

31989L0491

15.8.1989

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 238/43

**DYREKTYWA KOMISJI****z dnia 17 lipca 1989 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywy Rady: 70/157/EWG, 70/220/EWG, 72/245/EWG, 72/306/EWG, 80/1268/EWG i 80/1269/EWG odnoszące się do pojazdów silnikowych****(89/491/EWG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu zewnętrznego i układu wydechowego pojazdów silnikowych<sup>(1)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 87/354/EWG<sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 3,

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 zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych<sup>(3)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 88/436/EWG<sup>(4)</sup>, w szczególności jej art. 5,

uwzględniając dyrektywę Rady 72/245/EWG z dnia 20 czerwca 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do eliminowania zakłóceń radioelektrycznych wywoływanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w pojazdach silnikowych<sup>(5)</sup>, w szczególności jej art. 4,

uwzględniając dyrektywę Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach<sup>(6)</sup>, w szczególności jej art. 4,

uwzględniając dyrektywę Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych<sup>(7)</sup>, w szczególności jej art. 3,

uwzględniając dyrektywę Rady 80/1269/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do mocy silników pojazdów silnikowych<sup>(8)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 88/195/EWG<sup>(9)</sup>, w szczególności jej art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa Rady 88/76/EWG<sup>(10)</sup> zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG wprowadziła wymogi dotyczące stosowania benzyny bezołowiowej; dostosowanie istniejących silników do tej benzyny powoduje w wielu przypadkach konieczność wprowadzenia zmian technicznych w celu uzyskania zgodności z wymienionymi powyżej dyrektywami; ułatwienie postępowania administracyjnego związanego z koniecznymi zmianami procedur homologacji typu odnośnych pojazdów wydaje się stosowne, aby ułatwić szybkie rozszerzenie stosowania benzyny bezołowiowej; wydaje się także konieczne sprecyzowanie specyfikacji dyrektywy 88/76/EWG zapobiegającej ponownemu tankowaniu benzyny ołowiowej do pojazdów wyposażonych w urządzenie do ograniczania emisji, na które benzyna ołowiowa miałaby niekorzystny wpływ; wydaje się również stosowne wprowadzenie nowego paliwa referencyjnego do silników Diesla, określonego w tej dyrektywie, do dyrektywy 72/306/EWG dotyczącej emisji zanieczyszczeń z takich silników; właściwym jest dostosowanie przy tej okazji przepisów technicznych dyrektywy 80/1269/EWG, odnoszącej się do mocy silników, do przepisów odpowiedniego rozporządzenia Europejskiej Komisji Gospodarczej;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 16.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 192 z 11.7.1987, str. 43.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 214 z 6.8.1988, str. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 152 z 6.7.1972, str. 15.<sup>(6)</sup> Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1.<sup>(7)</sup> Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36.<sup>(8)</sup> Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 46.<sup>(9)</sup> Dz.U. L 92 z 9.4.1988, str. 50.<sup>(10)</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 1.

pożądane jest jak najszybsze wprowadzenie poprawek zawartych w niniejszej dyrektywie do ustawodawstw krajowych, ponieważ są one szczególnie potrzebne w okresie przejściowym, kiedy będą jednocześnie istniały pojazdy wymagające stosowania benzyny ołowiowej i pojazdy wymagające stosowania benzyny bezołowiowej;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw w Sprawie Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

W następujących dyrektywach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikami do niniejszej dyrektywy:

- do dyrektywy 70/157/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I,
- do dyrektywy 70/220/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II,
- do dyrektywy 72/245/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III,

- do dyrektywy 72/306/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV,
- do dyrektywy 80/1268/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V,
- do dyrektywy 80/1269/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI.

#### Artykuł 2

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż 1 stycznia 1990 r. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

#### Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 17 lipca 1989 r.

W imieniu Komisji  
Martin BANGEMANN  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU I DO DYREKTYWY 70/157/EWG

Dodaje się pozycję 6 w brzmieniu:

- „6. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG
- 6.1. **Typy pojazdów zmodyfikowane do używania benzyny bezołowiowej**
- 6.1.1. Homologacja typu pojazdu zmodyfikowanego lub dostosowanego wyłącznie w celu umożliwienia używania w nim benzyny bezołowiowej, określona w dyrektywie 85/210/EWG, jest rozszerzana, w przypadku zaświadczenia przez producenta, pod warunkiem udzielenia zgody przez organ udzielający homologacji typu, że poziom zgodności zmodyfikowanego pojazdu nie przekracza wartości granicznych określonych w pozycji 5.2.2.1.
- 6.2. **Typy pojazdów zmodyfikowane w innym celu**
- 6.2.1. Homologacja typu pojazdu może zostać rozszerzona na typy pojazdów różniące się w odniesieniu do charakterystyk wymienionych w załączniku III, jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że modyfikacje te prawdopodobnie nie mają istotnego negatywnego wpływu na poziom zgodności pojazdu.”

## ZAŁĄCZNIK II

## ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU I DO DYREKTYWY 70/220/EWG

1. Na początku pozycji 2.2. dodaje się, co następuje:
  - „2.2. »Masa wzorcowa« oznacza masę pojazdu w stanie gotowym do eksploatacji pomniejszoną o zunifikowaną masę kierowcy 75 kg i zwiększoną o zunifikowaną masę 100 kg.”
2. Pozycja 3.2.4. otrzymuje brzmienie:
  - „3.2.4. W przypadku pojazdów wyposażonych w pozytywne silniki zapłonowe, wskazuje się czy zastosowanie ma 5.1.2.1. (kryza) czy 5.1.2.2. (znakowanie), a w ostatnim przypadku podaje się opis znakowania.”
3. Dodaje się pozycje 5.1.2.1. i 5.1.2.2. w brzmieniu:
  - „5.1.2.1. Z zastrzeżeniem pozycji 5.1.2.2. kryza wlotowa zbiornika paliwa powinna być zaprojektowana w sposób zapobiegający napełnieniu zbiornika paliwa z dyszy dystrybutora paliwa, o zewnętrznej średnicy 23,6 mm lub większej.
  - 5.1.2.2. Pozycja 5.1.2.2. nie ma zastosowania do pojazdów, które spełniają łącznie wymienione poniżej warunki:
    - 5.1.2.2.1. pojazd jest zaprojektowany i zbudowany w taki sposób, że zastosowanie benzyny ołowiowej nie ma negatywnego wpływu na jego system ograniczania emisji zanieczyszczeń w gazach wylotowych, oraz
    - 5.1.2.2.2. pojazd jest w sposób widoczny, czytelny i nieusuwalny oznaczony symbolem benzyny bezołowiowej (4.26) określonym w ISO 2757-1985<sup>(1)</sup> w takim miejscu, które jest niezwłocznie zauważalne dla osoby napełniającej zbiornik paliwa. Dopuszczalne jest dodatkowe oznakowanie.”

<sup>(1)</sup> Przedstawiony na rysunku 22 w załączniku II do dyrektywy 78/316/EWG.

## ZAŁĄCZNIK III

## ZMIANY DO ZAŁĄCZNIKA I DO DYREKTYWY 72/245/EWG

Dodaje się pozycję 8 w brzmieniu:

- „8. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG
  - 8.1. **Typy pojazdów zmodyfikowane do używania benzyny bezołowiowej**
  - 8.1.1. Homologacja typu pojazdu zmodyfikowanego lub dostosowanego wyłącznie w celu umożliwienia używania w nim benzyny bezołowiowej, określona w dyrektywie 85/210/EWG, jest rozszerzana, w przypadku zaświadczenia przez producenta, pod warunkiem że tłumienie zakłóceń radiowych w zmodyfikowanych pojazdach pozostanie w granicach określonych dla zgodności produkcji w pozycji 9 niniejszego załącznika.
  - 8.2. **Typy pojazdów zmodyfikowane w innym celu**
  - 8.2.1. Homologacja typu pojazdu może zostać rozszerzona na typy pojazdów różniące się w odniesieniu do charakterystyk wymienionych w pozycji 2.2. niniejszego załącznika, jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że modyfikacje te prawdopodobnie nie mają istotnego negatywnego wpływu na tłumienie zakłóceń radiowych w takim pojeździe.”
-

## ZAŁĄCZNIK IV

## ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU V DO DYREKTYWY 72/306/EWG

Załącznik V otrzymuje brzmienie:

**„CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNE PALIW REFERENCYJNYCH ZALECANYCH DO BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH I WERYFIKACJI ZGODNOŚCI PRODUKCJI**

CEC paliwo wzorcowe RF-03-A-84 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>

	Zakres (minimum i maksimum) i jednostki	Metoda testowania ASTM
Liczba cetanowa <sup>(4)</sup>	min. 49 max. 53	D 613
Gęstość przy 15 °C (Kg/l)	min. 0,835 max. 0,845	D 1298
Destyluje <sup>(2)</sup> 50 % 90 %	min. 245 °C min. 320 °C max. 340 °C	D 86
FBP	max. 370 °C	
Temperatura zapłonu	min. 55 °C	D 93
CFPP	min. - max. - 5 °C	EN 116 (CEN)
Lepkość przy 40 °C	min. 2,5 mm <sup>2</sup> /S max. 3,5 mm <sup>2</sup> /S	D 445
Zawartość siarki	min. (należy zgłosić) max. 0,3 % m/m	D 1266/D 2622 D 2785
Korozja miedzi	max. 1	D 130
Stała węglowa (10 % GRD)	max. 0,2 % m/m	D 189
Zawartość popiołu	max. 0,01 % m/m	D 482
Zawartość wody	max. 0,05 % m/m	D 95/D 1744
Zobojętnienie (mocny kwas)	max. 0,2 mg KPH/g	
Stabilność tlenowa <sup>(6)</sup> max. 2,5 mg/100 m	D 2274	Domieszki <sup>(5)</sup>
Zawartość węglowodorów	(należy zgłosić)	

<sup>(1)</sup> Równoważne normy ISO zostaną przyjęte po określeniu wszystkich właściwości wymienionych powyżej.

<sup>(2)</sup> Podane wartości to ilości, które wyparowały (procent odzyskany + procent utracony).

<sup>(3)</sup> Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Limit wartości maksymalnych został określony zgodnie z ASTM D 3244 »Określenie odniesienia dla sporów dotyczących jakości produktów ropy naftowej«. Do określenia progu wykrywalności przyjęto wartość 2R powyżej zera; do określenia wartości maksymalnych i minimalnych przyjęto jako minimalną różnicę wartość 4R (gdzie R oznacza odtwarzalność).

Nie naruszając tego środka, który jest niezbędny ze względów statystycznych, producent paliwa zmierza jednak do osiągnięcia wartości 0, w przypadku kiedy ustalona maksymalna ilość wynosi 2R i do średniej wartości w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. Do ustalenia czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się wymogi ASTM D 3244.

<sup>(4)</sup> Zakres liczby cetanowej nie jest zgodny z wymogiem, aby minimalny zakres różnicy wynosił 4R. Jednak w przypadku sporu między dostawcą a użytkownikiem paliwa, można stosować ASTM D 3244, stosując raczej wielokrotne niż pojedyncze pomiary, w zakresie w jakim jest to konieczne dla osiągnięcia stosownego poziomu precyzji pomiarów.

<sup>(5)</sup> Paliwo to powinno składać się wyłącznie z destylatów węglowodorów poddanych procesowi krakingu lub nie; odsiarczenie jest dozwolone. Paliwo nie może zawierać żadnych domieszek metali lub niewłaściwych domieszek cetanowych.

<sup>(6)</sup> Nawet w przypadku kontrolowanych procesów utleniania możliwe jest, że trwałość powłoki jest ograniczona. W tym celu konieczne jest uzyskanie od dostawcy informacji dotyczących warunków przechowywania i trwałości.

(<sup>7</sup>) Wymagane jest obliczenie sprawności cieplnej silnika pojazdu; wartość kaloryczna paliwa może być obliczona w następujący sposób:

Dana energia (wartość kaloryczna) (netto) M J/kg =

$$(46,423 - 8,792d^2 + 3,170d) (1 - (x + y + s)) + 9,420s - 2,499x$$

gdzie: d = gęstość przy 15 °C,  
x = zawartość wody w masie całkowitej (%/100),  
y = zawartość popiołu w masie całkowitej (%/100),  
s = zawartość siarki w masie całkowitej (%/100).

---

## ZAŁĄCZNIK V

### ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU I DO DYREKTYWY 80/1268/EWG

1. W pozycji 3.1.1. wprowadza się następujące zmiany: Skreśla się wyrazy „ostatnio zmieniona dyrektywą 78/665/EWG”.
2. Dodaje się pozycję 7 w brzmieniu:

„7. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG

#### 7.1. Typy pojazdów zmodyfikowane do używania benzyny bezołowiowej

7.1.1. Pod warunkiem udzielenia zgody przez organ udzielający homologacji typu, homologacja typu pojazdu zmodyfikowanego lub dostosowanego wyłącznie w celu umożliwienia używania w nim benzyny bezołowiowej, jak określono to w dyrektywie 85/210/EWG, jest rozszerzana, jeśli spełnione są następujące warunki:

7.1.1.1. Producent zaświadcza, że zużycie paliwa dla każdego z warunków testu nie przekracza o więcej niż 5 % wartości otrzymanych w pierwotnym, niezmodyfikowanym pojeździe, na który udzielono homologacji. W takim przypadku w rozszerzeniu potwierdza się wartości otrzymane w pierwotnej homologacji typu, lub

7.1.1.2. Producent zaświadcza, że zmienione zużycie paliwa dla jakichkolwiek warunków testu przekracza o więcej niż 5 % wartości otrzymane w pierwotnym, niezmodyfikowanym pojeździe, na który udzielono homologacji. W takim przypadku w rozszerzeniu określa się nowe podawane wartości zużycia paliwa odnoszące się do zmodyfikowanego pojazdu.

#### 7.2. Typy pojazdów zmodyfikowane w innym celu

7.2.1. Homologacja typu pojazdu może zostać rozszerzona na typy pojazdów różniące się w odniesieniu do charakterystyk wymienionych w załączniku II, jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że modyfikacje te prawdopodobnie nie mają istotnego negatywnego wpływu na zużycie paliwa w tym pojeździe.”

---

## ZAŁĄCZNIK VI

## ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU I DO DYREKTYWY 88/1269/EWG

## 1. Pozycja 8 otrzymuje brzmienie:

## „8. ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG

8.1. **Typy pojazdów zmodyfikowane do używania benzyny bezołowiowej**

8.1.1. Pod warunkiem udzielenia zgody przez organ udzielający homologacji typu, homologacja typu pojazdu zmodyfikowanego lub dostosowanego wyłącznie w celu umożliwienia używania w nim benzyny bezołowiowej, jak określono to w dyrektywie 85/210/EWG, jest rozszerzana, jeśli spełnione są następujące warunki:

8.1.1.1. Producent zaświadcza, że moc silnika w zmodyfikowanym pojeździe pozostaje w granicach zgodności produkcji, określonych w pozycji 9.2., otrzymanych w pierwotnym, niezmodyfikowanym pojeździe, na który udzielono homologacji. W takim przypadku w rozszerzeniu potwierdza się moc silnika określoną w pierwotnej homologacji typu, lub

8.1.1.2. Producent zaświadcza, że moc silnika w zmodyfikowanym jest mniejsza niż w pierwotnym, niezmodyfikowanym pojeździe, na który udzielono homologacji. W takim przypadku w rozszerzeniu określa się nową moc silnika odnoszącą się do zmodyfikowanego pojazdu.

8.2. **Typy pojazdów zmodyfikowane w innym celu**

Właściwe władze są powiadamiane o jakiegokolwiek modyfikacji silnika w odniesieniu do charakterystyk wymienionych w dodatku 1 lub dodatku 2 do niniejszego załącznika. W takim przypadku właściwe władze mogą:

8.2.1. Uznać, że dokonane zmiany prawdopodobnie nie mają istotnego negatywnego wpływu na moc silnika, lub

8.2.2. W celu określenia mocy silnika, zażądać przeprowadzenia takich dodatkowych badań, jakie uznają za niezbędne.”

## 2. Pozycja 9 otrzymuje brzmienie:

## „9. ODSTĘPSTWA PRZY MIERZENIU MOCY NOMINALNEJ

9.1. Potwierdza się moc nominalną wskazaną przez producenta dla danego typu silnika, jeśli nie różni się ona więcej niż  $\pm 2\%$  dla maksymalnej mocy i więcej niż  $\pm 4\%$  dla innych punktów pomiaru na krzywej przy odchyleniu  $\pm 1,5\%$  dla prędkości silnika od wartości mierzonych przez służbę techniczną w odniesieniu do silnika dostarczonego jej w celu przeprowadzenia badań.

9.2. Podczas badań w celu sprawdzenia zgodności produkcji moc jest mierzona przy dwóch prędkościach silnika S1 i S2 odpowiadających stosownie punktom pomiarowym w odniesieniu do maksymalnego i minimalnego momentu obrotowego, który zatwierdzono do celów homologacji typu. Dla tych dwóch prędkości silnika, przy dopuszczalnej tolerancji  $+ 5\%$ , zmierzona nominalna moc silnika przy przynajmniej jednym z punktów w zakresie między  $S1 \pm 5\%$  i  $S2 \pm 5\%$  nie może różnić się o więcej niż  $\pm 5\%$  od zatwierdzonych wartości.”

---