31996L0044

20.8.1996 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 210/25

DYREKTYWA KOMISJI 96/44/WE

z dnia 1 lipca 1996 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych ([1]), ostatnio zmienioną dyrektywą 94/12/WE ([2]), w szczególności jej art. 5, a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa Rady 70/220/EWG jest jedną z oddzielnych dyrektyw dotyczących procedury homologacji typu EWG ustanowionej dyrektywą Rady 70/156/EWG ([3]), ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 95/54/WE ([4]), przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG odnoszące się do układów, części oraz oddzielnych zespołów technicznych pojazdów stosuje się do niniejszej dyrektywy;

dyrektywa 70/220/EWG ustanawia specyfikacje dla badania emisji z pojazdów silnikowych objętych jej zakresem, przy czym w świetle zebranych doświadczeń oraz stanu techniki laboratoryjnej wydaje się właściwym przyjęcie tych specyfikacji;

jest również właściwym dopasowanie warunków badania ujętych w dyrektywie 70/220/EWG z warunkami w dyrektywie Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach silnikowych ([5]), ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 93/116/WE ([6]), w szczególności w zakresie stosowanej współzależności między masą odniesienia pojazdu a równoważną wielkością bezwładności;

niniejsza dyrektywa wprowadza przepisy dotyczące stosowania równoważnej bezwładności określonej dyrektywą 70/220/EWG zgodnie z przepisami dyrektywy 80/1268/EWG oraz sformułowaniem w dokumencie informacyjnym i świadectwem homologacji typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, w dostosowaniu do zapisu w dyrektywie 70/156/EWG;

wymienione zmiany odnoszą się jedynie do przepisów administracyjnych i techniki pomiaru emisji zawartych w tej dyrektywie; dlatego nie jest koniecznym unieważnianie istniejących już homologacji dokonanych na podstawie tej dyrektywy ani też zabraniania rejestracji, sprzedaży i dopuszczenie do ruchu nowych pojazdów objętych takimi homologacjami;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

Od dnia 1 stycznia 1997 r. Państwa Członkowskie nie mogą już udzielać:

— homologacji typu EWG zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub

— krajowej homologacji typu, z wyjątkiem przypadków powoływania się na przepisy art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG,

dla nowego typu pojazdu, z przyczyn odnoszących się do zanieczyszczania powietrza przez spaliny, jeśli nie spełnia on przepisów określonych dyrektywą 70/220/EWG.

Niniejsza dyrektywa nie będzie unieważniać jakiejkolwiek homologacji udzielonej wcześniej na podstawie dyrektywy 70/220/EWG ani też zabraniać rozszerzenia homologacji zgodnie z dyrektywą, na podstawie której pierwotnie ich udzielono.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 grudnia 1996 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

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

([1]) Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.
([2]) Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42.
([3]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([4]) Dz.U. L 266 z 8.11.1995, str. 1.
([5]) Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36.
([6]) Dz.U. L 329 z 30.12.1993, str. 39.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych procedur prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 1 lipca 1996 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY W ZAŁĄCZNIKACH DO DYREKTYWY 70/220/EWG

1. Między artykułami a załącznikiem I zostaje włączony następujący wykaz załączników:

„WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I:	Zakres, definicje, wniosek o homologację typu EWG, przyznanie homologacji typu EWG, wymagania i badania, modyfikacje typu, zgodność produkcyjna, przepisy przejściowe
ZAŁĄCZNIK II:	Dokument informacyjny
	Dodatek: Informacja dotycząca warunków badania
ZAŁĄCZNIK III:	Badanie typu I (kontrola średniej emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej po rozruchu silnika na zimno)
	Dodatek 1: Cykl operacyjny stosowany w badaniu typu I
	Dodatek 2: Hamownia podwoziowa
	Dodatek 3: Metoda pomiaru symulacji drogowej na hamowni podwoziowej
	Dodatek 4: Sprawdzenie bezwładności innej niż mechaniczna
	Dodatek 5: Opis układów pobierania próbek z rury wydechowej
	Dodatek 6: Metoda kalibracji urządzenia
	Dodatek 7: Weryfikacja całego układu
	Dodatek 8: Obliczenie emisji zanieczyszczeń
ZAŁĄCZNIK IV:	Badanie typu II (kontrola emisji tlenku węgla przy pracy na biegu jałowym)
ZAŁĄCZNIK V:	Badanie typu III (kontrola emisji gazów ze skrzyni korbowej)
ZAŁĄCZNIK VI:	Badanie typu IV (określanie emisji wyparnej z pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym)
	Dodatek: Kalibracja urządzenia do badań emisji wyparnej
ZAŁĄCZNIK VII:	Badanie typu V (badanie starzenia dla kontroli trwałości urządzeń przeciwdziałających zanieczyszczeniu)
ZAŁĄCZNIK VIII:	Specyfikacje paliw odniesienia
ZAŁĄCZNIK IX:	Świadectwo homologacji typu EWG
	Dodatek: Addendum.”.

Załącznik I:

2. Tytuł załącznika I otrzymuje brzmienie:

„Zakres, definicje, wniosek o homologację typu EWG, przyznanie homologacji typu EWG, wymagania i badania, modyfikacje typu, zgodność produkcyjna, przepisy przejściowe"

3. Sekcja 1: Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Niniejszą dyrektywę stosuje się do:

— emisji z rury wydechowej, emisji wyparnej, emisji gazów ze skrzyni korbowej oraz trwałości urządzeń przeciwdziałających zanieczyszczeniom dla wszystkich pojazdów silnikowych wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym

oraz

— emisji z rury wydechowej oraz trwałości urządzeń przeciwdziałających zanieczyszczeniom z pojazdów kategorii M_1 i N_1[1] wyposażonych w silniki wysokoprężne

objętych zakresem art. 1 dyrektywy 70/220/EWG w wersji dyrektywy Rady 83/351/EWG (*), z wyjątkiem tych pojazdów kategorii N_1, w odniesieniu do których przyznano homologację typu zgodnie z dyrektywą Rady 88/77/EWG (**).

(*) Dz.U. L 197 z 20.7.1983, str. 1.
(**) Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33."

4. Przypis 1 otrzymuje brzmienie:

„([1]) Jak określono w załączniku II sekcja A do dyrektywy 70/156/EWG."

5. Ppkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w załączniku II."

6. Skreśla się ppkt 3.2.1.

7. Skreśla się ppkt 3.2.2.

8. Ppkt 3.2.3 otrzymuje oznaczenie ppkt 3.2.1 i otrzymuje brzmienie:

„3.2.1. W odpowiednim przypadku należy przedłożyć kopie innych homologacji typu z odpowiednimi danymi pozwalającymi na rozszerzenie homologacji oraz ustalenie współczynników pogorszenia działania."

9. Po ppkt 4.2 dodaje się nowy ppkt 4.3 w brzmieniu:

„4.3. Numer homologacji przyznaje się każdemu typowi homologowanego pojazdu zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG. To samo Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu."

10. Rysunek I.5.2: „masa" zastępuje się „masą maksymalną."

11. Ppkt 5.3.1.4:

— Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Z zastrzeżeniem wymagań ppkt 5.3.1.5 badanie musi być powtórzone trzy razy."

— Ppkt 5.3.1.4.1: Skreśla się przypis 1.

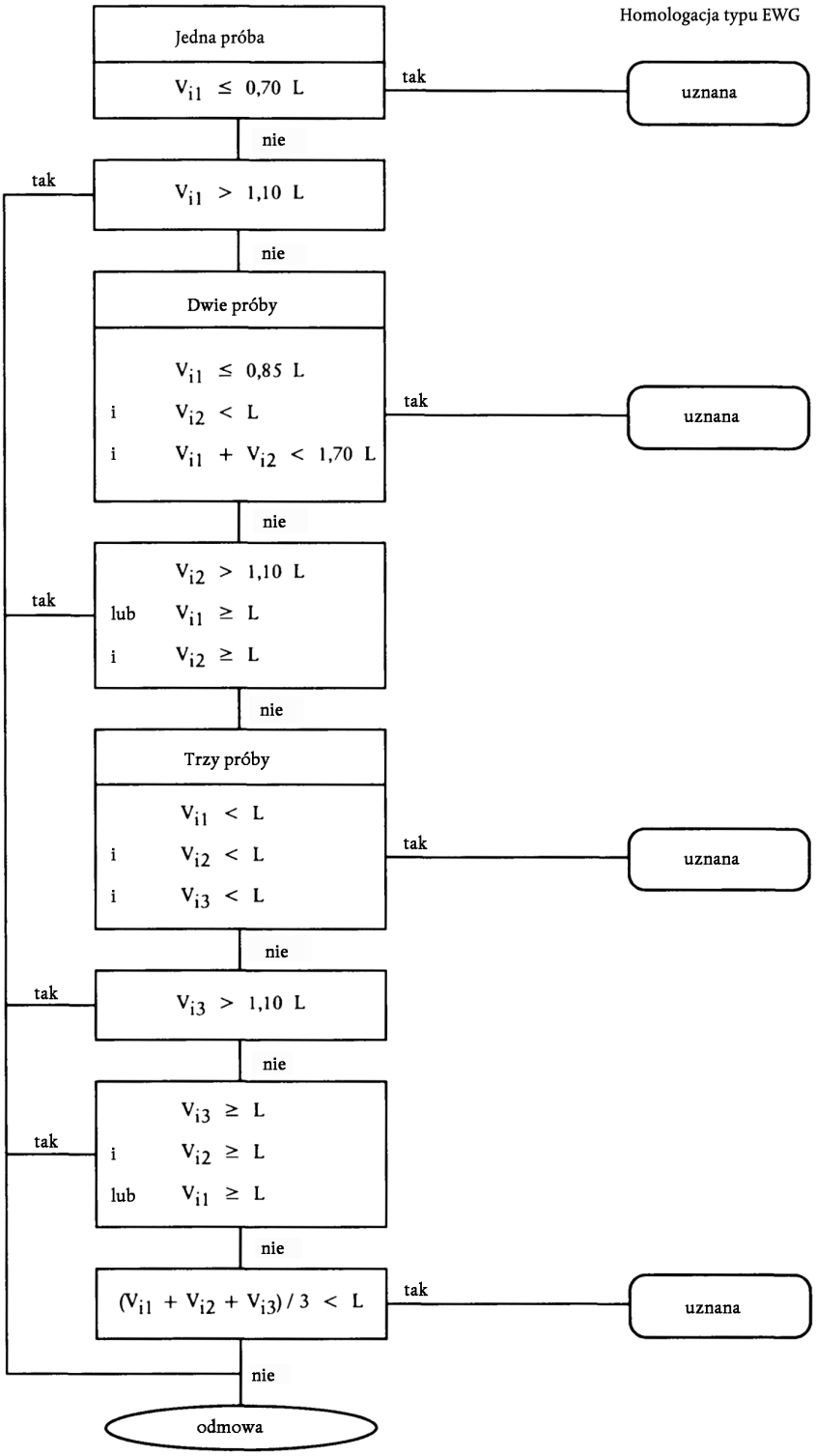
— Skreśla się ppkt 5.3.1.4.2.

— Rysunek I.5.3 zastępuje się nowym rysunkiem:

Rysunek I.5.3

Schemat technologiczny dla homologacji typu I

(patrz ppkt 5.3.1)



12. Punkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. **Modyfikacje typu i zmiany do homologacji**

W przypadku zmiany typu homologowanego na mocy niniejszej dyrektywy, stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG oraz, gdzie stosowne, następujące przepisy szczególne:"

13. Ppkt 6.1.1.1 otrzymuje brzmienie:

„6.1.1.1. Homologacja przyznana typowi pojazdu może zostać rozszerzona tylko na typy pojazdów o masie odniesienia wymagającej stosowania następnych dwóch wyższych wartości bezwładności równoważnych lub wszelkiej niższej bezwładności równoważnej."

14. Ppkt 6.1.2.3. Koniec pierwszego zdania otrzymuje brzmienie:

„... z zastrzeżeniem zatwierdzenia służby technicznej."

15. Ppkt 6.3.1.1. Dodaje się tiret w brzmieniu:

„— wymiary od osi otworu cylindrowego do środka."

16. Ppkt 6.3.1.2:

— W wersji portugalskiej „conversor catalitico" zastępuje się przez „catalisador".

— Tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— wielkość i kształt katalizatorów (objętość monolityczna ± 10 %),"

— W tiret dziesiątym i po „wlot do katalizatora)," dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Ta zmiana temperatury jest sprawdzana w warunkach ustalonych przy prędkości 120 km/h i ustawieniu obciążenia dla badania typu I."

17. Ppkt 6.3.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.3.1.3. Kategoria bezwładności: dwie kategorie bezwładności bezpośrednio powyżej i wszelkie kategorie bezwładności poniżej."

18. Ppkt 7.1.1 otrzymuje brzmienie:

„7.1.1. Jeżeli wykonuje się badanie typu I, a homologacja typu pojazdu posiada jedno lub więcej rozszerzeń, badania wykonane zostaną na pojeździe opisanym w początkowym zestawie informacyjnym albo na pojeździe opisanym w zestawie informacyjnym dotyczącym właściwego rozszerzenia."

Załącznik II

19. Załącznik II zastępuje się nowym załącznikiem II w brzmieniu:

„*ZAŁĄCZNIK II*

DOKUMENT INFORMACYJNY NR.....

na mocy załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG (*) odnoszącej się do homologacji typu EWG pojazdu w odniesieniu do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje pochodzące z pojazdów silnikowych (dyrektywa 70/220/EWG ostatnio zmieniona dyrektywą.../.../-WE)

Jeśli ma to zastosowanie należy dostarczyć w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści, następujące informacje. Rysunki w odpowiedniej skali, dostatecznie szczegółowe, należy dostarczać w formacie A4 lub na folderze formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, należy dostarczyć informacje dotyczące ich działania.

0. OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....

0.2. Typ i powszechnie stosowana(-e) nazwa(-y) handlowa(-e): .....

0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli zaznaczone na pojeździe ([b]): .....

0.3.1. Miejsce oznakowania pojazdu: .....

0.4. Kategoria pojazdu ([c]): .....

0.5. Nazwa i adres producenta: .....

0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażowych: .....

1. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1.1. Zdjęcia i/lub rysunki reprezentatywnego pojazdu: .....

1.3.3. Osie napędzane (liczba, pozycja, wzajemne połączenie): .....

2. MASY I WYMIARY ([e]) (w kg i mm)

(Odnieść do rysunku, gdzie jest to właściwe)

2.6. Masa pojazdu z nadwoziem gotowego do jazdy lub masa podwozia z kabiną, jeśli producent nie wyposaża pojazdu w nadwozie (z typowym osprzętem, włączając płyny chłodnicze, oleje, paliwo, narzędzia, koło zapasowe i kierowcę[o] (maksymalna i minimalna): .....

2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa obciążonego pojazdu podana przez producenta[y] (maksymalna i minimalna): .....

3. ZESPÓŁ SILNIKOWY ([q])

3.1. Producent: .....

3.1.1. Kod silnika podany przez producenta (zaznaczony na silniku lub inne środki pozwalające na identyfikację): .....

3.2. Silnik spalinowy

3.2.1.1. Zasada działania: zapłon iskrowy/zapłon samoczynny, czterosuwowy/dwusuwowy ([l])

(*) Numery pozycji i przypisów stosowane w niniejszym dokumencie informacyjnym odpowiadają właściwym numerom w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Pozycje niezwiązane z celem niniejszej dyrektywy zostały opuszczone.

3.2.1.2. Liczba i układ cylindrów: .....

3.2.1.2.1. Średnica ([7]): ..... mm

3.2.1.2.2. Skok ([8]): ..... mm

3.2.1.2.3. Kolejność zapłonu: .....

3.2.1.3. Pojemność silnika ([9]): ..... cm^3

3.2.1.4. Objętościowy stopień sprężania([2]): .....

3.2.1.5. Rysunki komory spalania, denka tłoka i, w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, pierścieni tłokowych: .....

3.2.1.6. Prędkość na biegu jałowym ([2]): ..... min^{-1}

3.2.1.7. Zawartość objętościowa tlenku węgla w gazach spalinowych na biegu jałowym silnika ([2]): ..... % podana przez producenta (tylko dla silników o zapłonie iskrowym)

3.2.1.8. Maksymalna moc netto ([1]): ..... kW przy ..... min^{-1} (wartość zadeklarowana przez producenta)

3.2.2. Paliwo: olej napędowy/benzyna/LPG/inne ([1])

3.2.2.1. Liczba oktanowa (metoda badawcza), benzyna ołowiowa: .....

3.2.2.2. Liczba oktanowa (metoda badawcza), benzyna bezołowiowa: .....

3.2.2.3. Wlot zbiornika paliwa: otwór zabezpieczony/etykieta ([1])

3.2.4. Układ zasilania paliwem

3.2.4.1. Z gaźnika(-ów): tak/nie ([1])

3.2.4.1.1. Marka(-i): .....

3.2.4.1.2. Typ(-y): .....

3.2.4.1.3. Zainstalowana liczba: .....

3.2.4.1.4. Regulacja ([2]):

3.2.4.1.4.1. Dysze: .....
3.2.4.1.4.2. Zwężki Venturi: .....
3.2.4.1.4.3. Poziom komory pływaka: .....
3.2.4.1.4.4. Masa pływaka: .....
3.2.4.1.4.5. Iglica pływaka: .....

} Lub wykres krzywej zasilania paliwem w funkcji przepływu powietrza oraz nastawy potrzebne do utrzymania krzywej

3.2.4.1.5. Układ rozruchu zimnego silnika: ręcznie/automatycznie ([1])

3.2.4.1.5.1. Zasada(-y) działania: .....

3.2.4.1.5.2. Zakresy działania/nastawy ([1]) ([2]): .....

3.2.4.2. Wtrysk paliwa (tylko silniki wysokoprężne): tak/nie ([1])

3.2.4.2.1. Opis układu: .....

3.2.4.2.2. Zasada działania: wtrysk bezpośredni/komora wstępna/komora wirowa ([1])

3.2.4.2.3. Pompa wtryskowa

3.2.4.2.3.1. Marka(-i): .....

3.2.4.2.3.2. Typ(-y): .....

3.2.4.2.3.3. Maksymalna dawka paliwa ([1]) ([2]): ..... mm^3/suw lub cykl przy prędkości obrotowej pompy: ... min^{-1} lub, alternatywnie, wykres charakterystyki: .....

3.2.4.2.3.4. Moment wtrysku ([2]): .....

3.2.4.2.3.5. Krzywa wyprzedzenia wtrysku ([2]): .....

3.2.4.2.3.6. Procedura kalibracji: stanowisko pomiarowe/silnik ([1])

3.2.4.2.4. Regulator obrotów

3.2.4.2.4.1. Typ: .....

3.2.4.2.4.2. Punkt odcięcia

3.2.4.2.4.2.1. Punkt odcięcia pod obciążeniem: ..... min^{-1}

3.2.4.2.4.2.2. Punkt odcięcia bez obciążenia: ..... min^{-1}

3.2.4.2.6. Wtryskiwacz(-e)

3.2.4.2.6.1. Marka(-i): .....

3.2.4.2.6.2. Typ(-y): .....

3.2.4.2.6.3. Ciśnienie otwarcia [2]: ..... kPa lub wykres charakterystyki [2]: .....

3.2.4.2.7. Układ rozruchu zimnego silnika

3.2.4.2.7.1. Marka(-i): .....

3.2.4.2.7.2. Typ(-y): .....

3.2.4.2.7.3. Opis: .....

3.2.4.2.8. Dodatkowe wspomaganie rozruchu

3.2.4.2.8.1. Marka(-i): .....

3.2.4.2.8.2. Typ(-y): .....

3.2.4.2.8.3. Opis układu: .....

3.2.4.3. Wtrysk paliwa (tylko zapłon iskrowy): tak/nie [1]

3.2.4.3.1. Zasada działania: kolektor wlotowy (jedno-/wielopunktowy [1])/wtrysk bezpośredni/inny (określić) [1]:.....

3.2.4.3.2. Marka(-i): .....

3.2.4.3.3. Typ(-y): .....

3.2.4.3.4. Opis układu:

W przypadku układów innych niż wtrysk ciągły podać odpowiednie szczegóły:

3.2.4.3.4.1. Typ lub numer układu sterowania: .....

3.2.4.3.4.2. Typ regulatora paliwa: .....

3.2.4.3.4.3. Typ czujnika przepływu powietrza: .....

3.2.4.3.4.4. Typ rozdzielacza paliwa: .....

3.2.4.3.4.5. Typ regulatora ciśnienia: .....

3.2.4.3.4.6. Typ mikrołącznika: .....

3.2.4.3.4.7. Typ pokrętła regulacji wolnych obrotów: .....

3.2.4.3.4.8. Typ obudowy przepustnicy: .....

3.2.4.3.4.9. Typ czujnika temperatury wody: .....

3.2.4.3.4.10. Typ czujnika temperatury powietrza: .....

3.2.4.3.4.11. Typ wyłącznika temperatury: .....

3.2.4.3.5. Wtryskiwacze: ciśnienie otwarcia [2]: ..... kPa lub wykres charakterystyki [2]: .....

3.2.4.3.6. Moment wtrysku: .....

3.2.4.3.7. Układ rozruchu zimnego silnika

3.2.4.3.7.1. Zasada(-y) działania: .....

3.2.4.3.7.2. Zakresy działania/nastawy [1] [2]: .....

3.2.4.4. Pompa zasilająca

3.2.4.4.1. Ciśnienie [2]: ..... kPa lub wykres charakterystyki [2]: .....

3.2.6. Zapłon

3.2.6.1. Marka(-i): .....

3.2.6.2. Typ(-y): .....

3.2.6.3. Zasada działania: .....

3.2.6.4. Krzywa wyprzedzenia zapłonu ([2]): .....

3.2.6.5. Statyczny punkt zapłonu ([2]): ..... stopni przed GMP

3.2.6.6. Szczelina stykowa ([2]): ..... mm

3.2.6.7. Kąt wzniosu krzywki ([2]): ..... stopni

3.2.7. Układ chłodzenia (ciecz/powietrze) ([1])

3.2.8. Układ zasysania

3.2.8.1. Urządzenie doładowania ciśnienia: tak/nie ([1])

3.2.8.1.1. Marka(-i): .....

3.2.8.1.2. Typ(-y): .....

3.2.8.1.3. Opis układu (np. maksymalne ciśnienie doładowania ..... kPa, przepustnica spalin, jeśli ma zastosowanie): .....

3.2.8.2. Chłodnica międzystopniowa: tak/nie ([1])

3.2.8.4. Opis i rysunki przewodów wlotowych i ich wyposażenia (komora sprężonego powietrza, urządzenie grzejne, dodatkowe wloty powietrza itp.): .....

3.2.8.4.1. Opis kolektora wlotowego (dołączyć rysunki i/lub zdjęcia): .....

3.2.8.4.2. Filtr powietrza, rysunki: ....., lub

3.2.8.4.2.1. Marka(-i): .....

3.2.8.4.2.2. Typ(-y): .....

3.2.8.4.3. Tłumik wlotowy, rysunki: ....., lub

3.2.8.4.3.1. Marka(-i): .....

3.2.8.4.3.2. Typ(-y): .....

3.2.9. Układ wydechowy

3.2.9.2. Opis i/lub rysunki układu wydechowego: .....

3.2.11. Rozrząd zaworów lub dane równorzędne

3.2.11.1. Maksymalny wznios zaworów, kąty otwarcia i zamknięcia lub szczegóły dotyczące rozrządu alternatywnego układu rozdzielczego, w odniesieniu do punktów zwrotnych: .....

3.2.11.2. Zakresy odniesienia lub nastawcze ([1]): .....

3.2.12. Działania podjęte przeciw zanieczyszczeniu powietrza

3.2.12.1. Urządzenie zawracające do obiegu gazy ze skrzyni korbowej (opis i rysunki): .....

3.2.12.2. Dodatkowe urządzenia przeciw zanieczyszczeniom (jeśli występują, oraz jeśli nie są uwzględnione w innej pozycji)

3.2.12.2.1. Katalizator: tak/nie ([1])

3.2.12.2.1.1. Liczba katalizatorów i ich części: .....

3.2.12.2.1.2. Wymiary, kształt i objętość katalizatora(-ów): .....

3.2.12.2.1.3. Typ działania katalizatora: .....

3.2.12.2.1.4. Całkowita zawartość metali szlachetnych: .....

3.2.12.2.1.5. Stężenie względne: .....

3.2.12.2.1.6. Podłoże (budowa i materiał): .....

3.2.12.2.1.7. Gęstość komórek: .....

3.2.12.2.1.8. Typ obudowy katalizatora(-ów): .....

3.2.12.2.1.9. Usytuowanie katalizatora(-ów) (miejsce i odległość odniesienia w linii układu wydechowego): .....

3.2.12.2.1.10. Osłona termiczna: tak/nie [1]

3.2.12.2.2. Czujnik tlenu: tak/nie [1]

3.2.12.2.2.1. Typ: .....

3.2.12.2.2.2. Umiejscowienie: .....

3.2.12.2.2.3. Zakres kontroli: .....

3.2.12.2.3. Wtrysk powietrza: tak/nie [1]

3.2.12.2.3.1. Typ (impulsowy, pompa powietrza itp.): .....

3.2.12.2.4. Powtórny obieg gazów wydechowych: tak/nie [1]

3.2.12.2.4.1. Właściwości (natężenie przepływu itp.): .....

3.2.12.2.5. Układ kontroli emisji wyparnej: tak/nie [1]

3.2.12.2.5.1. Szczegółowy opis urządzeń i ich stan wyregulowania: .....

3.2.12.2.5.2. Rysunek układu kontroli emisji wyparnej: .....

3.2.12.2.5.3. Rysunek pochłaniacza węglowego: .....

3.2.12.2.5.4. Masa suchego węgla drzewnego: ..... g

3.2.12.2.5.5. Rysunek schematyczny zbiornika paliwa, ze wskazaniem pojemności i materiału: .....

.....

3.2.12.2.5.6. Rysunek osłony termicznej między zbiornikiem a układem wydechowym: .....

3.2.12.2.6. Filtr cząstek stałych (pyłów): tak/nie [1]

3.2.12.2.6.1. Wymiary, kształt i pojemność filtra cząstek stałych: .....

3.2.12.2.6.2. Typ i budowa filtra cząstek stałych: .....

3.2.12.2.6.3. Umiejscowienie (odległość odniesienia w linii układu wydechowego): .....

3.2.12.2.6.4. Metoda lub system regeneracji, opis lub rysunek: .....

3.2.12.2.7. Inne układy (opis i działanie): .....

4. PRZENIESIENIE NAPĘDU[v]

4.4. Sprzęgło (typ): .....

4.4.1. Maksymalny moment obrotowy: .....

4.5. Skrzynia biegów

4.5.1. Typ (ręczna/automatyczna/o przełożeniu ciągłym [1]): .....

4.6. Przełożenia

Bieg	Przełożenie wewnętrzne (stosunek liczby obrotów silnika do liczby obrotów wałka głównego skrzyni biegów)	Końcowe przełożenie (-nia) (stosunek liczby obrotów wałka głównego skrzyni biegów do liczby obrotów kół napędzanych)	Całkowite przełożenie
Maksimum dla przekładni ciągłej [1]			
1			
2			
3			
....			
Minimum dla przekładni ciągłej [1]			
Bieg wsteczny			

[1] Przekładnia o przełożeniu ciągłym

6.	ZAWIESZENIE
6.6.	Opony i koła
6.6.1.	Zestaw(-y) opona/koło (dla opon podać oznaczenie wielkości, minimalny wskaźnik ładowności, symbol kategorii minimalnej prędkości; dla kół podać rozmiar(-y) obręczy oraz odsadzenie(-a))
6.6.1.1.	Osie
6.6.1.1.1.	Oś 1: .....
6.6.1.1.2.	Oś 2: .....
6.6.1.1.3.	Oś 3: .....
6.6.1.1.4.	Oś 4: .....
	itd.
6.6.2.	Górna i dolna granica promieni tocznych
6.6.2.1.	Oś 1: .....
6.6.2.2.	Oś 2: .....
6.6.2.3.	Oś 3: .....
6.6.2.4.	Oś 4: .....
	itd.
6.6.3.	Ciśnienie(-nia) w oponie, zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu: ..... kPa
9.	NADWOZIE
9.10.3.	Siedzenia
9.10.3.1.	Ilość: .....

Data, plik

Dodatek

INFORMACJA DOTYCZĄCA WARUNKÓW BADANIA

1.	**Świece zapłonowe**
1.1.	Marka: .....
1.2.	Typ: .....
1.3.	Ustawienie szczeliny iskrowej: .....
2.	**Cewka zapłonowa**
2.1.	Marka: .....
2.2.	Typ: .....
3.	**Kondensator zapłonu**
3.1.	Marka: .....
3.2.	Typ: .....
4.	**Zastosowany smar**
4.1.	Marka: .....
4.2.	Typ: .....

”

Załącznik III

20. Ppkt 4.1.4.2: Koniec zdania drugiego otrzymuje brzmienie:

„..... musi wynosić 5 % przy 120, 100, 80, 60 i 40, oraz 10 % przy 20 km/h."

21. Ppkt 4.1.5.2: Koniec zdania pierwszego otrzymuje brzmienie:

„..... prędkości 120, 100, 80, 60, 40 i 20 km/h."

22. Ppkt 4.2.3:

— Skreśla się zdanie pierwsze.

— Skreśla się rysunek III.4.2.3.

23. Ppkt 4.2.7: Po przecinku otrzymuje brzmienie:

„..... przewody łączące muszą zostać podłączone możliwie najbliżej do pojazdu, lecz w taki sposób, aby nie zakłócić funkcjonowania pojazdu."

24. Ppkt 4.3.1.2:

— Zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Błąd pomiarowy nie może przekroczyć ± 2 % (błąd wewnętrzny analizatora) bez względu na rzeczywistą wartość dla gazów kalibracyjnych. W przypadku stężeń poniżej 100 ppm, błąd pomiarowy nie może przekroczyć ± 2 ppm. Próbka powietrza otoczenia musi być mierzona przy pomocy tego samego analizatora we właściwym zakresie."

— Skreśla się zdanie trzecie i czwarte.

— Zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Bilans mikrogramowy stosowany do określania ciężaru wszelkich filtrów musi posiadać dokładność 5 µg oraz podziałkę skali 1 µg."

25. Ppkt 4.3.2: W sekcji trzeciej zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Sonda do pobierania próbek pyłów w przepływie gazu badanego musi być usytuowana w ciągu rozcieńczającym w taki sposób, aby próbka reprezentatywna gazu przepływającego mogła być pobierana z jednorodnej mieszanki powietrze/spaliny, a temperatura mieszanki powietrze/gazy spalinowe 325 K (52 °C) nie została przekroczona bezpośrednio przed filtrem pyłów."

26. Ppkt 5.1:

— Tabelę zastępuje się nową tabelą:

Masa odniesienia pojazdu RW (kg)	Bezwładność równoważna (kg)
„RW ≤ 480	455
480 < RW ≤ 540	510
540 < RW ≤ 595	570
595 < RW ≤ 650	625
650 < RW ≤ 710	680
710 < RW ≤ 765	740
765 < RW ≤ 850	800
850 < RW ≤ 965	910
965 < RW ≤ 1 080	1 020
1 080 < RW ≤ 1 190	1 130
1 190 < RW ≤ 1 305	1 250
1 305 < RW ≤ 1 420	1 360
1 420 < RW ≤ 1 530	1 470
1 530 < RW ≤ 1 640	1 590
1 640 < RW ≤ 1 760	1 700
1 760 < RW ≤ 1 870	1 810
1 870 < RW ≤ 1 980	1 930
1 980 < RW ≤ 2 100	2 040
2 100 < RW ≤ 2 210	2 150
2 210 < RW ≤ 2 380	2 270
2 380 < RW ≤ 2 610	2 270
2 610 < RW	2 270"

— Po tabeli dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli na dynamometrze nie jest dostępna odpowiednia wartość bezwładności równoważnej, należy wybrać wartość większą, najbliższą masy odniesienia pojazdu."

27. Ppkt 5.3.1: Po akapicie pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:

„Na wniosek producenta pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym można przygotowywać w ramach cyklu jazdy części I i części II."

28. Ppkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. Przy końcu pierwszego czterdziestosekundowego okresu biegu jałowego (patrz ppkt 6.2.2), na pojazd zostaje skierowany strumień powietrza o zmiennej prędkości. Prędkość dmuchawy jest taka, aby przy zakresie działania od 10 km/h do co najmniej 50 km/h prędkość liniowa powietrza przy wylocie dmuchawy wynosiła do ± 5 km/h odpowiedniej prędkości wałków. Ostatecznie dobrane warunki pracy dmuchawy mają następującą charakterystykę:

— Powierzchnia: co najmniej 0,2 m^2

— Wznios dolnej krawędzi ponad podłożem: około 20 cm

— Odległość od czoła pojazdu: około 30 cm

Alternatywna prędkość powietrza z dmuchawy wynosi co najmniej 6 m/s (21,6 km/h). Na wniosek producenta w odniesieniu do określonych pojazdów (np. półciężarówek, pojazdów poruszających się poza drogami publicznymi) można zmodyfikować wysokość położenia dmuchawy."

29. Ppkt 6.1.4 otrzymuje brzmienie:

„6.1.4. Podczas badania prędkość jest rejestrowana w funkcji czasu lub przejmowana przez układ gromadzenia danych tak, aby możliwa była ocena prawidłowości wykonywanych cykli."

30. Ppkt 6.3.1:

— Dodaje się następujący tekst:

„Patrz dodatek tabelaryczny III.1.2 i III.1.3."

— Skreśla się ppkt 6.3.1.1–6.3.1.6.

Dodatek 2

31. Ppkt 1.1: „100 km/h" zastępuje się „120 km/h".

32. Ppkt 1.2.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2.2. Obciążenie pochłaniane przez efekty tarcia wewnętrznego hamulca i hamowni podwoziowej od prędkości 0 do 120 km/h wynosi:

$F = (a + b \cdot V^2) \pm 0{,}1 \cdot F_{80}$ (bez wartości ujemnej)

gdzie:

F = obciążenie całkowite pochłaniane przez hamownię podwoziową (N)

a = wartość równoważna z oporem toczenia (N)

b = wartość równoważna ze współczynnikiem oporu powietrza $(N/(km/h)^2)$

V = prędkość (km/h)

F_{80} = obciążenie przy prędkości 80 km/h (N)."

33. Ppkt 2.1: Dwa pierwsze zdania otrzymują brzmienie:

„Niniejszy dodatek opisuje metodę, którą należy stosować do ustalania obciążenia pochłanianego przez hamulec dynamometryczny.

Pochłaniane obciążenie obejmuje obciążenie pochłaniane przez efekty tarcia oraz obciążenie pochłaniane przez urządzenie pochłaniające."

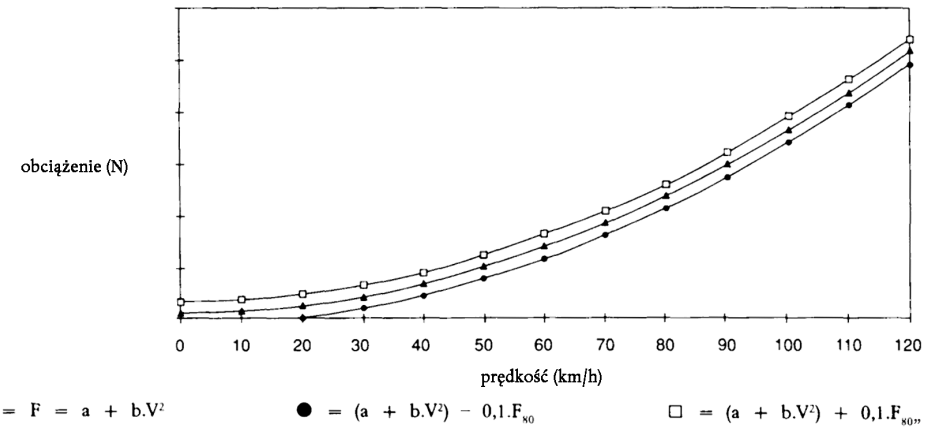
34. Ppkt 2.2: Nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Kalibrowanie wskaźnika obciążenia w funkcji pochłanianego obciążenia."

35. Rysunek III.2.2.2 zastępuje się nowym rysunkiem:

„Rysunek III.2.2.2

Wykres ilustrujący wielkość obciążenia na hamowni podwoziowej



36. Ppkt.2.2.5 otrzymuje brzmienie:

„2.2.5. Odnotować obciążenie oznaczone F_i (N)."

37. Ppkt 2.2.10: „moc trakcyjna" zastępuje się „obciążenie".

38. Ppkt 2.2.11 otrzymuje brzmienie:

„2.2.11. Obliczyć pochłaniane obciążenie przy pomocy wzoru:

$$F = \frac{M_i \bullet \Delta V}{t}$$

gdzie:

F = obciążenie pochłonięte w N

M_i = bezwładność równoważna w kilogramach (z wyłączeniem wpływów bezwładnościowych swobodnego wałka tylnego)

ΔV = odchylenie prędkości w m/s (10 km/h = 2,775 m/s)

t = czas zużyty na przejście rolki z 85 na 75 km/h."

39. Ppkt 2.2.12:

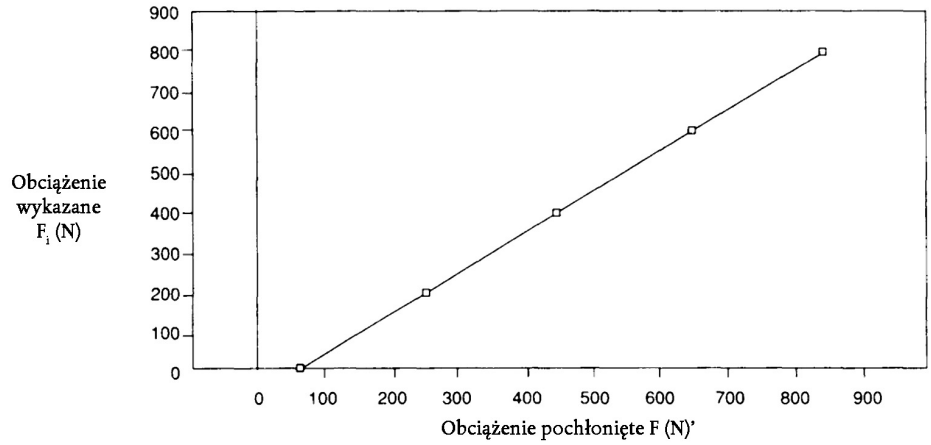
— Ppkt 2.2.12 otrzymuje brzmienie:

„2.2.12. Rysunek III.2.2.12 pokazuje obciążenie wykazane przy 80 km/h w odniesieniu do obciążenia pochłanianego przy 80 km/h."

— Rysunek III.2.2.12 zastępuje się nowym rysunkiem:

„Rysunek III.2.2.12

Obciążenie wykazane przy 80 km/h w odniesieniu do obciążenia pochłanianego przy 80 km/h



40. Ppkt 2.3:

Nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Kalibracja wskaźnika obciążenia w funkcji obciążenia pochłanianego dla innych prędkości”

41. Ppkt 2.4:

„moc” zastępuje się „obciążenie”.

42. Ppkt 2.4.2:

„moc (P_a)” zastępuje się „obciążenie”.

43. Ppkt 2.4.3 otrzymuje brzmienie:

„2.4.3. Odnotować obciążenie pochłaniane przy 120, 100, 80, 60, 40 i 20 km/h.”

44. Ppkt 2.4.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4.4. Wykreślić krzywą F(V)...”

45. Ppkt 2.4.5:

„moc P_a” zastępuje się „obciążenie F”.

46. Ppkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. Metody dokonywania ustawień

Ustawienia hamulca dynamometrycznego mogą być dokonane przy stałej prędkości 80 km/h zgodnie z wymaganiami określonymi w dodatku 3.”

47. Ppkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Metoda alternatywna

Za zgodą producenta można użyć następującej metody:

3.2.1. Hamulec zostaje ustawiony tak, aby wchłonąć obciążenie wywierane na koła napędzające przy stałej prędkości 80 km/h, zgodnie z tabelą poniżej:

Masa odniesienia pojazdu	Bezwładność równoważna	Moc i obciążenie pochłaniane przez dynamometr przy 80 km/h		Współczynniki	
				a	b
RW (kg)	kg	kW	N	N	N/(km/h)^2
RW ≤ 480	455	3,8	171	3,8	0,0261
480 < RW ≤ 540	510	4,1	185	4,2	0,0282
540 < RW ≤ 595	570	4,3	194	4,4	0,0296
595 < RW ≤ 650	625	4,5	203	4,6	0,0309
650 < RW ≤ 710	680	4,7	212	4,8	0,0323
710 < RW ≤ 765	740	4,9	221	5,0	0,0337
765 < RW ≤ 850	800	5,1	230	5,2	0,0351
850 < RW ≤ 965	910	5,6	252	5,7	0,0385
965 < RW ≤ 1 080	1 020	6,0	270	6,1	0,0412
1 080 < RW ≤ 1 190	1 130	6,3	284	6,4	0,0433
1 190 < RW ≤ 1 305	1 250	6,7	302	6,8	0,0460
1 305 < RW ≤ 1 420	1 360	7,0	315	7,1	0,0481
1 420 < RW ≤ 1 530	1 470	7,3	329	7,4	0,0502
1 530 < RW ≤ 1 640	1 590	7,5	338	7,6	0,0515
1 640 < RW ≤ 1 760	1 700	7,8	351	7,9	0,0536
1 760 < RW ≤ 1 870	1 810	8,1	365	8,2	0,0557
1 870 < RW ≤ 1 980	1 930	8,4	378	8,5	0,0577
1 980 < RW ≤ 2 100	2 040	8,6	387	8,7	0,0591
2 100 < RW ≤ 2 210	2 150	8,8	396	8,9	0,0605
2 210 < RW ≤ 2 380	2 270	9,0	405	9,1	0,0619
2 380 < RW ≤ 2 610	2 270	9,4	423	9,5	0,0646
2 610 < RW	2 270	9,8	441	9,9	0,0674

3.2.2. W przypadku pojazdów innych niż samochody osobowe, posiadających masę odniesienia powyżej 1 700 kg, lub pojazdów ze stałym napędem na wszystkie koła, wartości mocy podane w tabeli ujętej w ppkt 3.2.1 mnoży się przez współczynnik 1,3."

48. Skreśla się ppkt 3.3, 3.3.1 i 3.3.2.

Dodatek 3

49. Ppkt 4.1:

— Ppkt 4.1 otrzymuje brzmienie:

„4.1. Selekcja badanych pojazdów

Jeżeli nie wszystkie odmiany typów pojazdów [1] poddaje się pomiarom, stosuje się następujące kryteria w odniesieniu do pojazdów badanych.

4.1.1. Nadwozie

Jeżeli występują różne typy nadwozi, wybiera się najgorsze pod względem aerodynamicznym. Dla wykonania selekcji producent przekazuje odpowiednie dane.

4.1.2. Opony

Wybiera się oponę najszerszą. Jeżeli występują więcej niż trzy rozmiary opon wybiera się wielkość najszerszą minus jeden.

4.1.3. Badanie masy

Masą badaną jest masa odniesienia pojazdu z najwyższym zakresem bezwładności.

4.1.4. Silnik

Pojazd badany posiada największy wymiennik(-i) cieplny(-e).

4.1.5. Przekładnia

Badanie jest wykonywane dla każdego typu następujących przekładni:

— napęd na koła przednie

— napęd na koła tylne

— stały 4 x 4

— niestały 4 x 4

— automatyczna skrzynia biegów

— ręczna skrzynia biegów

---

[1] Zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG."

— Poprzednie ppkt 4.1, 4.2 i 4.3 otrzymują oznaczenie ppkt 4.2, 4.3 i 4.4.

50. Dodaje się ppkt 5.1.1.2.8 w brzmieniu:

„5.1.1.2.8. Moc (P) ustaloną na torze koryguje się do warunków odniesienia otoczenia w sposób następujący:

$$P_{skorygowana} = K \cdot P_{mierzona}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \bullet [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{AERO}}{R_T} \bullet \frac{(\rho_0)}{\rho}$$

gdzie:

R_R = opór toczenia przy prędkości V

R_{AERO} = ciąg aerodynamiczny przy prędkości V

R_T = całkowity opór jazdy = $R_R + R_{AERO}$

K_R = współczynnik poprawkowy temperatury dla oporu toczenia, przyjęty jako równy: $3,6 \cdot 10^{-3}/°C$

t = temperatura otoczenia badania drogowego w °C

t_0 = temperatura odniesienia otoczenia = 20 °C

ρ = gęstość powietrza w warunkach badania

ρ_0 = gęstość powietrza w warunkach odniesienia (20 °C, 100 kPa)

Stosunki R_R/R_T i R_{AERO}/R_T zostają podane przez producenta pojazdu w oparciu o dane dostępne dla spółki.

Jeżeli wartości te nie są dostępne, z zastrzeżeniem zgody producenta oraz właściwej służby technicznej, można użyć danych dotyczących stosunku oporów toczenia do całkowitego przy wykorzystaniu wzoru:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \bullet M + b$$

gdzie:

M = masa pojazdu w kg

dla każdej prędkości współczynniki a i b są podane w następującej tabeli:

V (km/h)	a	b
20	$7{,}24 \cdot 10^{-5}$	0,82
30	$1{,}25 \cdot 10^{-4}$	0,67
40	$1{,}59 \cdot 10^{-4}$	0,54
50	$1{,}86 \cdot 10^{-4}$	0,42
90	$1{,}71 \cdot 10^{-4}$	0,21
120	$1{,}57 \cdot 10^{-4}$	0,14”

51. Ppkt 5.1.2.2.6 otrzymuje brzmienie:

„5.1.2.2.6. Ustawić hamulec do odtwarzania mocy skorygowanej (ppkt 5.1.1.2.8) oraz uwzględnić różnicę między masą pojazdu (M) na torze a masą badaną bezwładności równoważnej, jakiej należy użyć (I). Powyższe można wykonać poprzez obliczenie średniej skorygowanej jazdy bezwładnej od V_2 do V_1 a następnie odtwarzając ten czas na dynamometrze poprzez następującą współzależność:

$$T = \frac{T}{K} \bullet \frac{I}{M}$$

K = wyszczególnione w ppkt 5.1.1.2.8.”

52. Dodaje się nowy ppkt 5.1.2.2.7 w brzmieniu:

„5.1.2.2.7. Moc P, pochłaniana na stanowisku powinna być ustalona w celu umożliwienia odtwarzania tej samej mocy (ppkt 5.1.1.2.8) dla tego samego pojazdu w różnych dniach.”

53. Ppkt 5.2.1.2.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2.1.2.2. Zarejestrować moment obrotowy C_0 i prędkość w okresie co najmniej 20 s. Dokładność układu zapisu danych wynosi co najmniej ± 1 Nm dla momentu obrotowego i ± 0,2 km/h dla prędkości.”

54. Ppkt 5.2.1.2.5 otrzymuje brzmienie:

„5.2.1.2.5. Badanie zostaje przeprowadzone trzy razy w obu kierunkach. Określić średni moment obrotowy z wymienionych sześciu pomiarów dla prędkości odniesienia. Jeżeli prędkość średnia wykazuje odchylenie większe niż 1 km/h od prędkości odniesienia, do obliczeń średniego momentu obrotowego używa się metody regresji liniowej.”

55. Dodaje się nowy ppkt 5.2.1.2.7 w brzmieniu:

„5.2.1.2.7. Średni moment obrotowy C_T ustalony na torze skoryguje się do warunków odniesienia otoczenia jak następuje:

$$C_{Tskoryg.} = K \cdot C_{Tmierzone}$$

gdzie K jest określone w ppkt 5.1.1.2.8 niniejszego dodatku.”

56. Ppkt 5.2.2.2.3 otrzymuje brzmienie:

„5.2.2.2.3. Ustawić zespół pochłaniania mocy do odtwarzania skorygowanego całkowitego momentu obrotowego toru zgodnie z ppktl 5.2.1.2.7.”

57. Dodaje się nowy ppkt 5.2.2.2.4 w brzmieniu:

„5.2.2.2.4. Wykonać takie same działania jak opisane w ppkt 5.1.2.2.7, w tym samym celu.”

58. Skreśla się ppkt 5.3.

59. Skreśla się ppkt 5.4.

Dodatek 4

60. Punkt 1:

Dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Producent dynamometru przedstawia metodę sprawdzania danych zgodnie z pkt 3."

61. Skreśla się pkt 5.

Dodatek 5

62. W wersji portugalskiej tytuł otrzymuje brzmienie:

„Descrição dos sistemas de recolha dos gases de escape."

63. Skreśla się ppkt 3.3 włącznie z rysunkiem III.5.3.3.

Dodatek 8

64. Ppkt 1.5.1.1:

Ostatni wiersz otrzymuje brzmienie:

„ciśnienie pary nasyconej: P_d = 2,81 kPa H_2O przy 23 °C."

65. Ppkt 1.5.2.1 otrzymuje brzmienie:

„1.5.2.1. Współczynnik poprawkowy wilgotności (K_H) (patrz wzór (6))

$$H = \frac{6{,}211 \cdot R_a \cdot P_d}{P_B - P_d \cdot R_a \cdot 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6{,}211 \cdot 60 \cdot 3{,}2}{101{,}33 - (2{,}81 \cdot 0{,}6)}$$

$$H = 10{,}5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0{,}0329 \cdot (H - 10{,}71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0{,}0329 \cdot (10{,}5092 - 10{,}71)}$$

$$k_H = 0{,}9934"$$

66. Ppkt 1.5.2.3:

Ostatnie dwa wiersze otrzymują brzmienie:

„$M_{NOX} = 70 \cdot 51961 \cdot 2{,}05 \cdot 0{,}9934 \cdot 10^{-6} \frac{1}{d}$

$M_{NOX} = \frac{7{,}41}{d}$ g/km"

Załącznik V

67. Ppkt 3.2:

W tabeli drugiej „badania typu I" zastępuje się „badania typu I przy 50 km/h".

Załącznik VI

68. Ppkt 5.1.5:

Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Zbiornik(-i) paliwa jest(są) napełniany(-e) określonym paliwem do badania w temperaturze poniżej 287 K (14 °C do 40 % ± 2 % swojej (ich) pojemności."

69. Dodaje się nowy ppkt 7.3.6 w brzmieniu:

„7.3.6. Na wniosek producenta pojemność użytkowa do odpowietrzania może być przedstawiana przy pomocy równoważnej procedury alternatywnej. Procedura właściwa powinna być przedstawiana przez producenta służbom technicznym w trakcie procedury homologacji typu."

70. Dodaje się nowy ppkt 7.4.4.3 w brzmieniu:

„7.4.4.3. Na wniosek producenta może być użyta alternatywna procedura badania przedmuchu pod warunkiem że procedura ta została przedstawiona i przyjęta przez służby techniczne w trakcie procedury homologacji typu."

Załącznik IX

71. Załącznik IX zastępuje się nowym Załącznikiem:

„ZAŁĄCZNIK IX

WZÓR

(Format maksymalny: A4 (210 x 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

Pieczęć organu administracji

Powiadomienie dotyczące
— homologacji typu [1],

— rozszerzenie homologacji typu [1],

— odmowy homologacji typu [1],

— cofnięcia homologacji typu [1],

typu pojazdu/części/osobnego zespołu technicznego [1] w odniesieniu do dyrektywy.../.../EWG ostatnio zmienionej dyrektywą.../.../WE.

Numer homologacji typu: .....

Powód rozszerzenia: .....

SEKCJA I

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....

0.2. Typ i powszechnie stosowana nazwa(-y) handlowa(-e): .....

0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli zaznaczone na pojeździe/częściach składowych/oddzielnym zespole technicznym [1] [2]: .....

0.3.1. Umiejscowienie oznakowania: .....

0.4. Kategoria pojazdu [3]: .....

0.5. Nazwa i adres producenta: .....

0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, umiejscowienie i metoda umieszczania znaku homologacji EWG: .....

0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażowego(-ych): .....

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje (tam, gdzie stosowne): Patrz Addendum

2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań: .....

3. Dane sprawozdania z badań: .....

4. Numer sprawozdania z badań: .....

5. Uwagi (jeżeli są): Patrz Addendum

6. Miejsce: .....

7. Data: .....

8. Podpis: .....

9. W załączeniu wykaz do zestawu informacji przedłożonych organu udzielającego homologacji, otrzymywany na wniosek.

---

[1] Niepotrzebne skreślić.
[2] Jeżeli środki identyfikacji typu zawierają znaki niedotyczące typu pojazdu, części składowej lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych niniejszym świadectwem homologacji typu, znaki te przedstawiane są w dokumencie przy pomocy symbolu: „?" (tj. ABC??123??).
[3] Jak określono w załączniku II A do dyrektywy 70/156/EWG.

Dodatek

Addendum do świadectwa homologacji typu EWG nr.....

dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do dyrektywy 70/220/EWG ostatnio zmienioną dyrektywą..../..../WE

1. Informacje dodatkowe

1.1. Masa pojazdu gotowego do jazdy: .....

1.2. Masa maksymalna: .....

1.3. Masa odniesienia: .....

1.4. Liczba siedzeń: .....

1.5. Identyfikacja silnika: .....

1.6. Skrzynia biegów

1.6.1. Ręczna, ilość biegów (1): .....

1.6.2. Automatyczna, ilość przełożeń (1): .....

1.6.3. Z ciągłą zmianą: tak/nie (1)

1.6.4. Przełożenie poszczególnych biegów: .....

1.6.5. Przełożenie biegu najwyższego: .....

1.7. Zakres rozmiarów opon: .....

1.7.1. Obwód toczny opon użytych do badania typu I: .....

1.8. Wyniki badań: .....

Typ I	CO (g/km)	HC + NO_x, (g/km)	Pyły (2) (g/km)
zmierzone			
ze współczynnikiem pogorszenia DF			

Typ II: ..... %

Typ III: .....

Typ IV: ..... g/test

Typ V: — Typ trwałości: 80 000 km, nie dotyczy (1)

— Współczynnik pogorszenia DF: obliczony, ustalony (1)

— Podać wartości: .....

5. Uwagi: .....

(1) Niepotrzebne skreślić.

(2) Dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi."