

32002L0080

L 291/20

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

28.10.2002

DYREKTYWA KOMISJI 2002/80/WE**z dnia 3 października 2002 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/220/EWG odnoszącą się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia 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 dyrektywą Komisji 2001/116/WE⁽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 zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych⁽³⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 2001/100/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾, w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 70/220/EWG jest jedną z oddzielnych dyrektyw dotyczących procedury homologacji typu ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG.
- (2) Dyrektywa 70/220/EWG wprowadziła metodę sprawdzania zgodności pojazdów dopuszczonych do ruchu. Należy określić typ danych, które producent powinien zebrać i przedłożyć jako podstawę do badania przez organ udzielający homologacji typu czy pojazd jest zgodny z wymaganiami dyrektywy 70/220/EWG, w wymaganym okresie ważności. Należy uzupełnić definicję pojazdu, który można uznać za źródło nadmiernych emisji zanieczyszczeń, w przypadku gdy reprezentatywna próbka pojazdów danego typu zostaje poddana testom i analizie statystycznej w celu potwierdzenia poziomu emisji zanieczyszczeń wymienionego typu.
- (3) Należy wprowadzić środki techniczne dla homologacji typu wymiennych konwerterów katalitycznych jako odrębnych jednostek technicznych, w celu zagwarantowania zarówno ich poziomu emisji zanieczyszczeń jak i, w odpowiednim przypadku, ich zgodności z systemem OBD pojazdu, dla którego są zaprojektowane. Należy wprowadzić środki wspomagające wdrożenie tego w Państwach Członkowskich, poprzez oznakowanie zarówno wymiennych konwerterów katalitycznych jak i oryginalnych konwerterów katalitycznych oraz ich opakowania.

Ponadto, należy również wprowadzić żądanie dodatkowych informacji, które mają być załączone do wymienionych konwerterów katalitycznych, które zostały wyprodukowane i wprowadzone do sprzedaży we Wspólnocie przed wprowadzeniem niniejszej dyrektywy.

- (4) Dyrektywa 70/220/EWG wprowadziła przepisy dla systemów OBD. W celu zagwarantowania, że rozwój części wymiennych, które są niezbędne dla właściwego funkcjonowania systemu OBD, nie jest ograniczony przez niedostępność istotnych informacji dotyczących systemu OBD, należy wprowadzić przepisy wymagające, aby producent pojazdu udostępniał odpowiednie informacje organom udzielającym homologacji typu.
- (5) Wymagania techniczne związane ze strategiami wskazywania wadliwego funkcjonowania są objaśnione w taki sposób, że za wadliwe funkcjonowanie uznaje się przekroczenie progów systemu OBD lub brak możliwości spełnienia podstawowych wymagań niniejszej dyrektywy dotyczących monitorowania systemu OBD przez dany system OBD.
- (6) Należy również wprowadzić szczególne zmiany do obsługi informacji o systemie OBD w celu osobnego traktowania pojazdu z zasilaniem benzyną lub gazem.
- (7) Z powodu krótkiego czasu pozostałego do dnia 1 stycznia 2003 r., z którym nowe typy pojazdów zasilanych gazem powinny zostać wyposażone w system OBD należy zezwolić na homologację typu pojazdów zasilanych gazem, które zawierają ograniczoną liczbę małych nieprawidłowości mogących wystąpić w lub przed terminem homologacji typu. Organ udzielający homologacji typu może także rozszerzyć świadectwo homologacji typu na pojazdy, które uzyskały już homologację typu, w przypadkach gdy nieprawidłowości w systemie OBD są wykrywane w pojazdach dopuszczonych do ruchu. Takie rozszerzenia nie powinny być wydawane, gdy występuje całkowity brak zdolności monitorowania. Należy określić termin, w którym nieprawidłowości dopuszczone przez organ udzielający homologacji typu muszą zostać naprawione w pojazdach, które zostaną wyprodukowane w przyszłości.
- (8) Należy uaktualnić dyrektywę 70/220/EWG w celu uwzględnienia postępu technicznego, w szczególności nowych definicji bardziej znormalizowanych kodów

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.2002, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 16 z 18.1.2002, str. 32.

błędów diagnostycznych, bardziej specyficznych dla producenta kodów błędów diagnostycznych oraz nowych kodów szesnastkowych jak również normy ISO 15031-6 oraz normy SAE J2012, które zostały uaktualnione.

- (9) Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG ⁽¹⁾, zmieniona dyrektywą Komisji 2000/71/WE ⁽²⁾, wymaga, aby benzyna i oleje napędowe sprzedawane na terenie Wspólnoty posiadały od dnia 1 stycznia 2005 r. maksymalną zawartość siarki wynoszącą 50 mg/kg (cząstek na milion). Paliwa wzorcowe wykorzystywane do badania homologacyjnego pojazdów pod kątem ograniczeń emisji zanieczyszczeń obowiązujących od roku 2005 powinny zostać zdefiniowane ponownie w celu lepszego oznaczenia, gdzie stosowne, zawartości siarki, węglowodorów aromatycznych i tlenu w benzynie i olejach napędowych, które powinny być dostępne na rynku od roku 2005 i wykorzystywane przez pojazdy posiadające zaawansowane systemy kontroli emisji zanieczyszczeń lub technologię silnika z „bezpośrednim wtryskiem benzyny”.
- (10) Dlatego też dyrektywa 70/220/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (11) 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

1. Artykuł 1 dyrektywy 70/220/EWG otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) »pojazd« oznacza każdy pojazd jak określono w sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
- b) »pojazd zasilany gazem płynnym lub ziemnym« oznacza pojazd wyposażony w specjalną aparaturę do wykorzystywania gazu płynnego lub gazu ziemnego w jego systemie napędowym. Taki pojazd zasilany gazem płynnym lub ziemnym może być zaprojektowany i zbudowany jako pojazd jednopaliwowy lub pojazd dwupaliwowy;

- c) »pojazd jednopaliwowy« oznacza pojazd, który jest zaprojektowany przede wszystkim do stałego zasilania gazem płynnym lub ziemnym, ale może również posiadać układ benzynowy do celów awaryjnych lub do uruchamiania w przypadku gdy zbiornik na benzynę nie mieści więcej niż 15 litrów benzyny;
- d) pojazd dwupaliwowy »oznacza pojazd, który może funkcjonować czasowo przy zasilaniu benzyną i również czasowo przy zasilaniu gazem płynnym lub ziemnym«.

2. W załączniku I, II, III, IX, IXa), X, XI i XIII wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 lipca 2003 r., jeżeli pojazdy spełniają wymagania dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, Państwa Członkowskie:

- a) nie odmawiają udzielenia homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG; lub
- b) nie odmawiają udzielenia krajowej homologacji typu; lub
- c) nie zakazują rejestrowania, sprzedaży ani dopuszczenia do ruchu pojazdów, zgodnie z art. 7 dyrektywy 70/156/EWG.

2. Jeżeli nowy typ pojazdu nie odpowiada przepisom dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą, z mocą od dnia 1 lipca 2003 r., Państwa Członkowskie nie udzielają już:

- a) homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG; lub
- b) krajowej homologacji typu.

Jednakże Państwa Członkowskie mogą nadal udzielać homologacji typu określonej w akapicie pierwszym, gdy stosuje się art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

3. Jeżeli pojazdy nie odpowiadają przepisom dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą, Państwa Członkowskie:

- a) uznają świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG, za nieważne do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy; oraz
- b) odmawiają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, którym nie towarzyszy ważne świadectwo zgodności na podstawie dyrektywy 70/156/EWG, z wyjątkiem przypadków powoływania przepisów art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

4. ust. 3 stosuje się z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r. do:

- a) pojazdów kategorii M z wyjątkiem pojazdów, których masa maksymalna przekracza 2 500 kg; oraz
- b) pojazdów kategorii N₁ klasy I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 58.

⁽²⁾ Dz.U. L 287 z 14.11.2000, str. 46.

Ustęp 3 stosuje się z mocą od dnia 1 stycznia 2007 r. wobec:

- a) pojazdów kategorii N₁ klas II i III, jak określono w tabeli w ppkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG; oraz
- b) pojazdów kategorii M, których masa maksymalna przekracza 2 500 kg.

Artykuł 3

1. W odniesieniu do nowych wymiennych konwerterów katalitycznych, przeznaczone do zainstalowania w pojazdach homologowanych zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą, z mocą od dnia 1 lipca 2003 r., Państwa Członkowskie:

- a) nie odmawiają udzielenia homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG; lub
- b) nie zakazują ich sprzedaży lub instalowania w pojeździe.

2. Z mocą od dnia 1 lipca 2003 r., Państwa Członkowskie nie udzielają już homologacji typu WE na podstawie art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG dla nowego wymiennego konwertera katalitycznego, jeżeli nie posiada on homologacji typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG zmienioną niniejszą dyrektywą.

3. Państwa Członkowskie nadal zezwalają na sprzedaż i instalowanie nowych wymiennych konwerterów katalitycznych, którym udzielono homologacji typu, jako oddzielnemu zespołowi technicznemu, przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, dla pojazdów dopuszczonych do ruchu.

Artykuł 4

Przed dniem 1 lipca 2005 r. producenci podejmą kroki w celu dostarczenia bezpośrednio punktowi sprzedaży lub dowolnemu dystrybutorowi dodatkowych informacji obejmujących wszystkie nowe wymienne konwertery katalityczne wprowadzone do sprzedaży w UE przed dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jeżeli nie spełniają one wymagań określonych w dyrektywie Komisji 98/77/WE ⁽¹⁾.

Dodatkowe informacje określone w akapicie pierwszym spełniają warunki ustanowione w pkt 7 załącznika XIII do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy przepisy określone w pkt 7 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą, ze szczególnym uwzględnieniem zgodności pojazdów dopuszczonych do ruchu, stosuje się do wszystkich pojazdów posiadających homologację typu zgodnie z wymaganiami dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ lub kolejnymi zmieniającymi dyrektywami.

Artykuł 6

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przed dniem 31 maja 2003 r. przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie stosują te przepisy z mocą od dnia 1 czerwca 2003 r.

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 prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

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

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 października 2002 r.

W imieniu Komisji

Erkki LIIKANEN

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 286 z 23.10.1998, str. 34.

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY DO ZAŁĄCZNIKÓW I, II, III, IX, IXa, X, XI i XIII DO DYREKTYWY 70/220/EWG

A. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. W pkt 1 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do procedury homologacji typu WE dla wymiennych konwerterów katalitycznych jako oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do instalowania w pojazdach kategorii M₁ i N₁.”

2. Podpunkt 2.17, 2.18 i 2.19 otrzymuje brzmienie:

„2.17. sformułowanie »oryginalny konwerter katalityczny« oznacza konwerter katalityczny lub zespół konwerterów katalitycznych objętych świadectwem homologacji typu wydanym dla pojazdu, oraz wymienionych w ppkt 1.10 Dodatku do załącznika II do niniejszej dyrektywy.

2.18. »wymienny konwerter katalityczny« oznacza konwerter katalityczny lub zespół konwerterów katalitycznych przeznaczonych do wymiany w miejsce oryginalnego konwertera katalitycznego 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.

2.19. »oryginalny wymienny konwerter katalityczny« oznacza konwerter katalityczny lub zespół konwerterów katalitycznych, których typy wykazano w ppkt 1.10 Dodatku do załącznika X do niniejszej dyrektywy, ale są oferowane na rynku przez posiadacza homologacji typu pojazdu jako oddzielne zespoły techniczne.”

3. Podpunkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Wzór dokumentu informacyjnego odnoszącego się do emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej, emisji zanieczyszczeń par, trwałości oraz systemu OBD podany jest w załączniku II. Informacje wymienione w ppkt 3.2.12.2.8.6 załącznika II należy załączyć do »Informacji dotyczących pokładowego systemu diagnostycznego OBD« dodatku 2 do świadectwa homologacji typu WE wymienionego w załączniku X.”.

4. Podpunkt 5.2.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2.2. Pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym zasilane gazem płynnym lub ziemnym podlegają następującym testom:

typu I (sprawdzające przeciętną ilość emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej po rozruchu zimnego silnika),

typu II (emisja tlenku węgla na biegu jałowym),

typu III (wydalania gazów z komory korbowej),

typu IV (emisja par), gdzie stosowne,

typu V (trwałość urządzeń kontrolowania zanieczyszczeń),

typu VI (sprawdzające przeciętną wielkość emisji tlenku węgla oraz węglowodorów z rury wydechowej w niskiej temperaturze otoczenia po rozruchu zimnego silnika),

badaniu OBD, gdzie stosowne.”

5. Tabelę I.5.2 zastępuje się następującą tabelą:

„Badanie homologacji typu	Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym kategorii M i N			Pojazdy z silnikiem o zapłonie samoczynnym kategorii M ₁ i N ₁
	Pojazd zasilany benzyną	Pojazd o zasilaniu dwupaliwowym	Pojazd o zasilaniu jednopaliwowym	
Typ I	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (badanie z obu typami paliwa) (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)
Typ II	Tak	Tak (badanie z obu typami paliwa)	Tak	—
Typ III	Tak	Tak (badanie tylko z benzyną)	Tak	—
Typ IV	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (badanie tylko z benzyną) (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	—	—
Typ V	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (badanie tylko z benzyną) (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)
Typ VI	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t)	Tak (maksymalna masa ≤ 3,5 t) (badanie tylko z benzyną)	—	—
Rozszerzenie	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6; M ₂ i N ₂ z masą wzorcową ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Diagnostyka pokładowa	Tak, zgodnie z ppkt 8.1.1 lub 8.4	Tak, zgodnie z ppkt 8.1.2 lub 8.4	Tak, zgodnie z ppkt 8.1.2 lub 8.4	Tak, zgodnie z ppkt 8.2, 8.3 lub 8.4

(¹) Komisja dalej zbada zagadnienie rozszerzenia badania homologacyjnego typu dla pojazdów kategorii M₂ i N₂ z masą wzorcową nieprzekraczającą 2 840 kg i przedłoży propozycje nie później niż w roku 2004 zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG dla środków, które mają być stosowane w 2005 r.”

6. W przypisie 1 do ppkt 5.3.7.3, współczynniki dla Hcv i Ocv otrzymują brzmienie:

„Hcv = atomowy stosunek wodoru do węgla [1,73], w przypadku gazu płynnego [2,53], w przypadku gazu ziemnego [4,0]

Ocv = atomowy stosunek tlenu do węgla [0,02], w przypadku gazu płynnego [zero], w przypadku gazu ziemnego [zero]”.

7. Podpunkt 5.3.8 otrzymuje brzmienie:

„5.3.8. Wymienne konwertery katalityczne i oryginalne wymienne konwertery katalityczne

5.3.8.1. Wymienne konwertery katalityczne przeznaczone do zainstalowania w pojazdach posiadających homologację typu WE muszą być badane zgodnie z załącznikiem XIII.

- 5.3.8.2. Oryginalne wymienne konwertery katalityczne, które należą do typu objętego ppkt 1.10 Dodatku do załącznika X i są przeznaczone do zainstalowania w pojeździe, do którego odnosi się dany dokument homologacji typu, nie muszą spełniać wymagań załącznika XIII do niniejszej dyrektywy, o ile spełniają wymagania ppkt 5.3.8.2.1 i 5.3.8.2.2.
- 5.3.8.2.1. Oznakowanie
- Oryginalne wymienne konwertery katalityczne posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:
- 5.3.8.2.1.1. nazwę producenta lub znak handlowy;
- 5.3.8.2.1.2. markę i numer identyfikacyjny części oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego, jak odnotowano w informacjach wymienionych w ppkt 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2. Dokumentacja
- Do oryginalnych wymiennych konwerterów katalitycznych załącza się następujące informacje:
- 5.3.8.2.2.1. nazwę producenta lub znak handlowy;
- 5.3.8.2.2.2. markę i numer identyfikacyjny części oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego, jak odnotowano w informacjach wymienionych w ppkt 5.3.8.3;
- 5.3.8.2.2.3. pojazdy, dla których oryginalny wymienny konwerter katalityczny jest typu objętego ppkt 1.10 Dodatku do załącznika X, włączając, gdzie stosowne, oznakowanie w celu zidentyfikowania czy oryginalny wymienny konwerter katalityczny nadaje się do zamontowania w pojeździe wyposażonym w pokładowy system diagnostyczny OBD;
- 5.3.8.2.2.4. instrukcje montażowe, gdzie zachodzi taka konieczność;
- 5.3.8.2.2.5. informacje są dostarczane jako:
- ulotka załączona do oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego, lub
 - na opakowaniu, w którym sprzedaje się oryginalny wymienny konwerter katalityczny, lub
 - za pomocą wszelkich innych stosowanych środków.
- W każdym przypadku informacje muszą być dostępne w katalogu produktu, którego dystrybucji dokonuje się w punktach sprzedaży producenta pojazdu.
- 5.3.8.3. Producent pojazdu dostarcza służbie technicznej i/lub organowi udzielającemu homologacji niezbędnych informacji w postaci elektronicznej, które stanowią powiązanie między odpowiednimi numerami części a dokumentami homologacyjnymi.
- Informacje te zawierają, co następuje:
- markę(-i) i typ(-y) pojazdu,
 - markę(-i) i typ(-y) oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego,
 - numer(-y) części oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego,
 - numer homologacji odpowiedniego typu(-ów) pojazdu.”
8. Podpunkt 7.1.1 otrzymuje brzmienie:
- „7.1.1. Kontrolę zgodności pojazdu użytkowanego organ udzielający homologacji typu na podstawie odpowiednich informacji posiadanych przez producenta, zgodnie z procedurami podobnymi do procedur określonych w art. 10 ust. 1 i 2 dyrektywy 70/156/EWG, oraz w pkt 1 i 2 jej załącznika X.
- Rysunki I.8 oraz I.9 w dodatku 4 do niniejszego załącznika przedstawiają procedurę sprawdzania zgodności pojazdu użytkowanego.
- ”

- 7.1.1.1. Parametry określające rodzinę pojazdów użytkowych
- Rodzinę pojazdów użytkowanych można określić w oparciu o podstawowe parametry konstrukcyjne, które muszą być wspólne dla pojazdów należących do danej rodziny. Odpowiednio te typy pojazdów, które mają parametry opisane poniżej co najmniej wspólne lub w granicach ustalonej tolerancji mogą być uznane za należące do tej samej rodziny pojazdów użytkowanych:
- proces spalania (dwusuwowy, czterosuwowy, obrotowy),
 - liczba cylindrów,
 - układ bloku cylindrowego (rzędowy, V, promienisty, przeciwsobny poziomy, inny). Nachylenie lub ukierunkowanie cylindrów nie stanowią kryterium,
 - sposób doprowadzenia paliwa do silnika (np. pośrednio lub bezpośredni wtrysk),
 - typ układu chłodzenia (powietrzem, wodą, olejem),
 - metoda zasysania (wolnossący, wymuszony pod ciśnieniem),
 - paliwo, dla którego zaprojektowano silnik (benzyna, olej napędowy, gaz ziemny, gaz płynny itp.) Pojazdy dwupaliwowe mogą być zgrupowane z pojazdami o wyznaczonym typie paliwa, o ile jedno z paliw jest wspólne,
 - typ konwertera katalitycznego (katalizator trójścieżkowy lub inny(-e)),
 - typ pochłaniacza cząsteczek stałych (z lub bez),
 - ponowny obieg gazów spalinowych (tzn. z obiegiem lub bez),
 - pojemność cylindra silnikowego największego silnika w obrębie rodziny minus 30 %.
- 7.1.1.2. Kontrolę zgodności pojazdu użytkowanego przeprowadza organ udzielający homologacji typu na podstawie informacji dostarczonych przez producenta. Informacje muszą zawierać, lecz nie są ograniczona do:
- 7.1.1.2.1. nazwy i adresu producenta;
- 7.1.1.2.2. nazwy, adresu, numeru telefonu i faksu oraz adresu e-mail: jego upoważnionego przedstawiciela w obszarach objętych informacjami producenta;
- 7.1.1.2.3. nazwę(-y) modelu(-i) pojazdów włączonych do informacji producenta;
- 7.1.1.2.4. w odpowiednim przypadku wykaz typów pojazdów objętych informacjami producenta, tj. grupę rodziny eksploatacyjnej zgodnie z ppkt 7.1.1.1;
- 7.1.1.2.5. kody numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) stosowane do tych typów pojazdu w obrębie rodziny użytkowanego pojazdu (VIN);
- 7.1.1.2.6. numery homologacji typu stosowane do tych typów pojazdów w obrębie rodziny użytkowanych pojazdów, gdzie stosowne, numery wszystkich rozszerzeń homologacji typu i nieznaczące zmiany/przeróbki;
- 7.1.1.2.7. szczegóły rozszerzenia homologacji typu, nieznaczących zmian/przeróbek do tych homologacji typu dla pojazdów objętych informacjami producenta (jeżeli wymagane przez organ udzielający homologacji typu);
- 7.1.1.2.8. czas, w którym zebrano informacje producenta;
- 7.1.1.2.9. czas budowy pojazdu objęty informacjami producenta (np. pojazdy wyprodukowane w roku kalendarzowym 2001);

- 7.1.1.2.10. procedura producenta dotycząca sprawdzania zgodności użytkowanego pojazdu, włączając:
 - 7.1.1.2.10.1. metodę lokalizacji pojazdu;
 - 7.1.1.2.10.2. kryteria wyboru i odrzucania pojazdu;
 - 7.1.1.2.10.3. typy badań i procedury stosowane do programu;
 - 7.1.1.2.10.4. kryteria producenta dotyczące przyjęcia/odrzucenia dla grupy rodziny pojazdów użytkowanych;
 - 7.1.1.2.10.5. obszary geograficzne, na których producent zebrał informacje;
 - 7.1.1.2.10.6. wielkość próbki i stosowany plan pobierania próbek;
 - 7.1.1.2.11. wyniki procedury producenta dotyczącej zgodności eksploatacyjnej, włączając:
 - 7.1.1.2.11.1. identyfikację pojazdów włączonych do programu (badane czy nie). Identyfikacja obejmuje:
 - nazwę modelu,
 - numer identyfikacyjny pojazdu (VIN),
 - numer rejestracyjny pojazdu,
 - datę produkcji,
 - region użytkowania (w przypadku gdy znany),
 - zamontowane opony;
 - 7.1.1.2.11.2. przyczyna(-y) odrzucenia pojazdu z próbki;
 - 7.1.1.2.11.3. historię obsługi dla każdego pojazdu w próbce (włączając wszelkie przeróbki);
 - 7.1.1.2.11.4. historię napraw dla każdego pojazdu w próbce (w przypadku gdy znana);
 - 7.1.1.2.11.5. dane z badania, włączając:
 - datę badania,
 - lokalizację badania,
 - wskazaną drogę przebytą na drogomierzu,
 - specyfikacje dotyczące badania paliwa (np. badane paliwo wzorcowe lub paliwo rynkowe),
 - warunki badania (temperatura, wilgotność, masa bezwładności hamowni),
 - ustawienia hamowni (np. ustawienie mocy),
 - wyniki badania (z co najmniej trzech różnych pojazdów na rodzinę);
 - 7.1.1.2.12. zapisy wskazań systemu OBD.”
- 9. Podpunkt 7.1.2 otrzymuje brzmienie:
 - „7.1.2. Informacje zgromadzone przez producenta muszą być wyczerpujące w celu umożliwienia oceny funkcjonowania pojazdu w normalnych warunkach użytkowania, jak to zostało określone w ppkt 7.1, oraz w sposób reprezentatywny dla zasięgu rynkowego działania producenta.

Do celów niniejszej dyrektywy producent nie jest zobowiązany do przeprowadzania kontroli zgodności pojazdu użytkowanego dla typu pojazdu, jeżeli może on wykazać w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, że roczna sprzedaż tego typu pojazdu we Wspólnocie wynosi mniej niż 5 000 sztuk.”

10. Podpunkt 7.1.7 otrzymuje brzmienie. Podpunkty 7.1.7.1-7.1.7.5 pozostają bez zmian:

- „7.1.7. Na podstawie kontroli, określonej w ppkt 7.1.1, organ udzielający homologacji typu musi:
- zdecydować, że zgodność typu pojazdu użytkowanego lub rodziny pojazdów użytkowanych jest zadowalająca i nie podejmować żadnego dalszego działania, albo
 - zdecydować, że dostarczone przez producenta dane są niewystarczające do podjęcia decyzji i zwrócić się od producenta o podanie dodatkowych informacji lub wyników badań, lub
 - zdecydować, że zgodność eksploatacyjna typu lub typu(-ów) pojazdów, który(-e) jest/są częścią rodziny eksploatacyjnej, jest niezadowalająca i przystąpić do badania takiego typu(-ów) pojazdu zgodnie z przepisami dodatku 3 do niniejszego załącznika.

W przypadku kiedy producent został zwolniony z przeprowadzania audytu dla konkretnego typu pojazdu zgodnie z ppkt 7.1.2, organ udzielający homologacji może przystąpić do badania takich typów pojazdów zgodnie z przepisami dodatku 3 niniejszego załącznika.”

11. Podpunkt 2.6 dodatku 3 otrzymuje brzmienie:

- „2.6. Zawartość ołowiu i zawartość siarki w próbce paliwa ze zbiornika paliwowego pojazdu musi być zgodna z obowiązującymi normami określonymi w dyrektywie 98/70/WE (*) oraz nie może być oznak tankowania niewłaściwego paliwa. Pomiary kontrolne można wykonać w rurze wydechowej itp.

(*) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 58.”

12. Podpunkt 6.1 dodatku 3 otrzymuje brzmienie:

- „6.1. Jeżeli stwierdzono, że więcej niż jeden pojazd stanowi źródło nadmiernych emisji zanieczyszczeń, który
- spełnia warunki ppkt 3.2.3 dodatku 4 i w przypadku gdy zarówno organ udzielający homologacji typu jak i producent zgadzają się, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną, lub
 - spełnia warunki ppkt 3.2.4 dodatku 4 w przypadku gdy organ udzielający homologacji typu określi, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną,
- organ udzielający homologacji typu musi zwrócić się do producenta o przedłożenie planu środków zaradczych w celu usunięcia niezgodności.”

13. W dodatku 4 do załącznika I wprowadza się następujące zmiany:

a) Punkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. PROCEDURA, KTÓRĄ NALEŻY STOSOWAĆ WOBEC POJAZDÓW SKŁADAJĄCYCH SIĘ NA PRÓBKĘ STANOWIĄCYCH NADMIERNE ŹRÓDŁO EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ (*)

3.1. Przy minimalnej wielkości próbki wynoszącej trzy pojazdy i maksymalnej wielkości próbki, jak określono w procedurze ust. 4, pojazd wybiera się z próbki losowo i mierzy się emisję kontrolowanych substancji zanieczyszczających środowisko w celu określenia czy jest to pojazd stanowiący nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń.

- 3.2. O pojeździe mówi się, że stanowi źródło nadmiernych emisji zanieczyszczeń, kiedy spełnione są warunki podane albo w ppkt 3.2.1 lub 3.2.2.
- 3.2.1. W przypadku pojazdu, który otrzymał homologację typu zgodnie z limitami podanymi w załączniku I wiersz A tabeli w ppkt 5.3.1.4, pojazdem stanowiącym nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń jest pojazd, w przypadku którego stosowana wartość graniczna dla każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko zostaje przekroczona o współczynnik wynoszący 1,2.
- 3.2.2. W przypadku pojazdu, który otrzymał homologację typu zgodnie z limitami podanymi w załączniku I wiersz B tabeli w ppkt 5.3.1.4, pojazdem stanowiącym nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń jest pojazd, w przypadku którego stosowana wartość graniczna dla każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko zostaje przekroczona o współczynnik wynoszący 1,5.
- 3.2.3. W szczególnym przypadku pojazdu ze zmierzoną emisją dla każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko w obrębie »strefy pośredniej« (**).
- 3.2.3.1. Jeżeli pojazd spełnia warunki niniejszego punktu, należy ustalić przyczynę nadmiernej emisji zanieczyszczeń i wtedy pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki.
- 3.2.3.2. W przypadku gdy więcej niż jeden pojazd spełnia warunki niniejszego punktu, organ udzielający homologacji typu oraz producent muszą ustalić czy nadmierna emisja zanieczyszczeń z obu pojazdów jest spowodowana tą samą przyczyną.
- 3.2.3.2.1. Jeżeli zarówno organ udzielający homologacji typu jak i producent zgadzają się, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną, uznaje się, że próbka nie spełniła wymagań i stosuje się plan środków zaradczych określony w pkt 6 dodatku 3.
- 3.2.3.2.2. Jeżeli organ udzielający homologacji typu oraz producent nie osiągają porozumienia odnośnie do przyczyny nadmiernej emisji zanieczyszczeń z pojedynczego pojazdu, albo co do tego czy takie same przyczyny występują dla więcej niż jednego pojazdu, pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki, chyba że już osiągnięto maksymalną wielkość próbki.
- 3.2.3.3. Jeżeli stwierdzono, że tylko jeden lub więcej niż jeden pojazd spełnia warunki niniejszego punktu, zaś organ udzielający homologacji typu i producent zgadzają się, że jest to spowodowane różnymi przyczynami, pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki, chyba że już osiągnięto maksymalną wielkość próbki.
- 3.2.3.4. Jeżeli osiągnięto maksymalną wielkość próbki i stwierdzono nie więcej niż jeden pojazd spełniający wymagania niniejszego punktu w przypadku gdy nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną, uznaje się, że próbka spełniła wymagania pkt 3 niniejszego dodatku.
- 3.2.3.5. Jeżeli w dowolnym czasie wyczerpano pierwotną próbkę, dodaje się do niej kolejny pojazd i pobiera się ten pojazd.
- 3.2.3.6. Za każdym razem, gdy pobiera się kolejny pojazd z próbki, do powiększonej próbki stosuje się procedurę statystyczną pkt 4 niniejszego dodatku.
- 3.2.4. W szczególnym przypadku pojazdu ze zmierzoną emisją zanieczyszczeń dla każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko w obrębie »strefy niespełnienia wymagań« (**).
- 3.2.4.1. Jeżeli pojazd spełnia warunki niniejszego punktu organ udzielający homologacji typu ustala przyczynę nadmiernej emisji zanieczyszczeń i pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki.

- 3.2.4.2. W przypadku gdy więcej niż jeden pojazd spełnia warunek niniejszego punktu, zaś organ udzielający homologacji typu ustala, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną, producent zostaje poinformowany, że uznano, iż próbka nie spełniła wymagań, wraz z podaniem przyczyn takiej decyzji i stosuje się plan środków zaradczych określony w pkt 6 dodatku 3.
- 3.2.4.3. Kiedy stwierdzono tylko jeden pojazd spełniający warunki niniejszego punktu lub kiedy stwierdzono więcej niż jeden pojazd, zaś organ udzielający homologacji typu ustalił, że jest to spowodowane różnymi przyczynami, pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki, chyba że już osiągnięto maksymalną wielkość próbki.
- 3.2.4.4. Jeżeli osiągnięto maksymalną wielkość próbki i stwierdzono nie więcej niż jeden pojazd spełniający wymagania niniejszego punktu w przypadku gdy nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną, uznaje się, że próbka spełniła wymagania pkt 3 niniejszego dodatku.
- 3.2.4.5. Jeżeli w dowolnym czasie wyczerpano początkową próbkę, dodaje się do niej kolejny pojazd i pobiera się go.
- 3.2.4.6. W każdym przypadku gdy kolejny pojazd jest pobrany z próbki, do powiększonej próbki stosuje się statystyczną procedurę pkt 4 niniejszego dodatku.
- 3.2.5. W każdym przypadku gdy nie stwierdzono, że pojazd stanowi nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń, pobiera się losowo kolejny pojazd z próbki.

(*) Na podstawie rzeczywistych danych eksploatacyjnych, które mają być dostarczone przed dniem 31 grudnia 2003 r. przez Państwa Członkowskie można dokonać przeglądu wymagań niniejszego punktu i uznać a) czy należy dokonać przeglądu definicji pojazdu stanowiącego nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do pojazdów, które otrzymały homologację typu zgodnie z limitami podanymi w załączniku I wiersz B tabeli w ppkt 5.3.1.4, b) czy należy zmienić procedurę identyfikacji pojazdów stanowiących źródło nadmiernej emisji zanieczyszczeń i c) czy należy zastąpić w odpowiednim czasie trwania procedury badania zgodności pojazdów użytkowych nową procedurą statystyczną. Jeżeli, stosowne, Komisja zaproponuje niezbędne zmiany zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

(**) Dla każdego pojazdu »strefa pośrednia« jest określona w następujący sposób. Pojazd spełnia warunki podane w ppkt 3.2.1 lub 3.2.2 i dodatkowo, zmierzona wartość dla tej samej weryfikowanej substancji zanieczyszczającej środowisko jest poniżej poziomu, który jest określony na podstawie produktu o wartości dopuszczalnej dla tej samej weryfikowanej substancji zanieczyszczającej środowisko podanej w załączniku I wiersza A tabeli w ppkt 5.3.1.4 pomnożonej przez współczynnik wynoszący 2,5.

(***) Dla każdego pojazdu »strefa niespełnienia wymagań« jest określona następująco. Zmierzona wartość dla każdej kontrolowanej substancji zanieczyszczającej środowisko przekracza poziom, który jest określony na podstawie produktu o wartości dopuszczalnej tej samej weryfikowanej substancji zanieczyszczającej środowisko podanej w załączniku I wiersz A tabeli w ppkt 5.3.1.4 pomnożonej przez współczynnik wynoszący 2,5."

b) W ppkt 4.2 wyrazy „(patrz rysunek I.7)” zastępuje się wyrazami „(patrz rysunek I.9)”.

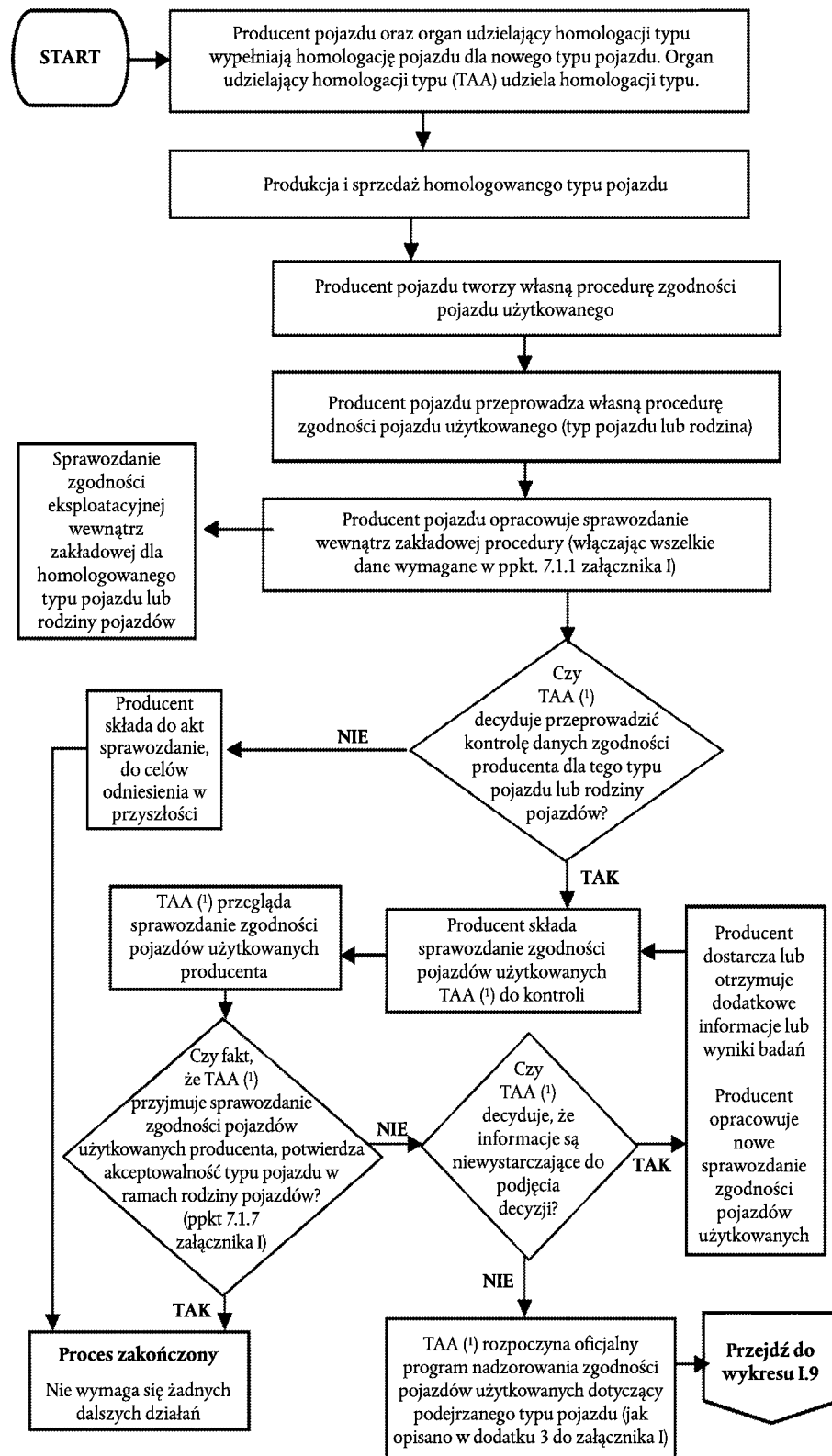
c) „Rysunek I.7.” otrzymuje oznaczenie „Rysunek I.9. Badanie zgodności pojazdu użytkowanego-wyбір i badanie pojazdów.”

W rysunku I.9 wyraz „tak” bezpośrednio powyżej pola w kształcie rombu na dole po lewej stronie rysunku zastępuje się wyrazem „nie”. W rysunku I.9. wyraz „nie” bezpośrednio powyżej pola w kształcie rombu na dole po prawej stronie wykresu zastępuje się „nie lub niepewne”.

d) Dodaje się następujący rysunek I.8.:

Rysunek I.8

Sprawdzanie zgodności pojazdu użytkowanego — procedura kontroli



(1) W tym przypadku TAA oznacza organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG.”

B. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

1. Ppkt 3.2.12.2.8.6 dodaje się w brzmieniu:

„3.2.12.2.8.6. Producent musi dostarczyć następujących informacji dodatkowych do celów umożliwienia produkcji kompatybilnych części systemu OBD wymiennych lub eksploatacyjnych oraz narzędzi diagnostycznych i sprzętu badawczego, o ile takie informacje nie są objęte prawem własności intelektualnej lub nie stanowią specyficznego know-how producenta lub dostawcy(-ów) OEM.

Informacje podane w niniejszym punkcie są powtórzone w dodatku 2 do świadectwa homologacji typu WE (załącznik X do niniejszej dyrektywy):

3.2.12.2.8.6.1. Opis typu i liczby cykli kondycjonowania zastosowanych do pierwotnej homologacji pojazdu.

3.2.12.2.8.6.2. Opis typu cyklu prezentującego system OBD wykorzystywanego do pierwotnej homologacji typu pojazdu dla części monitorowanej przez system OBD.

3.2.12.2.8.6.3. Obszerny dokument opisujący wszystkie odczytane części ze strategią do wykrywania usterek i aktywacją interfejsu zarządzania MI (ustalona liczba cykli jazdy i metoda statystyczna), włączając wykaz odpowiednich wtórnych odczytanych parametrów dla każdej części monitorowanej przez system OBD. Wykaz wszystkich kodów wyjściowych systemu OBD i stosowany format (z wyjaśnieniem każdego) związany z pojedynczą emisją dotyczącą części związanych z mechanizmem napędowym zębatym oraz pojedynczych części niezwiązanych z emisją, gdzie monitorowanie części jest wykorzystywane do ustalenia aktywacji MI. W szczególności należy dostarczyć wyczerpującego wyjaśnienia danych podanych w serwisie \$05 Badanie ID \$21 do FF oraz danych podanych w serwisie \$06. W przypadku typów pojazdu, które wykorzystują łącze komunikacyjne zgodnie z ISO 15765-4 »Pojazdy drogowe, diagnostyka dotycząca lokalnej sieci sterującej (CAN) — część 4: wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń«, należy dostarczyć wyczerpującego wyjaśnienia danych podanych w serwisie \$06 Badanie ID \$00 do FF, dla każdego monitora systemu OBD wspomagane go identyfikatorem (ID).

3.2.12.2.8.6.4. Informacje wymagane w niniejszym podpunkcie mogą, na przykład, być ustalone poprzez uzupełnienie następującej tabeli, która jest dołączona do niniejszego załącznika.

Część	Kod usterki	Strategia monitorowania	Kryteria wykrywania usterki	Kryteria aktywacji MI	Parametry wtórne	Kondycjonowanie	Badanie pokazowe
Katalizator	P0420	Czujnik tlenu 1- i 2-sygnałowy	Różnica między czujnikiem 1- a czujnikiem 2-sygnałowym	Trzeci cykl	Prędkość obrotowa silnika, obciążenie silnika, tryb A/F, temperatura katalizatora	Dwa cykle typu I	Typ I”

C. W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

1. Ppkt 2.3.5 dodaje się w brzmieniu:

„2.3.5. Na wniosek producenta dla typu pojazdu, w którym bieg jałowy silnika jest wyższy niż bieg silnika, który występowałby w trakcie operacji 5, 12 i 24 podstawowego cyklu miejskiego (część pierwsza), sprzęgło może pozostać wyłączone w trakcie poprzedniej operacji.”

2. Podpunkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Paliwo

Podczas badania pojazdu na okoliczność wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń podanych w załączniku I wiersz A tabeli w ppkt. 5.3.1.4 do niniejszej dyrektywy, odpowiednie paliwo wzorcowe musi spełniać wymagania podane w sekcji A załącznika IX lub, w przypadku wzorcowych paliw gazowych, albo sekcji A.1, lub sekcji B załącznika IXa.

Podczas badania pojazdu na wartości dopuszczalne emisji zanieczyszczeń podane w załączniku I wiersz B tabeli w ppkt. 5.3.1.4 do niniejszej dyrektywy, stosowne wzorcowe paliwo musi być zgodne ze specyfikacjami podanymi w sekcji B załącznika IX lub w przypadku wzorcowych paliw gazowych w sekcji A.2 lub sekcji B załącznika IXa.”

3. W kolumnie 5 tabeli III.1.2 (zatytułowanej: Prędkość (km/h); operacja 23 zastępuje się operacją: „35-10”.

D. W załączniku VII ppkt. 3.4.1 otrzymuje brzmienie:

„3.4.1. Badane paliwo musi być zgodne ze specyfikacjami podanymi w sekcji C załącznika IX.”

E. Załącznik IX otrzymuje brzmienie:

„ZAAŁĄCZNIK IX

A. Specyfikacje paliw wzorcowych do badania pojazdów w przypadku wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń podanych w załączniku I — Badanie typu I wiersz A tabeli w ppkt. 5.3.1.4

1. DANE TECHNICZNE PALIW WZORCOWYCH STOSOWANYCH DO BADANIA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM

Typ: Benzyna bezołowiowa

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Badana liczba oktanowa, RON		95,0	—	EN 25164
Liczba oktanowa silnika, MON		85,0	—	EN 25163
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Prężność oparów	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destylacja:				
— początkowa temperatura wrzenia	°C	24	40	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— końcowa temperatura wrzenia	°C	190	215	EN-ISO 3405
Pozostałość	% v/v	—	2	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Analizator węglowodorów:				
— olefiny	% v/v	—	10	ASTM D 1319
— węglowodory aromatyczne	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	Pr. EN 12177
— węglowodory nasycone	% v/v	—	równowaga	ASTM D 1319
Stosunek węgiel / wodór		sprawozdanie	sprawozdanie	
Okres indukcji ⁽²⁾	minuty	480	—	EN-ISO 7536
Zawartość tlenu	% m/m	—	2,3	EN1601
Występująca żywica	mg/ml	—	0,04	EN- ISO 6246
Zawartość siarki ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Korozja miedzi klasy I		—	1	EN-ISO 2160
Zawartość ołowiu	mg/l	—	5	EN 237
Zawartość fosforu	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ Paliwo może zawierać inhibitory utleniania i dezaktywatory metalu normalnie wykorzystywane do stabilizowania strumieni benzyny rafinowanej, ale nie można dodawać detergentów/dodatków dyspersyjnych i olejów rozpuszczających.

⁽³⁾ Podaje się rzeczywistą zawartość siarki paliwa wykorzystywanego do badania typu I.

2. DANE TECHNICZNE DOTYCZĄCE WZORCOWEGO PALIWA WYKORZYSTYWANEGO DO BADANIA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK DIESLA

Typ: Olej napędowy

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Liczba cetanowa ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destylacja:				
— punkt 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
— punkt 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
— końcowa temperatura wrzenia	°C	—	370	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji, stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ Zakres liczby cetanowej nie jest zgodny z wymaganiami minimalnego zakresu różnicy wynoszącego 4R. Jednakże w przypadku sporu między dostawcą paliwa a użytkownikiem paliwa można wykorzystać warunki normy ISO 4259 w celu rozstrzygnięcia takich sporów, o ile zostają dokonane pomiary powtarzalne, w liczbie wystarczającej do uzyskania niezbędnej precyzji, z preferencją dla oznaczeń pojedynczych.

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Temperatura zapłonu	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	-5	EN 116
Lepkość przy 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	3	6,0	IP 391
Zawartość siarki ⁽²⁾	mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO /DIS 14596
Korozja miedzi		—	1	EN-ISO 2160
Pozostałości węglowe Konradsona (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Zawartość popiołu	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Zawartość wody	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Liczba neutralizacji (silny kwas)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D974-95
Stabilność tlenowa ⁽³⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Nowa lepsza metoda dla wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, w trakcie opracowania	% m/m	—	—	EN 12916

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji, stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ Podaje się rzeczywistą zawartość siarki paliwa wykorzystywanego do badania typu I.

⁽³⁾ 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.

B. Specyfikacje paliw wzorcowych dla badania pojazdów na okoliczność wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń podanych w załączniku I — Badanie typu I wiersz B tabeli w ppkt. 5.3.1.4

1. DANE TECHNICZNE PALIW WZORCOWYCH, KTÓRE MAJĄ BYĆ STOSOWANE DO BADANIA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM

Typ: Benzyna bezołowiowa

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Badana liczba oktanowa, RON		95,0	—	EN 25164
Liczba oktanowa silnika, MON		85,0	—	EN 25163
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Ciśnienie pary według metody Reid'a	kPa	56,0	60,0	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Destylacja:				
— odparowanie przy 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— końcowa temperatura wrzenia	°C	190	210	EN-ISO 3405
Pozostałość	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Analizator węglowodorów:				
— olefiny	% v/v	—	10,0	ASTM D 1319
— węglowodory aromatyczne	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	ASTM D 1319
— węglowodory nasycone	% v/v	sprawozdanie		Pr. EN 12177
Stosunek węgiel / wodór		sprawozdanie		
Okres indukcji ⁽²⁾	minuty	480	—	EN-ISO 7536
Zawartość tlenu	% m/m	—	1,0	EN 1601
Występująca żywica	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Zawartość siarki ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Korozja miedzi		—	klasa 1	EN-ISO 2160

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ Paliwo może zawierać inhibitory utleniania i dezaktywatory metalu normalnie wykorzystywane do stabilizowania strumienia benzyny rafinowanej, ale nie można dodawać detergentów / dodatków dyspersyjnych i olejów rozpuszczających.

⁽³⁾ Podaje się rzeczywistą zawartość siarki paliwa wykorzystywanego do badania typu I.

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Zawartość ołowiu	mg/l	—	5	EN 237
Zawartość fosforu	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

2. DANE TECHNICZNE DOTYCZĄCE WZORCOWEGO PALIWA WYKORZYSTYWANEGO DO BADANIA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK DIESLA

Typ: Olej napędowy

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Liczba cetanowa ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destylacja:				
— punkt 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
— punkt 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
— końcowa temperatura wrzenia	°C	—	370	EN-ISO 3405
Temperatura zapłonu	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	-5	EN 116
Lepkość przy 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Zawartość siarki ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Korozja miedzi		—	klasa 1	EN-ISO 2160
Pozostałości węglowe Konradsona (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Zawartość popiołu	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero, w przypadku kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ 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 warunki normy ISO 4259, stosując raczej wielokrotne niż pojedyncze pomiary, w zakresie, w jakim jest to konieczne dla osiągnięcia stosownego poziomu precyzyjności pomiarów.

⁽³⁾ Podaje się rzeczywistą zawartość siarki paliwa wykorzystywanego do badania typu I.

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Zawartość wody	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Liczba neutralizacji (silny kwas)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Stabilność tlenowa ⁽²⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Smarowność (HFRR badana średnica zużycia tarcowego przy 60 °C)	µm	—	400	CEC F-06-A-96
FAME	Zakazany			

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero, w przypadku kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ 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.

C. Specyfikacje paliwa wzorcowego, wykorzystywanego do badania pojazdów wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym przy niskiej temperaturze otoczenia — Badanie typu VI

Typ: Benzyna bezołowiowa

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Badana liczba oktanowa, RON		95,0	—	EN 25164
Liczba oktanowa silnika, MON		85,0	—	EN 25163
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Prężność oparów	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destylacja:				
— odparowanie przy 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— odparowanie przy 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— końcowa temperatura wrzenia	°C	190	210	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

Parametry	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Metoda badania
		Minimum	Maksimum	
Pozostałość	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Analizator węglowodorów:				
— olefiny	% v/v	—	10,0	ASTMD 1319
— węglowodory aromatyczne	% v/v	29,0	35,0	ASTMD 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	ASTMD 1319
— węglowodory nasycone	% v/v	sprawozdanie		Pr. EN 12177
Stosunek węgiel / wodór		sprawozdanie		
Okres indukcji ⁽²⁾	protokół	480	—	EN-ISO 7536
Zawartość tlenu	% m/m	—	1,0	EN 1601
Występująca żywica	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Zawartość siarki ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTMD 5453
Korozja miedzi		—	klasa 1	EN-ISO 2160
Zawartość ołowiu	mg/l	—	5	EN 237
Zawartość fosforu	mg/l	—	1,3	ASTMD 3231

⁽¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy ISO 4259 *Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania*, a dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera; dla określenia wartości maksymalnej i minimalnej, minimalna różnica wynosi 4R (R = odtwarzalność). Niezależnie od tego środka, który jest niezbędny z przyczyn technicznych, producent paliwa powinien jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku, kiedy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W przypadku zaistnienia potrzeby ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji stosuje się warunki normy ISO 4259.

⁽²⁾ Paliwo może zawierać inhibitory utleniania i dezaktywatory metalu normalnie wykorzystywane do stabilizowania strumienia benzyny rafinowanej, ale nie można dodawać detergentów / dodatków dyspersyjnych i olejów rozpuszczających.

⁽³⁾ Podaje się rzeczywistą zawartość siarki paliwa wykorzystywanego do badania typu VI.”

F. Załącznik IXa otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IXa

SPECYFIKACJE GAZOWYCH PALIW WZORCOWYCH

A. Dane techniczne wzorcowych paliw gazu płynnego

1. DANE TECHNICZNE WZORCOWYCH PALIW GAZU PŁYNNEGO WYKORZYSTYWANYCH DO BADANIA POJAZDÓW DOTYCZĄCE LIMITÓW EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ PODANYCH W ZAŁĄCZNIKU I — BADANIE TYPU I WIERSZ A TABELI W PPKT. 5.3.1.4.

Parametry	Jednostka	Paliwo A	Paliwo B	Metoda badania
Skład:				ISO 7941
C ₃ - zawartość	% vol.	30 ± 2	85 ± 2	

Parametry	Jednostka	Paliwo A	Paliwo B	Metoda badania
C ₄ - zawartość	% vol.	baza	baza	
< C ₃ , > C ₄	% vol.	maksimum 2	maksimum 2	
Olefiny	% vol.	maksimum 12	maksimum 15	
Pozostałość odparowania	mg/kg	maksimum 50	maksimum 50	ISO 13757
Woda przy 0 °C		wolna	wolna	badanie wizualne
Całkowita zawartość siarki	mg/kg	maksimum 50	maksimum 50	EN 24260
Siarczek wodoru		żadne	żadne	ISO 8819
Korozja paska miedzianego	wartość znamionowa	klasa 1	klasa 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Zapach		charakterystyczny	charakterystyczny	
Liczba oktanowa silnika		minimum 89	minimum 89	EN 589 załącznik B

(1) Niniejsza metoda nie pozwala ustalić dokładnie obecności materiałów korozyjnych, jeżeli próbka zawiera inhibitory korozji lub inne związki chemiczne, które zmniejszają korozyjność próbki na pasku miedzianym. Dlatego zakazuje się dodawania takich związków chemicznych jedynie w celu obciążenia metody badania.

2. DANE TECHNICZNE WZORCOWYCH PALIW GAZU PŁYNNEGO WYKORZYSTYWANYCH DO BADANIA POJAZDÓW NA OKOLICZNOŚĆ WARTOŚCI DOPUSZCZALNYCH EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ PODANYCH W ZAŁĄCZNIKU I — BADANIE TYPU I WIERSZ B TABELI W PPKT. 5.3.1.4.

Parametry	Jednostka	Paliwo A	Paliwo B	Metoda badania
<i>Skład:</i>				ISO 7941
C ₃ - zawartość	% vol	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ - zawartość	% vol	baza	baza	
< C ₃ , > C ₄	% vol	maksimum 2	maksimum 2	
Olefiny	% vol	maksimum 12	maksimum 15	
Pozostałość odparowania	mg/kg	maksimum 50	maksimum 50	ISO 13757
Woda przy 0 °C		wolna	wolna	kontrola wizualna
Całkowita zawartość siarki	mg/kg	maksimum 10	maksimum 10	EN 24260
Siarczek wodoru		żadne	żadne	ISO 8819

Parametry	Jednostka	Paliwo A	Paliwo B	Metoda badania
Korozja paska miedzianego	Wartość znamionowa	klasa 1	klasa 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Zapach		charakterystyczny	charakterystyczny	
Liczba oktanowa silnika		minimum 89	minimum 89	EN 589 załącznik B

⁽¹⁾ Niniejszą metodą można nie ustalić dokładnie obecności materiałów korozyjnych, jeżeli próbka zawiera inhibitory korozji lub inne związki chemiczne, które zmniejszają korozyjność próbki na pasku miedzianym. Dlatego zakazuje się dodawania takich związków chemicznych jedynie w celu obciążenia metody badania.

B. Dane techniczne paliw wzorcowych gazu ziemnego

Charakterystyka	Jednostki	Podstawa	Limity		Metoda badania
			minimum	maksimum	

Paliwo odniesienia G₂₀

<i>Skład:</i>					
Metan	% mol	100	99	100	ISO 6974
Baza ⁽¹⁾	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol				ISO 6974
Zawartość siarki	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Liczba Wobbego (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Paliwo wzorcowe G₂₅

<i>Skład:</i>					
Metan	% mol	86	84	88	ISO 6974
Baza ⁽¹⁾	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol	14	12	16	ISO 6974
Zawartość siarki	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Liczba Wobbego (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Obojętne (inne niż N₂) + C₂ + C₂₊.

⁽²⁾ Wartość należy ustalić przy 293,2 K (20 °C) i 101,3 kPa.

⁽³⁾ Wartość należy ustalić przy 273,2 K (0 °C) i 101,3 kPa.

G. W załączniku X wprowadza się następujące zmiany:

1. W tytule wiersz trzeciotrzymuje brzmienie:
„ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE”
 2. Podpunkt 1.8.1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.8.1.1. Należy powtórzyć tabelę dla wszystkich wzorcowych gazów płynnych lub ziemnych, wykazując, czy wartości są zmierzone, czy wyliczone i powtórzyć tabele dla (jednego) ostatecznego wyniku emisji zanieczyszczeń pojazdu zasilanego gazem płynnym lub ziemnym. W przypadku pojazdu dwupaliwowego należy wykazać wyniki dla benzyny oraz powtórzyć tabelę dla wszystkich wzorcowych gazów płynnego lub ziemnego, wykazując czy wyniki są mierzone lub obliczane i powtórzyć tabelę dla (jednego) ostatecznego wyniku emisji zanieczyszczeń pojazdu zasilanego gazem płynnym lub ziemnym.”
 3. „Dodatek” otrzymuje oznaczenie „Dodatek 1” a tytuł otrzymuje brzmienie „Uzupełnienie do świadectwa homologacji typu WE nr...”.
 4. W dodatku 1 dodaje się ppkt 1.10 w brzmieniu:

„1.10 Konwertery katalityczne
 - 1.10.1. Oryginalny konwerter katalityczny badany względem wszystkich odpowiednich wymagań niniejszej dyrektywy
 - 1.10.1.1. Marka i typ oryginalnego konwertera katalitycznego, jak wymieniono w ppkt 3.2.12.2.1 załącznika II do niniejszej dyrektywy (dokument informacyjny)
 - 1.10.2. Oryginalny wymienny konwerter katalityczny badany względem wszystkich odpowiednich wymagań niniejszej dyrektywy
 - 1.10.2.1. Marka(-i) i typ(-y) oryginalnego wymiennego konwertera katalitycznego, jak wymieniono w ppkt 3.2.12.2.1 załącznika II do niniejszej dyrektywy (dokument informacyjny)”
5. Dodaje się dodatek 2 w brzmieniu:

*„Dodatek 2***Informacje związane z systemem OBD**

Jak podano w ppkt 3.2.12.2.8.6 dokumentu informacyjnego, informacje w niniejszym dodatku są dostarczone przez producenta pojazdu do celów umożliwienia produkcji wymiennych i eksploatacyjnych części kompatybilnych systemu OBD oraz narzędzi diagnostycznych i sprzętu badawczego. Producent pojazdu nie musi dostarczać takich informacji, jeżeli są one objęte prawami własności intelektualnej lub stanowią specyficzne know-how producenta lub dostawcy(-ów) oryginalnego sprzętu systemu OEM.

Na wniosek, niniejszy dodatek zostaje udostępniony w sposób niedyskryminujący dla każdego zainteresowanego producenta części, narzędzi diagnostycznych lub sprzętu badawczego.

1. Opis typu i liczby cykli kondycjonowania wykorzystywanych do pierwotnej homologacji typu pojazdu.
2. Opis typu cyklu prezentacyjnego systemu OBD wykorzystywanego dla pierwotnej homologacji typu pojazdu dla części monitorowanej przez system OBD.
3. Obszerny dokument opisujący wszystkie odczytane części ze strategią do wykrywania usterek i aktywacją MI (ustalona liczba cykli jazdy lub metoda statystyczna), włączając wykaz odpowiednich wtórnych odczytanych parametrów dla każdej części monitorowanej przez system OBD. Wykaz wszystkich kodów wyjściowych systemu OBD i wykorzystywany format (z objaśnieniem każdego) związany z pojedynczymi częściami emisji zanieczyszczeń związanymi z mechanizmem napędowym zębatym oraz częściami pojedynczymi niezwiązanymi z emisją, w przypadku gdy monitorowanie części jest wykorzystywane do ustalenia aktywacji MI. W szczególności, należy dostarczyć wyczerpujące objaśnienia danych podanych w serwisie USD 05 Test ID USD 21 do FRF oraz danych podanych w serwisie USD 06. W przypadku typów pojazdów, które wykorzystują łącze komunikacyjne zgodnie z normami ISO 15765-4 »Pojazdy drogowe — Diagnostyka dotycząca Lokalnej sieci sterującej (CAN) Część 4: Wymogi dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń«, należy dostarczyć wyczerpujące objaśnienia danych podanych w serwisie USD 06 Test ID USD 00 do FRF, dla każdego monitora systemu OBD wspomagane go identyfikator (id).

Informacje te można określić w formie następującej tabeli:

Część	Kod usterki	Strategia monitorowania	Kryteria wykrywania usterki	Kryteria aktywacji MI	Parametry wtórne	Wstępne kondycjonowanie	Badanie pokazowe
Kataliza-tor	P0420	Czujnik tlenu 1- i 2- sygnałowy	Różnica między czujnikiem 1- a czujnikiem 2- sygnałowym	Trzeci cykl	Prędkość obrotowa silnika, obciążenie silnika, tryb A/F, temperatura katalizatora	Dwa cykle typu I	typ I'

H. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

1. Podpunkt 2.6 otrzymuje brzmienie:

„2.6. »Wadliwe funkcjonowanie« oznacza awarię części związanej z emisją lub systemem, której wynikiem byłyby emisje przekraczające limity podane w ppkt 3.3.2 lub, jeżeli system OBD nie jest w stanie spełnić podstawowych wymagań niniejszego załącznika dotyczących monitorowania.»

2. Podpunkt 3.5.2 otrzymuje brzmienie:

„3.5.2. Dla strategii wymagających więcej niż jednego cyklu kondycjonowana do aktywacji MI producent musi dostarczyć dane i/lub techniczną ocenę, która odpowiednio przedstawia, że system monitorowania jest równie skuteczny i w porę wykrywa pogorszenie się funkcjonowania części. Strategie wymagające średnio więcej niż 10 cykli jazdy do aktywacji MI nie są przyjmowane. MI musi również uaktywnić się, kiedy tylko kontrola silnika wchodzi w domyślny tryb operacyjny ciągłej emisji zanieczyszczeń, jeżeli limity emisji zanieczyszczeń podane w ppkt 3.3.2 zostają przekroczone lub jeżeli system OBD nie jest w stanie spełnić podstawowych wymagań monitorowania określonych w ppkt 3.3.3 lub 3.3.4 niniejszego załącznika. MI musi funkcjonować w trybie wyraźnego ostrzeżenia, np. migającego światła, w każdym okresie, podczas którego występuje przerwa w zapłonie silnika na poziomie, który może spowodować uszkodzenie katalizatora, jak określił producent. MI musi się również uaktywnić, kiedy zapłon pojazdu jest w pozycji »gotowości« przed rozruchem lub rozpoczęciem pracy silnika i wyłączyć się po rozruchu silnika, jeżeli wcześniej nie wykryto żadnego nieprawidłowego funkcjonowania.»

3. Podpunkt 3.6 otrzymuje brzmienie:

„3.6. System OBD musi rejestrować kody pokazujące stan układu kontroli emisji. Muszą być stosowane oddzielne kody stanu układu w celu identyfikacji prawidłowego funkcjonowania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz tych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, do pełnej oceny których potrzebna jest dalsza praca pojazdu. Należy przechowywać kody błędów identyfikujące rodzaj wadliwego funkcjonowania. Należy również zachować kod usterki w przypadkach, określonych w ppkt 3.3.3.5 i 3.3.4.5 niniejszego załącznika.»

4. ppkt 3.9 Dodaje się w brzmieniu:

„3.9. Dwupaliwowe pojazdy zasilane gazem

3.9.1. Dla dwupaliwowych pojazdów zasilanych gazem procedury:

- aktywacji wskaźnika wadliwego funkcjonowania (MI) (patrz ppkt 3.5 niniejszego załącznika),
- zachowania kodu usterki (patrz ppkt 3.6 niniejszego załącznika),

- wygaszania MI (patrz ppkt 3.7 niniejszego załącznika),
- usuwania kodu usterki (patrz ppkt 3.8 niniejszego załącznika),

stosuje się niezależnie kiedy pojazd funkcjonuje przy zasilaniu benzyną lub gazem. Kiedy pojazd funkcjonuje przy zasilaniu benzyną, na wynik każdej ze wskazanych powyżej procedur nie ma wpływu sytuacja, w której pojazd funkcjonuje przy zasilaniu gazem. Kiedy pojazd funkcjonuje przy zasilaniu gazem, na wynik każdej ze wskazanych powyżej procedur nie ma wpływu sytuacja kiedy pojazd funkcjonuje przy zasilaniu benzyną.

Bez względu na ten wymóg kod statusu (opisany w ppkt 3.6 niniejszego załącznika) wskazuje całkowicie ocenione systemy kontroli dla obu typów paliwa (benzyny i gazu), kiedy systemy kontroli są całkowicie ocenione dla jednego z typów paliwa.”

5. Podpunkty 4.4 i 4.5 otrzymują brzmienie:

„4.4. Przed lub w trakcie homologacji typu nie wydaje się zgody na zaistnienie nieprawidłowości w odniesieniu do wymagań ppkt 6.5., z wyjątkiem ppkt 6.5.3.4 dodatku 1 do niniejszego załącznika. Niniejszy podpunkt nie ma zastosowania względem dwupaliwowych pojazdów zasilanych gazem.

4.5. Dwupaliwowe pojazdy zasilane gazem

4.5.1. Bez względu na wymagania ppkt 3.9.1 oraz w przypadku gdy taki wniosek złożył producent, organ udzielający homologacji typu przyjmuje następujące nieprawidłowości jako spełniające wymagania niniejszego załącznika do celów homologacji typu dwupaliwowych pojazdów zasilanych gazem:

- usuwanie kodów usterki, informacji o przebytej drodze oraz zamrożoną informację po 40 cyklach rozgrzewania silnika, niezależnie od obecnie używanego paliwa,
- aktywacja MI przy obu typach paliwa (benzynie i gazie) po wykryciu wadliwego funkcjonowania przy jednym z typów paliwa,
- wyłączanie MI po trzech kolejnych, sekwencyjnych cyklach jazdy bez wadliwego funkcjonowania, niezależnie od obecnie używanego paliwa,
- wykorzystywanie dwóch kodów statusu, jednego dla każdego typu paliwa.

Producent może wnieść prośbę o kolejne opcje i można mu je przyznać w drodze swobodnego uznania organu udzielającego homologacji typu.

4.5.2. Bez względu na wymagania ppkt 6.6.1 dodatku 1 do niniejszego załącznika oraz w przypadku gdy taką prośbę wniósł producent, organ udzielający homologacji typu przyjmuje następujące nieprawidłowości jako spełniające wymagania niniejszego załącznika do celów oceny i przekazu sygnałów diagnostycznych:

- przekaz sygnałów diagnostycznych dla obecnie używanego paliwa na adres pojedynczego źródła,
- ocena jednego zbioru sygnałów diagnostycznych dla obu typów paliwa (odpowiadająca ocenie dotyczącej jednopaliwowych pojazdów zasilanych gazem, oraz niezależna od obecnie używanego paliwa),
- wybór jednego zbioru sygnałów diagnostycznych (związanych z jednym z dwóch typów paliwa) poprzez pozycję przełącznika paliwa.

Producent może wnieść prośbę o kolejne opcje i można mu je przyznać w drodze swobodnego uznania organu udzielającego homologacji typu.”

6. Podpunkt „4.6.” otrzymuje oznaczenie ppkt „4.7.”

7. Ppkt 4.6. dodaje się w brzmieniu:

- „4.6. Okres trwania nieprawidłowości
- 4.6.1. Zezwolenie na istnienie nieprawidłowości może być rozciągnięte na okres ponad dwóch lat od daty homologacji typu pojazdu, o ile nie można będzie w wystarczającym stopniu wykazać, że podstawowe zmiany sprzętu komputerowego pojazdu oraz dodatkowy czas realizacji poza okresem dwóch lat będą konieczne dla naprawienia nieprawidłowości. W takim przypadku czas trwania nieprawidłowości może być rozciągnięty na okres nieprzekraczający trzech lat.
- 4.6.1.1. Czas trwania nieprawidłowości może być rozciągnięty na okres trzech lat od daty homologacji typu pojazdu, o ile nie można będzie w wystarczającym stopniu wykazać, że podstawowe zmiany sprzętu komputerowego pojazdu oraz dodatkowy czas realizacji poza okresem trzech lat będą konieczne dla naprawienia nieprawidłowości. W takim przypadku czas trwania nieprawidłowości może być rozciągnięty na okres nieprzekraczający czterech lat.
- 4.6.2. Producent może wnioskować, aby organ udzielający homologacji typu udzielił z mocą wsteczną zgody na istnienie nieprawidłowości, gdy taka nieprawidłowość zostanie wykryta po uzyskaniu pierwotnej homologacji typu. W takim przypadku czas trwania nieprawidłowości może być rozciągnięty poza okres dwóch lat od daty powiadomienia organu udzielającego homologacji typu, o ile nie zostanie w wystarczającym stopniu wykazane, że podstawowe zmiany sprzętu komputerowego pojazdu oraz dodatkowy czas realizacji poza okresem dwóch lat będą konieczne dla naprawienia nieprawidłowości. W takim przypadku czas trwania nieprawidłowości może być rozciągnięty na okres nieprzekraczający trzech lat.”

8. Ppkt 5Dodaje się w brzmieniu:

- „5. DOSTĘP DO INFORMACJI SYSTEMU OBD
- 5.1. Do wniosków o homologację typu lub zmianę homologacji typu zgodnie albo z art. 3, albo z art. 5 dyrektywy 70/156/EWG, załącza się odpowiednie informacje dotyczące systemu OBD pojazdu. Te odpowiednie informacje umożliwiają producentom części wymiennych lub modernizujących, tworzenie części kompatybilnych z systemem OBD pojazdu w celu uzyskania funkcjonowania pozbawionego usterek i zagwarantowania użytkownikowi pojazdu, że nie wystąpi wadliwe funkcjonowanie. Podobnie, takie istotne informacje umożliwiają producentom narzędzi diagnostycznych i sprzętu badawczego produkowanie wyrobów zapewniających skuteczną i dokładną diagnozę systemu kontroli emisji zanieczyszczeń pojazdu.
- 5.2. Na wniosek, organy udzielające homologacji typu sporządzają dodatek 2 do świadectwa homologacji typu WE zawierający istotne informacje dotyczące systemu OBD, dostępne na niedyskryminacyjnych podstawach dla wszystkich zainteresowanych producentów części, narzędzi diagnostycznych lub sprzętu badawczego.
- 5.2.1. Jeżeli organ udzielający homologacji typu otrzymuje od dowolnego zainteresowanego producenta części, narzędzi diagnostycznych lub sprzętu badawczego wniosek o informacje dotyczące systemu OBD pojazdu, który uzyskał homologację typu na podstawie poprzedniej wersji dyrektywy 70/220/EWG,
- organ udzielający homologacji typu, w terminie 30 dni, występuje do danego producenta pojazdu z wnioskiem o udostępnienie informacji wymaganych w ppkt 3.2.12.2.8.6 załącznika II. Nie stosuje się wymagań ppkt 3.2.12.2.8.6 akapit drugi,
 - producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji informacji w terminie dwóch miesięcy od wystąpienia z wnioskiem,
 - organ udzielający homologacji typu przekazuje organom udzielającym homologacji Państw Członkowskich a organ, który udzielił pierwotnej homologacji typu dołącza te informacje do załącznika II do informacji homologacyjnych typu pojazdu.

Wymaganie to nie unieważnia żadnej homologacji udzielonej wcześniej na podstawie dyrektywy 70/220/EWG ani wcześniejszych rozszerzeń do takich homologacji zgodnych z warunkami dyrektywy, na podstawie której zostały pierwotnie przyznane.

- 5.2.2. Można składać wnioski tylko o informacje dotyczące części wymiennych lub eksploatacyjnych zgodnych z homologacją typu WE, albo części, które stanowią część układu zgodnego z homologacją typu WE.
- 5.2.3. Wniosek o informacje musi identyfikować dokładną specyfikację modelu pojazdu, dla którego się o nie wnosi. Musi on potwierdzać, że informacje są pożądane dla rozwoju części wymiennych lub modernizacyjnych albo też części lub narzędzi diagnostycznych albo sprzętu badawczego.”

I. W dodatku I do załącznika XI wprowadza się następujące zmiany:

1. Podpunkt 3.2. otrzymuje brzmienie:

„3.2. Paliwo

Do badania należy wykorzystywać odpowiednie paliwo wzorcowe, jak opisano w załączniku IX dla benzyny i olejów napędowych do silników wysokoprężnych oraz w załączniku IXa dla paliw gazu płynnego i ziemnego. Typ paliwa dla każdego trybu awaryjnego, który ma zostać zbadany (opisanego w ppkt 6.3 niniejszego dodatku) może zostać wybrany przez organ udzielający homologacji typu spośród paliw wzorcowych opisanych w załączniku IXa w przypadku badania jednopaliwowego pojazdu zasilanego gazem oraz spośród paliw wzorcowych opisanych w załączniku IX lub IXa w przypadku badania dwupaliwowego pojazdu zasilanego gazem. Nie można zmieniać wybranego typu paliwa podczas żadnego z etapów badania (opisanych w ppkt 2.1-2.3 niniejszego dodatku). W przypadku stosowania jako paliwa gazu płynnego lub gazu ziemnego, dopuszcza się rozruch silnika z zastosowaniem benzyny a następnie przełączenie na układ zasilania gazem płynnym lub ziemnym po uprzednio ustalonym czasie, którego kierowca nie może zmienić.”

2. Podpunkty 6.3.1.4 i 6.3.1.5 otrzymuje brzmienie:

„6.3.1.4. Elektryczne rozłączenie wszelkich innych części związanych z emisją podłączonych do komputera zarządzającego mechanizmem napędowym zębatym (jeżeli działa na wybranym typie paliwa).

6.3.1.5. Elektryczne rozłączenie urządzenia kontrolującego elektroniczne oczyszczanie wyparne (jeżeli zamontowane i działa na wybranym typie paliwa). Dla tego szczególnego trybu awaryjnego nie trzeba przeprowadzać badania typu I.”

3. Podpunkty 6.4.1.5 i 6.4.1.6 otrzymuje brzmienie:

„6.4.1.5. Elektryczne rozłączenie urządzenia kontrolującego elektroniczne oczyszczanie wyparne (jeżeli zamontowane i działa na wybranym typie paliwa).

6.4.1.6. Odłączenie połączeń elektrycznych innej związanej z emisją części mechanizmu napędowego, połączonego z komputerem, powodujące emisję zanieczyszczeń przekraczającą wartości dopuszczalne podane w ppkt 3.3.2 niniejszego załącznika (o ile działa na wybranym typie paliwa)”

4. Podpunkt 6.5.3. otrzymuje brzmienie:

„6.5.3. Diagnostyczny układ kontroli emisji zanieczyszczeń musi zapewniać znormalizowany i nieograniczony dostęp do danych oraz spełniać wymagania wymienionych poniżej norm ISO i/lub specyfikacji SAE.

6.5.3.1. Musi być zastosowana jedna z wymienionych niżej norm z podanymi ograniczeniami jako połączenie między systemem OBD a systemem zewnętrznym:

ISO 9141-2: 1994 (zmieniona w 1996 r.) »Pojazdy drogowe — Systemy Diagnostyczne — część 2: Wymagania CARB (Kalifornijskiej Rady ds. Zasobów Powietrza) dla wzajemnej wymiany informacji cyfrowych«;

SAE J1850: Marzec 1998 r. »Sprzężenie Sieci Komunikacyjnej Danych Klasy B«. Wiadomości związane z emisją muszą wykorzystywać cykliczny test redundancji oraz trzybajtowy nagłówek i nie stosować separatora międzybajtowego czy sum kontrolnych;

ISO 14230 — część 4 »Pojazdy drogowe — Kluczowy Protokół 2000 dla systemów diagnostycznych — część 4: Wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń«;

ISO DIS 15765-4 »Pojazdy drogowe — Diagnostyka dotycząca Lokalnej sieci sterującej (CAN) — część 4: Wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń«, z dnia 1 listopada 2001 r.

6.5.3.2. Sprzęt badawczy i narzędzia diagnostyczne niezbędne do utrzymywania łączności z systemami OBD muszą spełniać warunki lub przekraczać funkcyjną specyfikację podaną w ISO DIS 15031-4 »Pojazdy drogowe — Komunikacja między pojazdem a zewnętrznym sprzętem badawczym dla diagnostyki związanej z emisją zanieczyszczeń — część 4: Zewnętrzny sprzęt badawczy« z dnia 1 listopada 2001 r.

6.5.3.3. Podstawowe dane diagnostyczne (jak określono w ppkt 6.5.1) oraz informacje dotyczące dwukierunkowej kontroli muszą być dostarczone z wykorzystaniem formatu i jednostek opisanych w ISO DIS 15031-5 »Pojazdy drogowe — Komunikacja między pojazdem a zewnętrznym sprzętem badawczym dla diagnostyki związanej z emisją zanieczyszczeń — część 5: Służby diagnostyczne zajmujące się emisją zanieczyszczeń«, z dnia 1 listopada 2001 r., oraz muszą być dostępne z wykorzystaniem narzędzi diagnostycznych spełniających wymagania ISO DIS 15031-4.

Producent pojazdu dostarcza krajowemu organowi normalizacyjnemu szczegółowy wszelkich danych diagnostycznych dotyczących emisji zanieczyszczeń, np. PID, Id monitora, systemu OBD. Badanie Id nie jest określone w ISO DIS 15031-5, ale związane z niniejszą dyrektywą.

6.5.3.4. Kiedy zostaje zarejestrowana usterka, producent musi ją zidentyfikować wykorzystując odpowiedni kod usterki zgodny z kodami podanymi w ppkt 6.3. ISO DIS 15031-6 »Pojazdy drogowe — Komunikacja między pojazdem a zewnętrznym sprzętem badawczym dla diagnostyki związanej z emisją zanieczyszczeń — część 6: Definicje Kodu Problemu Diagnostycznego«, związanymi z »kodami problemu diagnostycznego dotyczącymi systemu związanego z emisją«. Jeżeli taka identyfikacja nie jest możliwa producent może wykorzystać kody problemu diagnostycznego zgodnie z ppkt 5.3 i 5.6 ISO DIS 15031-6. Kody błędów muszą być w pełni udostępnione poprzez znormalizowany sprzęt diagnostyczny zgodny z przepisami ppkt 6.5.3.2.

Producent pojazdu dostarcza krajowemu organowi normalizacyjnemu szczegółów wszelkich danych diagnostycznych dotyczących emisji zanieczyszczeń, np. PID, Id monitora systemu OBD. Badanie Id nie jest określone w ISO DIS 15031-5, ale związane z niniejszą dyrektywą.

6.5.3.5. Interfejs połączenia między pojazdem a badawczym urządzeniem diagnostycznym musi być znormalizowany i musi spełniać wszystkie wymagania ISO DIS 15031-3 »Pojazdy drogowe — Komunikacja między pojazdem a zewnętrznym sprzętem badawczym dla diagnostyki związanej z emisją zanieczyszczeń — część 3: Łącze diagnostyczne i związane obwody elektryczne: specyfikacja i użytkowanie« z dnia 1 listopada 2001 r.

Położenie instalacji musi podlegać zgodzie organu udzielającego homologacji, na podstawie której jest ona łatwo dostępna dla personelu serwisowego, ale chroniona przed przypadkowym uszkodzeniem w trakcie normalnych warunków użytkowania.”

5. Ppkt 6.6 dodaje się w brzmieniu:

„6.6. Dwupaliwowe pojazdy zasilane gazem

6.6.1. Dla dwupaliwowych pojazdów zasilanych gazem sygnały diagnostyczne (jak opisano w ppkt 6.5 dodatku 1 do niniejszego załącznika) dla funkcjonowania przy zasilaniu benzyną i dla funkcjonowania przy zasilaniu gazem są oceniane i przekazywane niezależnie. Na wniosek złożony przez producenta narzędzia diagnostycznego sygnały diagnostyczne dla pojazdu funkcjonującego przy zasilaniu benzyną są przekazywane na jeden adres źródłowy a sygnały diagnostyczne dla pojazdu funkcjonującego przy zasilaniu gazem są przekazywane na inny adres źródłowy. Wykorzystanie adresów źródłowych jest opisane w ISO DIS 15031-5 »Pojazdy drogowe — Komunikacja między pojazdem a zewnętrznym sprzętem badawczym dla diagnostyki związanej z emisją zanieczyszczeń — część 5: Służby diagnostyczne związane z emisją zanieczyszczeń«, z dnia 1 listopada 2001 r.”

J. **Załącznik XIII otrzymuje brzmienie:**

„ZAŁĄCZNIK XIII

**HOMOLOGACJA TYPU WE WYMIENNEGO KONWERTERA KATALITYCZNEGO JAKO
ODDZIELNEGO ZESPOŁU TECHNICZNEGO**

1. ZAKRES

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

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika:

- 2.1. »oryginalny konwerter katalityczny« - patrz ppkt 2.17 załącznika I;
- 2.2. »wymienny konwerter katalityczny« - patrz ppkt 2.18 załącznika I;
- 2.3. »oryginalny wymienny konwerter katalityczny« - patrz ppkt 2.19 załącznika I;
- 2.4. »typ konwertera katalitycznego« oznacza konwertery katalityczne, które nie różnią się w tak istotnych aspektach jak:
 - 2.4.1. liczba powlekanych warstw podłoża, budowa i materiał;
 - 2.4.2. typ działania katalitycznego (utleniające, trójdrożne itd.);
 - 2.4.3. pojemność, stosunek powierzchni czołowej i długość warstwy podłoża;
 - 2.4.4. zawartość materiału katalitycznego;
 - 2.4.5. proporcja materiału katalitycznego;
 - 2.4.6. gęstość komórki;
 - 2.4.7. wymiary i kształt;
 - 2.4.8. ochrona termiczna;
- 2.5. »typ pojazdu«, patrz ppkt 2.1 załącznika I;
- 2.6. »Homologacja wymiennego konwertera katalitycznego« oznacza homologację konwertera przeznaczonego do instalowania jako część zamienna do jednego lub kilku szczególnych typów pojazdów, w celu zmniejszenia emisji spalin, poziomu hałasu i wpływu na funkcjonowanie pojazdu, oraz gdzie stosowne, OBD;
- 2.7. »wymienny konwerter katalityczny pogorszonej jakości« jest konwerterem, który jest zużyty, lub którego jakość została pogorszona w nienaturalny sposób do takiego stopnia, że spełnia wymagania ustanowione w pkt 1 dodatku 1 do załącznika XI do niniejszej dyrektywy ⁽²⁾.

3. WNIOSK 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 konwertera katalitycznego, składa jego producent.
- 3.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
- 3.3. W przypadku wniosku o udzielenie homologacji wymiennego konwertera katalitycznego należy przedłożyć służbie technicznej odpowiedzialnej za badanie homologacyjne typu jak następuje:
- 3.3.1. Pojazd lub pojazdy typu homologowanego zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG, wyposażone w nowy oryginalny konwerter katalityczny. Pojazdy te wybiera wnioskodawca za zgodą placówki technicznej. 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.
- 3.3.2. Próbkę danego typu wymiennego konwertera katalitycznego. Na próbce należy wyraźnie i trwale umieścić nazwę handlową lub znak towarowy wnioskodawcy oraz informację o przeznaczeniu handlowym tego konwertera katalitycznego.
- 3.3.3. Dodatkowa próbka typu wymiennego konwertera katalitycznego, w przypadku wymiennego konwertera katalitycznego przeznaczonego do zainstalowania w pojeździe wyposażonym w system OBD. Na próbce należy wyraźnie i trwale umieścić nazwę handlową lub znak towarowy wnioskodawcy oraz informację o przeznaczeniu handlowym tego konwertera katalitycznego. Jej jakość musiała zostać pogorszona jak określono w ppkt 2.7.
4. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
- 4.1. Jeśli istotne wymagania są spełnione, udziela się homologacji typu WE na podstawie 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 konwertera katalitycznego. Dane Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu homologowanemu typowi wymiennego konwertera katalitycznego. Ten sam numer może obejmować zastosowanie danego typu wymiennego konwertera katalitycznego w kilku różnych typach pojazdów.
5. OZNAKOWANIE HOMOLOGACJI TYPU WE
- 5.1. Każdy wymienny konwerter katalityczny odpowiadający typowi homologowanemu zgodnie z niniejszą dyrektywą jako oddzielny zespół techniczny otrzymuje znak homologacji WE.
- 5.2. Znak składa się z prostokąta otaczającego literę »e« i cyfr lub liter wyróżniających Państwo Członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE:
- | | |
|--------------------------------|--------------------|
| 1 dla Niemiec | 12 dla Austrii |
| 2 dla Francji | 13 dla Luksemburga |
| 3 dla Włoch | 17 dla Finlandii |
| 4 dla Niderlandów | 18 dla Danii |
| 5 dla Szwecji | 21 dla Portugalii |
| 6 dla Belgii | 23 dla Grecji |
| 9 dla Hiszpanii | 24 dla Irlandii |
| 11 dla Zjednoczonego Królestwa | |

W pobliżu prostokąta musi znajdować się »podstawowy numer homologacji« zawarty w pkt 4 numeru homologacji typu, określonego 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 01.

5.3. Znak homologacji WE, określony w ppkt 5.2, jest czytelny i trwały oraz musi, gdzie jest to możliwe, być widoczny po zainstalowaniu wymiennego konwertera katalitycznego w pojeździe.

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 konwerter katalityczny jest zaprojektowany, zbudowany i możliwy do zainstalowania w sposób umożliwiający pojazdowi spełnienie przepisów niniejszej dyrektywy, które pierwotnie spełniał, oraz w taki sposób, aby emisje substancji zanieczyszczających środowisko były skutecznie ograniczone podczas zwykłego użytkowania pojazdu w normalnych warunkach.

6.1.2. Wymienny konwerter katalityczny jest zainstalowany dokładnie w miejsce oryginalnego konwertera katalitycznego a pozycja próbnika(-ów) tlenu oraz innych czujników w przewodzie wydechowym, jeżeli stosowne, nie ulega zmianie.

6.1.3. Jeżeli oryginalny konwerter katalityczny posiada ochronę termiczną, wymienny konwerter katalityczny również posiada odpowiednią ochronę.

6.1.4. Wymienny konwerter katalityczny 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 konwerter katalityczny typu, o którego homologację złożono wniosek poddaje się badaniom typu I w warunkach opisanych w odpowiednim załączniku do niniejszej dyrektywy, w celu porównania jego funkcjonowania z funkcjonowaniem oryginalnego konwertera katalitycznego, zgodnie z procedurą opisaną poniżej.

6.2.1. Wyznaczenie podstawy porównania

W pojeździe (pojazdach) instaluje się nowy oryginalny konwerter katalityczny (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 a 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 \pm 2 K. Następnie wykonuje się trzy testy typu I.

6.2.2. Badanie spalin przy użyciu wymiennego konwertera katalitycznego

Oryginalny konwerter katalityczny badanego pojazdu(-ów) zastępuje się wymiennym konwerterem katalitycznym (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 a 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.

6.2.3. *Ocena emisji zanieczyszczeń substancji zanieczyszczających środowisko pojazdów wyposażonych w wymienne konwertery katalityczne*

Badany(-e) pojazd(-y) z oryginalnymi konwerterami katalitycznymi odpowiadają limitom zgodnie z homologacją typu pojazdu, z uwzględnieniem, jeżeli stosowne, czynników pogarszających zastosowanych w trakcie homologacji typu pojazdu(-ów).

Wymagania dotyczące emisji przez pojazdy z wymiennym konwerterem katalitycznym uznaje się za spełnione, jeżeli poziom emisji każdej weryfikowanej substancji zanieczyszczającej środowisko (CO, HC, NO_x i zawiesin stałych) spełnia następujące warunki:

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

$$M \leq G$$

gdzie:

M jest wartością średnią emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko ⁽³⁾, uzyskaną z trzech badań typu I przy użyciu wymiennego konwertera katalitycznego;

S jest wartością średnią emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko ⁽³⁾ uzyskaną z trzech badań typu I przy użyciu wymiennego konwertera katalitycznego;

G jest wartością graniczną emisji jednej substancji zanieczyszczającej środowisko lub sumy dwóch substancji zanieczyszczających środowisko ⁽³⁾, 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 konwertery katalityczne 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 zwrotnego w układzie wydechowym**

Wymienny konwerter katalityczny spełnia techniczne wymagania załącznika II do dyrektywy 70/157/EWG.

6.4. **Wymagania dotyczące trwałości**

Wymienny konwerter katalityczny spełnia warunki wyszczególnione w 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

Kategoria silnika	Czynniki pogorszenia jakości				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Cząsteczka stała
Zapłon iskrowy	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Zapłon samoczynny	1,1	—	1,0	1,0	1,2

(¹) Stosowany tylko względem pojazdów homologowanych zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, zmienioną dyrektywą 98/69/WE lub kolejnymi zmieniającymi dyrektywami.

(²) Stosowany tylko względem pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym homologowanych zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, zmienioną dyrektywą 96/69/WE lub wcześniejszymi dyrektywami.

6.5. Wymagania dotyczące zgodności systemu OBD (stosowane tylko względem wymiennych konwerterów katalitycznych, przeznaczonych do zainstalowania w pojazdach wyposażonych w system OBD)

Wykazania zgodności systemu OBD wymaga się tylko gdy oryginalny katalizator był kontrolowany w oryginalnej konfiguracji.

6.5.1. Zgodność wymiennego konwertera katalitycznego z systemem OBD jest wykazywana przy wykorzystaniu procedur opisanych w dyrektywie 98/69/WE, załącznik XI, dodatek 1.

6.5.2. Nie stosuje się przepisów dyrektywy 98/69/WE, załącznik XI, dodatek 1 stosowanych względem części innych niż konwerter katalityczny.

6.5.3. Producent dla rynku wtórnego może wykorzystywać to samo kondycjonowanie i procedury badania, które są wykorzystywane przy pierwotnej homologacji typu. W tym przypadku organ udzielający homologacji typu dostarcza, na wniosek i na niedyskryminacyjnych podstawach, dodatek 2 do świadectwa homologacji typu WE, który zawiera numer i typ cykli kondycjonowania oraz typ cyklu badania wykorzystywanego przez producenta pierwotnego wyposażenia do badania systemu OBD konwertera katalitycznego.

6.5.4. W celu sprawdzenia prawidłowej instalacji i funkcjonowania wszystkich innych części kontrolowanych przez system OBD, system ten nie wskazuje żadnego wadliwego funkcjonowania i nie ma zachowanych żadnych kodów usterki przed zainstalowaniem każdego z wymiennych konwerterów katalitycznych. Ocena statusu systemu OBD na koniec badań opisanych w ppkt 6.2.1 niniejszego załącznika może być wykorzystana do tego celu.

6.5.5. MI (odnośny ppkt 2.5 załącznika XI do niniejszej dyrektywy) nie może uruchamiać się podczas funkcjonowania pojazdu wymaganego w ppkt 6.2.2 niniejszego załącznika.

7. DOKUMENTACJA

7.1. Do każdego nowego wymiennego konwertera katalitycznego zostają załączone następujące informacje:

7.1.1. nazwa producenta katalizatora i znak towarowy;

7.1.2. pojazdy (włączając rok produkcji), dla których homologowano zastępczy konwerter katalityczny, włączając gdzie stosowne, oznakowanie w celu zidentyfikowania czy wymienny konwerter katalityczny nadaje się do zainstalowania w pojeździe, który jest wyposażony w system OBD;

7.1.3. instrukcje instalacji, gdzie zachodzi taka konieczność.

7.2. Niniejsze informacje są dostarczone:

w postaci ulotki załączonej do wymiennego konwertera katalitycznego; albo

na opakowaniu, w którym sprzedaje się wymienny konwerter katalityczny; albo

za pomocą wszelkich innych stosownych środków.

W każdym przypadku, informacje muszą być dostępne w katalogu produktu rozprowadzanym w punktach sprzedaży przez producenta wymiennych konwerterów katalitycznych.

8. ZMIANA TYPU I ZMIANY DO HOMOLOGACJI

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

9. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

Środki mające na celu zapewnienie zgodności produkcji przyjmuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.

9.2. **Przepisy szczególne**

9.2.1. Kontrole określone w ppkt 2.2 załącznika X do dyrektywy 70/156/EWG obejmują zgodność z charakterystyką, jak określono w ppkt 2.4 niniejszego załącznika.

9.2.2. W celu zastosowania ppkt 3.5 załącznika X do dyrektywy 70/156/EWG, można przeprowadzić badania opisane w ppkt 6.2 niniejszego załącznika (wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń). W takim przypadku posiadacz homologacji może wnioskować o użycie jako podstawy porównania nie oryginalnego konwertera katalitycznego, a wymiennego konwertera katalitycznego, którego użyto podczas badań 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 wzorcowej.

Dodatek 1

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

Następujące informacje, jeżeli stosowne, należy dostarczyć w trzech egzemplarzach z załączonym spisem treści. Wszelkie rysunki muszą być dostarczone w odpowiedniej skali oraz w wystarczających szczegółach na formacie A4 lub na folderze formatu A4. Fotografie, jeżeli załączone, muszą prezentować wystarczające szczegóły.

Jeżeli układ, części lub oddzielne zespoły techniczne posiadają sterowniki elektroniczne, należy podać informacje dotyczącej ich funkcjonowania.

0. 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 umiejscowienie i metoda umieszczenia znaku homologacji WE:
 - 0.8. Adres(-y) zakładu montażu/zakładów montażu:
 1. OPIS URZĄDZENIA
 - 1.1. Marka i typ wymiennego konwertera katalitycznego:
 - 1.2. Rysunki wymiennego konwertera katalitycznego, szczegółowo identyfikujące wszystkie części charakterystyczne wymienione w ppkt 2.3 niniejszego załącznika:
 - 1.3. Opis typu lub typów pojazdu, dla których przeznaczony jest wymienny konwerter katalityczny:
 - 1.3.1. Numer(-y) i/lub symbole charakteryzujące silnik i typ(-y) pojazdu:
 - 1.3.2. Czy wymienny konwerter katalityczny ma być kompatybilny z wymaganiami systemu OBD (tak/nie) (*):
 - 1.4. Opis i rysunki ukazujące położenie wymiennego konwertera katalitycznego względem kolektora(-ów) wydechowego(-ych) silnika:
-

Dodatek 2

Model

(Maksymalny format: A4 (210 mm × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI WE

Pieczęć organu administracji

Powiadomienie dotyczące:

- homologacji typu ⁽⁴⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽⁴⁾,
- odmowy udzielenia homologacji typu ⁽⁴⁾,
- cofnięcia homologacji typu ⁽⁴⁾,

dla typu pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego ⁽⁴⁾ w odniesieniu do dyrektywy..., ostatnio zmienionej dyrektywą...

Numer homologacji typu:

Powód przedłużenia:

Sekcja I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, o ile oznakowany jest na pojeździe/części/oddzielnym zespole technicznym ⁽⁵⁾:
 - 0.3.1. Umieszczenie oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽¹⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, umiejscowienie i metoda umieszczenia znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) zakładu montażu/zakładów montażu:

Sekcja II

1. Dodatkowe informacje (tam, gdzie mają zastosowanie): patrz uzupełnienie
2. Obsługa techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie testów:
3. Data sprawozdania z testów:
4. Numer sprawozdania z testów:
5. Uwagi (jeżeli występują): zobacz uzupełnienie
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. Wykaz załączony do zestawu informacji wniesiony na żądanie organu udzielającego homologacji, który można uzyskać na wniosek.

Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu WE nr...

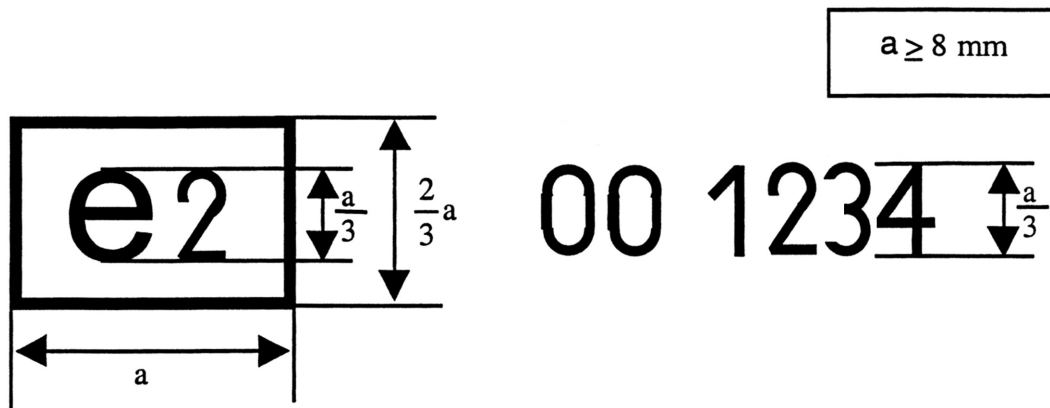
dotyczącego homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego wymiennych konwerterów katalitycznych dla pojazdów silnikowych w odniesieniu do dyrektywy 70/220/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą...

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Marka i typ wymiennego konwertera katalitycznego:
 - 1.2. Typ(-y) pojazdu, dla którego typ konwertera katalitycznego kwalifikuje się jako część wymienna:
 - 1.3. Typ(-y) pojazdu(-ów), na których badano wymienny konwerter katalityczny:
 - 1.3.1. Czy wymienny konwerter katalityczny wykazał zgodność z wymaganiami systemu OBD (tak/nie) ⁽⁴⁾:
 5. Uwagi:
-

Dodatek 3

Wzór znaków homologacji typu WE

(patrz ppkt 5.2 niniejszego załącznika)



Powyższy znak homologacji umieszczony na części wymiennego konwertera katalitycznego pokazuje, że dany typ uzyskał homologację we Francji (e 2) na podstawie niniejszej dyrektywy. Pierwsze dwie cyfry numeru homologacyjnego (00) odnoszą się do kolejnego numeru przydzielonego ostatnim przyjętym zmianom do dyrektywy 70/220/EWG. Następne cztery cyfry (1 2 3 4) są tymi, które przydzielił wymiennemu konwerterowi katalitycznemu organ udzielający homologacji jako podstawowy numer homologacji.”

- (1) Jak określono w sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG.
- (2) Do celów badania pokazowego pojazdów wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym, kiedy wartość HC mierzona w ramach ppkt 6.2.1 niniejszego załącznika jest wyższa niż wartość mierzona podczas udzielania homologacji pojazdu, różnicę należy dodać do wartości progowych wymienionych w ppkt 3.3.2 załącznika XI, względem którego stosuje się rozciągnięcie przyznane w pkt 1 dodatku 1 do załącznika XI.
- (3) Odpowiednio w odniesieniu do wartości dopuszczalnych określonych w ppkt 5.3.2.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/WE w wersji, na którą pojazdy wyposażone w oryginalny konwerter katalityczny otrzymały homologację typu.
- (4) Niepotrzebne skreślić.
- (5) Jeżeli środki identyfikacji typu zawierają znaki nieodpowiednie do opisu typu pojazdu, części lub oddzielnych zespołów technicznych objętych niniejszym świadectwem homologacji typu, takie znaki są przedstawione w dokumencie za pomocą symbolu: »?» (np. ABC??123??).