliwach wzorcowych, wówczas nie są konieczne żadne poprawki.

3.2.3. Pojazd spełnia wartości graniczne emisji obowiązujące dla danej kategorii, zarówno dla wartości uzyskanych wskutek pomiarów, jak i obliczenia.

4. WARUNKI OGÓLNE

4.1. Badania na zgodność produkcji można wykonywać przy użyciu paliwa dostępnego na rynku, którego stosunek C3/C4 mieści się między wartościami ustalonymi dla paliw wzorcowych, w przypadku gazu płynnego lub którego liczba Wobbe mieści się między wartościami dla skrajnych paliw wzorcowych w przypadku gazu ziemnego. W takich przypadkach należy przeprowadzić analizę paliwa.”

Załącznik XIII

31. Dodaje się nowy załącznik XIII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XIII

HOMOLOGACJA TYPU WE WYMIENNEGO KATALIZATORA JAKO ODDZIELNEGO ZESPOŁU TECHNICZNEGO

1. ZAKRES

Niniejszy załącznik stosuje się w przypadku homologacji typu WE jako oddzielnych zespołów technicznych w znaczeniu art. 4 ust. 1 lit. d) dyrektywy 70/156/EWG, typów katalizatorów przeznaczonych do instalowania jako części wymienne ⁽¹⁾ w jednym lub kilku typach pojazdów silnikowych kategorii M₁ i N₁ ⁽²⁾.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika:

2.1. „Oryginalny katalizator”, patrz ppkt 2.17 załącznika I.

⁽¹⁾ Niniejszy załącznik nie stosuje się do wymiennych katalizatorów przeznaczonych do instalowania w pojazdach kategorii M₁ i N₁ wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny.

⁽²⁾ Jak określono w sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG.

- 2.2. „Wymienny katalizator”, patrz ppkt 2.18 załącznika I.
- 2.3. „Typ katalizatora” oznacza katalizatory, które nie różnią się w takich zasadniczych aspektach, jak:
 - 2.3.1. liczba powlekanych warstw, budowa i materiał;
 - 2.3.2. typ działania katalitycznego (utleniający, trójdrożny etc.)
 - 2.3.3. pojemność, stosunek powierzchni czołowej do długości podłoża;
 - 2.3.4. zawartość materiału katalitycznego;
 - 2.3.5. proporcja materiału katalitycznego;
 - 2.3.6. gęstość komórki;
 - 2.3.7. wymiary i kształt;
 - 2.3.8. ochrona termiczna.
- 2.4. „Typ pojazdu”, patrz ppkt 2.1 załącznika I.
- 2.5. „Homologacja wymiennego katalizatora” oznacza homologację katalizatora przeznaczonego do instalowania jako część wymienna do jednego lub kilku szczególnych typów pojazdów w celu zmniejszenia emisji spalin, poziomu hałasu i wpływu na funkcjonowanie pojazdu.
3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE, zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, dla typu wymiennego katalizatora składa jego producent.
 - 3.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
 - 3.3. Placówce technicznej odpowiedzialnej za badania homologacyjne typu musi być dostarczone, co następuje:
 - 3.3.1. Pojazd lub pojazdy typu homologowanego zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG, wyposażone w nowy oryginalny katalizator. Pojazdy te wybiera wnioskodawca za zgodą placówki technicznej.
 - 3.3.2. Pojazd(-y) spełniają wymagania określone w pkt 3 załącznika III do niniejszej dyrektywy.

Badane pojazdy nie mogą mieć usterek w systemie sterowania emisją; wszelkie zużyte lub niesprawne części oryginalne związane z emisją wymienia się lub naprawia. Przed rozpoczęciem badania badane pojazdy zostają odpowiednio wyregulowane i ustawione zgodnie ze specyfikacją producenta.
 - 3.3.3. Próbkę danego typu wymiennego katalizatora. Na próbce należy wyraźnie i trwale umieścić znak fabryczny lub towarowy wnioskodawcy oraz informację o przeznaczeniu handlowym tego katalizatora.
4. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 4.1. Jeżeli odpowiednie wymagania są spełnione, zostaje udzielona homologacja typu WE zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.
 - 4.2. Wzór świadectwa homologacji typu WE jest podany w dodatku 2 do niniejszego załącznika.
 - 4.3. Numer homologacji, zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG, przydziela się każdemu homologowanemu typowi wymiennego katalizatora. Dane Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu homologowanemu typowi wymiennego katalizatora. Ten sam numer może obejmować zastosowanie danego typu wymiennego katalizatora w kilku różnych typach pojazdów.
5. OZNAKOWANIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 5.1. Każdy wymienny katalizator odpowiadający typowi homologowanemu zgodnie z niniejszą dyrektywą jako oddzielny zespół techniczny otrzymuje znak homologacji WE.

- 5.2. Znak składa się z prostokąta otaczającego małą literę „e” i cyfry lub liter wyróżniających Państwo Członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE:

1 Niemcy	12 Austria
2 Francja	13 Luksemburg
3 Włochy	17 Finlandia
4 Niderlandy	18 Dania
5 Szwecja	21 Portugalia
6 Belgia	23 Grecja
9 Hiszpania	IRL Irlandia
11 Zjednoczone Królestwo	

W pobliżu prostokąta musi znajdować się „podstawowy numer homologacji” zawarty w pkt 4 numeru homologacji typu, określonym w załączniku VII do dyrektywy 70/156/EWG, poprzedzony dwiema cyframi odpowiadającymi kolejnemu numerowi przyporządkowanemu najnowszej znaczącej zmianie technicznej wprowadzonej do dyrektywy 70/220/EWG z datą udzielenia homologacji WE części. W niniejszej dyrektywie numerem kolejnym jest 00.

- 5.3. Znak homologacji, określony w ppkt 5.2, jest czytelny i nieusuwalny.
- 5.4. Dodatek 3 do niniejszego załącznika podaje przykłady układów znaku homologacji i danych homologacyjnych, określonych powyżej.

6. WYMAGANIA

6.1. Wymagania ogólne

- 6.1.1. Wymienny katalizator jest tak zaprojektowany, skonstruowany i przystosowany do montażu, aby pojazd, w którym został zamontowany, spełniał przepisy niniejszej dyrektywy, z którymi był pierwotnie zgodny i aby znacznie zmniejszyć emisję substancji zanieczyszczających środowisko na przestrzeni normalnego okresu żywotności pojazdu w normalnych warunkach użytkowania.
- 6.1.2. Wymienny katalizator jest zainstalowany dokładnie w miejsce oryginalnego katalizatora, a pozycja próbniaka(-ów) tlenu w przewodzie wydechowym, jeżeli stosowne, nie ulega zmianie.
- 6.1.3. Jeżeli oryginalny katalizator ma ochronę termiczną, wymienny katalizator również ma odpowiednią ochronę.
- 6.1.4. Wymienny katalizator jest trwały, czyli jest zaprojektowany, skonstruowany i przystosowany do montażu w ten sposób, aby uzyskać określoną odporność na korozję i utlenianie, uwzględniając warunki użytkowania pojazdu.

6.2. Wymagania w odniesieniu do emisji

Pojazd(-y) wymieniony(-e) w ppkt 3.3.1 niniejszego załącznika, wyposażony(-e) w wymienny katalizator typu, o którego homologację złożono wniosek, poddaje się badaniom typu I w warunkach opisanych w odpowiednim załączniku do niniejszej dyrektywy w celu porównania jego działania z działaniem oryginalnego katalizatora, zgodnie z procedurą opisaną poniżej.

6.2.1. Wyznaczenie podstawy porównania

W pojeździe (pojazdach) instaluje się nowy oryginalny katalizator (patrz ppkt 3.3.1) i poddaje się go 12 cyklom pozamiejskim (badanie typu I część 2)

Po takim kondycjonowaniu pojazd (pojazdy) przechowuje się w pomieszczeniu o stosunkowo stałej temperaturze między 293-303 K (20-30°C). To kondycjonowanie trwa co najmniej sześć godzin, aż do czasu, gdy temperatura oleju silnikowego i płynu w chłodnicy odpowiada temperaturze pomieszczenia ± 2 K. Następnie wykonuje się trzy badania typu I.

6.2.2. Badanie spalin przy użyciu wymiennego katalizatora

Oryginalny katalizator badanego pojazdu (pojazdów) zastępuje się wymiennym katalizatorem (patrz ppkt 3.3.2) i poddaje się 12 cyklom pozamiejskim (badanie typu I część 2).

Po takim kondycjonowaniu pojazd (pojazdy) przechowuje się w pomieszczeniu o stosunkowo stałej temperaturze między 293-303 K (20-30°C). To kondycjonowanie trwa co najmniej sześć godzin, aż do czasu, gdy temperatura oleju silnikowego i płynu w chłodnicy odpowiada temperaturze pomieszczenia ± 2 K. Następnie wykonuje się trzy próby typu I.

6.2.3. Ocena emisji substancji zanieczyszczających środowisko przez pojazdy wyposażone w wymienne katalizatory

Badany pojazd (pojazdy) z oryginalnymi katalizatorami spełnia wartości graniczne zgodnie z homologacją typu pojazdu, z uwzględnieniem, jeżeli stosowne, czynników pogarszających zastosowanych podczas homologacji typu pojazdu(-ów).

Wymagania dotyczące emisji przez pojazd (pojazdy) z wymiennym katalizatorem uznaje się za spełnione, jeżeli wyniki emisji każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko (CO, HC + NO_x i zawiesin stałych) spełniają następujące warunki:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G \quad (1)$$

$$M \leq G \quad (2)$$

gdzie:

M jest wartością średnią emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko (CO lub zawiesiny stałe) lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko (HC + NO_x), uzyskaną z trzech badań typu I przy użyciu wymiennego katalizatora.

S jest wartością średnią emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko (CO lub zawiesiny stałe) lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko (HC + NO_x), uzyskaną z trzech badań typu I przy użyciu wymiennego katalizatora.

G jest wartością graniczną emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko (CO lub zawiesiny stałe) lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko (HC + NO_x), zgodnie z homologacją typu pojazdu, podzieloną, jeżeli stosowne, przez czynniki pogarszające, wyznaczone zgodnie z ppkt 6.4.

Jeżeli wnioskuje się o homologację różnych typów pojazdów tego samego producenta i pod warunkiem że pojazdy te są wyposażone w oryginalne katalizatory tego samego typu, badanie typu I można ograniczyć do przynajmniej dwóch pojazdów wybranych za zgodą placówki technicznej odpowiedzialnej za homologację.

6.3. Wymagania w odniesieniu do hałasu i ciśnienia wstecznego w układzie wydechowym

Wymienny katalizator spełnia wymagania techniczne wyszczególnione w załączniku II do dyrektywy 70/157/EWG.

6.4. Wymagania dotyczące trwałości

Wymienny katalizator spełnia wymogi ppkt 5.3.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, tj. badania typu V lub czynników pogarszających wymienionych w poniższej tabeli, dla wyników badania typu I.

Tabela XIII.6.4

Typ silnika	Czynniki pogarszające		
	CO	HC + NO _x	Cząstki stałe
Zapłon iskrowy	1,2	1,2	—
Zapłon samoczynny	1,1	1,0	1,2

7. ZMIANA TYPU I ZMIANY DO HOMOLOGACJI

W przypadku zmiany typu homologowanego na mocy niniejszej dyrektywy stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.

- 8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
 - 8.1. Środki zapewniające zgodność produkcji przyjmuje się zgodnie z przepisami art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.
 - 8.2. Przepisy szczególne
 - 8.2.1. Kontrole, określone w ppkt 2.2 załącznika X do dyrektywy 70/156/EWG, obejmują spełnienie charakterystyk określonych w ppkt 2.3 niniejszego załącznika.
 - 8.2.2. W celu zastosowania ppkt 2.4.4 załącznika X do dyrektywy 70/156/EWG można przeprowadzić badania opisane w ppkt 6.2 niniejszego załącznika (wymagania dotyczące emisji). W takim przypadku posiadacz homologacji może wnioskować o użycie jako podstawy porównania nie oryginalnego, a wymiennego katalizatora, którego użyto podczas prób homologacyjnych typu (lub innej próbki, która odpowiada typowi homologowanemu). Wartości emisji zmierzone przy użyciu weryfikowanej próbki nie mogą przekraczać o więcej niż o 15 % średnich wartości wyznaczonych przy użyciu próbki odniesienia.
-

Dodatek 1

Dokument informacyjny nr... odnoszący się do homologacji typu WE wymiennych katalizatorów (dyrektywa 70/220/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą...)

Następujące informacje, jeżeli jest to stosowne, należy dostarczyć w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki należy dostarczyć w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości na formacie A4 lub folderze formatu A4. Fotografie, jeżeli występują, powinny być wystarczająco szczegółowe.

Jeżeli układ, części lub oddzielne zespoły techniczne mają sterowanie elektroniczne, należy podać informacje dotyczące działania tego sterowania.

0. DANE OGÓLNE

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, położenie i sposób mocowania znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:

1. OPIS URZĄDZENIA

- 1.1. Marka i typ wymiennego katalizatora:
- 1.2. Rysunki wymiennego katalizatora, w szczególności uwzględniające cechy określone w ppkt 2.3 niniejszego załącznika:
- 1.3. Opis typu lub typów pojazdów, do których przeznaczony jest dany wymienny katalizator:
- 1.3.1. Numer(-y) i/lub symbol(-e) charakteryzujące typ(-y) silnika i pojazdu:
- 1.4. Opis i rysunki ukazujące położenie wymiennego katalizatora względem kolektora(-ów) wydechowego(-ych) silnika:

Dodatek 2

Wzór

(Maksymalny format: A4 [210 mm x 297 mm])

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

PIECZĘĆ ORGANU
ADMINISTRACJI

Komunikat dotyczący:

- homologacji typu ⁽¹⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾,
- odmowy homologacji typu ⁽¹⁾,
- cofnięcia homologacji typu ⁽¹⁾,

dla typu pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego ⁽¹⁾ zgodnie z dyrektywą
ostatnio zmienioną dyrektywą

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Sposoby identyfikacji typu, jeżeli oznaczono na pojeździe/części/oddzielnym zespole technicznym ⁽¹⁾, ⁽²⁾:
- 0.3.1. Położenie oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽¹⁾, ⁽³⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, położenie i sposób mocowania znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Jeżeli sposób oznaczania typu zawiera znaki nie dotyczące opisu pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego objętego niniejszym świadectwem, znaki te są przedstawione w dokumencie w postaci symbolu „?” (np. ABC??123??).⁽³⁾ Jak określono w sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG.

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje (jeżeli stosowne): patrz uzupełnienie
2. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (jeżeli występują): patrz uzupełnienie
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. W załączeniu znajduje się spis treści do pakietu informacji przedłożonych we władzy homologacyjnej, który może zostać udostępniony na życzenie.

Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu WE nr ...

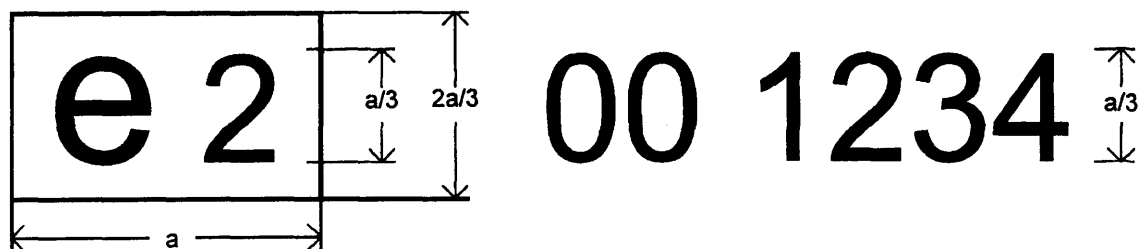
dotyczącego homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego wymiennych katalizatorów do pojazdów silnikowych, zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG ostatnio zmienioną dyrektywą ...

1. Informacje dodatkowe
- 1.1. Marka i typ wymiennego katalizatora:
- 1.2. Typ(-y) pojazdu(-ów), do którego(-ych) kwalifikuje się dany typ katalizatora jako część zamienna:
- 1.3. Typ(-y) pojazd(-ów), na którym(-ch) badano dany wymienny:
5. Uwagi:

Dodatek 3

Wzór znaku homologacji typu WE

(patrz ppkt 5.2 niniejszego załącznika)

 $a \geq 8 \text{ mm}$ 

Powyższy znak homologacji umieszczony na wymiennym katalizatorze pokazuje, że dany typ homologowano we Francji (e 2), na mocy niniejszej dyrektywy. Pierwszy ciąg cyfr numeru (00) oznacza liczbę przyporządkowaną najnowszej znaczącej zmianie technicznej, wprowadzonej do dyrektywy 70/220/EWG. Kolejne cztery cyfry (1234) zostały przydzielone przez władzę homologacyjną jako podstawowy numer homologacji wymiennego katalizatora.”