

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA KOMISJI (WE) 2008/74/WE

z dnia 18 lipca 2008 r.

**zmieniająca dyrektywę 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz dyrektywę 2005/78/WE w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach<sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W wyniku zmiany zakresu dyrektywy 2005/55/WE, wprowadzonego rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>(2)</sup>, należy dodatkowo zmienić tę dyrektywę poprzez przeniesienie odpowiednich wymagań technicznych. W związku z tym należy również zmienić dyrektywę Komisji 2005/78/WE<sup>(3)</sup>, która wdraża wyżej wymienioną dyrektywę.
- (2) W następstwie zmiany zakresu konieczne jest wprowadzenie nowych wymagań do przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych, ustanowionych dyrektywą 2005/55/WE. Wymagania te obejmują procedury badania umożliwiające homologację silników o dużej przeciętalności i pojazdów z silnikami benzynowymi.

(3) Ponadto niezbędne jest wprowadzenie obowiązujących wymagań dotyczących pomiaru zadymienia spalin w silnikach wysokoprężnych do dyrektywy 2005/78/WE. Jest to związane z uchyleniem dyrektywy Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach<sup>(4)</sup>, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.

(4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Artykuł 1

W dyrektywie 2005/55/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

## „Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:

- a) »pojazd« oznacza dowolny pojazd silnikowy określony w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG o masie odniesienia powyżej 2 610 kg;
- b) »silnik« oznacza źródło napędu pojazdu, któremu może zostać udzielona homologacja typu jako oddzielnemu zespołowi technicznemu, określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 313 z 29.11.2005, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/81/WE (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 92).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 190 z 20.8.1972, s. 1.

- c) »pojazd bardziej przyjazny dla środowiska EEV« oznacza pojazd napędzany silnikiem spełniającym wymogi w zakresie dopuszczalnych wartości granicznych emisji przedstawionych w wierszu C tabel wskazanych w załączniku I ppkt 6.2.1.»;
- 2) w załącznikach I, II, III i VI do dyrektywy 2005/55/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 2

W dyrektywie 2005/78/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

##### „Artykuł 2

Środki w celu wykonania art. 3 i 4 dyrektywy 2005/55/WE określone są w załącznikach II–VII niniejszej dyrektywy.

Załącznik VI stosuje się do celów homologacji typu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi oraz tychże silników.

Załącznik VII stosuje się do celów homologacji typu pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym oraz tychże silników.»;

- 2) w punkcie 1 załącznika V sekcja 2 otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 2: numer dyrektywy – 2005/55/WE”;

- 3) dodaje się załączniki VI i VII w brzmieniu określonym w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 3

1. Państwa członkowskie przyjmą i opublikują, najpóźniej do dnia 2 stycznia 2009 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie prześlą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie zaczną stosować te przepisy od dnia 3 stycznia 2009 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 tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 4

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

#### Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 lipca 2008 r.

W imieniu Komisji  
Günter VERHEUGEN  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## Zmiany w dyrektywie 2005/55/WE

1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do kontroli zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, czasu eksploatacji urządzeń kontroli emisji, zgodności obecnie użytkowanych pojazdów/silników oraz układów diagnostyki pokładowej (OBD) wszystkich pojazdów mechanicznych oraz do silników wskazanych w art. 1 z wyjątkiem pojazdów kategorii M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i M<sub>2</sub>, dla których homologacja typu została przyznana na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*).

Od dnia 3 stycznia 2009 r. do chwili upływu terminów określonych w art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dla nowych homologacji oraz w art. 10 ust. 3 tego rozporządzenia dla rozszerzeń homologacji homologacje typu mogą być nadal udzielane na mocy niniejszej dyrektywy dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i M<sub>2</sub> o masie odniesienia poniżej 2 610 kg.

(\*) Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.”;

b) w ppkt 2.1 dodaje się definicje w brzmieniu:

„masa odniesienia« oznacza masę pojazdu w stanie gotowości do jazdy pomniejszoną o ujednoczoną masę kierowcy wynoszącą 75 kg i powiększoną o stałą masę wynoszącą 100 kg;

„masa pojazdu w stanie gotowości do jazdy« oznacza masę określoną w ppkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.”;

c) dodaje się ppkt 4.5 w brzmieniu:

„4.5. Na wniosek producenta homologację typu pojazdu kompletnego rozszerza się na pojazd niekompletny o masie odniesienia poniżej 2 610 kg. Homologacje typu rozszerza się, jeśli producent jest w stanie wykazać, że wszystkie kombinacje nadwozi, które będą montowane na pojeździe niekompletnym, zwiększają masę odniesienia pojazdu do wartości wynoszącej ponad 2 610 kg.”;

d) w ppkt 6.2 po czwartym akapicie dodaje się akapity w brzmieniu:

„Dla silników benzynowych stosuje się metody badania określone w załączniku VII do dyrektywy 2005/78/WE.

Dla silników wysokoprężnych stosuje się metodę badania zadymienia spalin określoną w załączniku VI do dyrektywy 2005/78/WE.”.

2. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 dodaje się ppkt 8.4, 8.4.1, 8.4.1.1 oraz 8.4.1.2 w brzmieniu:

„8.4. **Osiągi silnika (dla celów pomiaru zadymienia spalin)**

8.4.1. Moc w sześciu punktach pomiarowych określonych w pkt 2 załącznika 4 do regulaminu nr 24 EKG ONZ.

8.4.1.1. Moc silnika zmierzona na stanowisku badawczym: .....

8.4.1.2 Moc zmierzona na kołach pojazdu: .....

Prędkość obrotowa silnika (min <sup>-1</sup> )	Zmierzona moc (kW)
1. ....	.....
2. ....	.....
3. ....	.....
4. ....	.....
5. ....	.....
6. ....	.....”

b) dodaje się dodatek 6 w brzmieniu:

„Dodatek 6

### Informacje wymagane do celów badania przydatności do ruchu drogowego

- A. Pomiar emisji tlenku węgla (\*)
- 3.2.1.6. Normalna prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym (łącznie z dopuszczalną tolerancją) ..... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.6.1. Wysoka prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym (łącznie z dopuszczalną tolerancją) ..... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.7. Objętościowa zawartość tlenku węgla w spalinach przy prędkości obrotowej biegu jałowego (\*\*)  
..... %, zgodnie z oświadczeniem producenta (dotyczy wyłącznie silników z zapłonem  
wymuszonym)
- B. Pomiar zadymienia spalin
- 3.2.1.3. Położenie symbolu współczynnika pochłaniania (dotyczy wyłącznie silników z zapłonem samo-  
czynnym): .....
4. UKŁAD NAPĘDOWY (v)
- 4.3. Moment bezwładności koła zamachowego silnika: .....
- 4.3.1. Dodatkowy moment bezwładności na biegu luzem: .....

(\*) Numeracja dokumentu informacyjnego jest zgodna z numeracją stosowaną w dyrektywie ramowej dotyczącej homologacji typu (2008/74/WE).

(\*\*) Określić tolerancję.”

3. W dodatku 1 do załącznika III wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2 ppkt 2.7.4 otrzymuje brzmienie:

„2.7.4. Pobieranie próbek cząstek stałych

Do kompletnej procedury badania wykorzystuje się jeden filtr. Współczynniki wag dla trybów podane w procedurze cyklu badania są uwzględniane poprzez pobieranie próbki proporcjonalnej do masy przepływających spalin w każdym z poszczególnych trybów cyklu. Można to uzyskać przez odpowiednie dostosowanie natężenia przepływu próbki, czasu pobierania próbek lub współczynnika rozcieńczenia w taki sposób, by spełnione zostało kryterium efektywności współczynników wagowych określone w ppkt 6.6.

Dla każdego trybu czas pobierania próbek musi wynieść co najmniej 4 sekundy na 0,01 współczynnika wagowego. Pobieranie próbek należy przeprowadzać w każdym trybie jak najpóźniej. Pobieranie próbek cząstek stałych należy zakończyć nie wcześniej niż 5 sekund przed zakończeniem każdego trybu.”;

b) w pkt 6 dodaje się ppkt 6.5 i 6.6 w brzmieniu:

#### „6.5. Obliczanie emisji jednostkowych

Poziom emisji cząstek stałych oblicza się następująco:

$$PT = \frac{PT_{\text{mass}}}{\sum_{i=1}^{i=n} P_i \times W_{fi}}$$

#### 6.6. Efektywny współczynnik wagowy

Efektywny współczynnik wagowy  $W_{fei}$  dla każdego trybu oblicza się następująco:

$$W_{fei} = \frac{m_{sepi} \times q_{medf}}{m_{sep} \times q_{medfi}}$$

Wartość efektywnego współczynnika wagowego musi się mieścić w zakresie  $\pm 0,003$  (0,005 dla trybu jałowego) współczynników wagowych podanych w ppkt 2.7.1 niniejszego dodatku.”.

4. W dodatku 1 do załącznika VI dodaje się podpunkty o następującym brzmieniu:

„1.5. Wyniki badania emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej: .....

1.6. **Wyniki badania emisji tlenku węgla**

Badanie	Wartość CO (% obj.)	Lambda (1)	Prędkość obrotowa silnika (min <sup>-1</sup> )	Temperatura oleju silnikowego (°C)
Badanie przy niskich obrotach biegu jałowego		Nie dotyczy		
Badanie przy wysokich obrotach biegu jałowego				

(1) Wzór Lambda: dodatek 1 do załącznika IV.

1.7. **Wyniki badania zadymienia spalin**

1.7.1. Przy prędkościach stałych:

Prędkość obrotowa silnika (min <sup>-1</sup> )	Przepływ nominalny G (litry/sekundę)	Wartości graniczne pochłaniania (m <sup>-1</sup> )	Zmierzone wartości pochłaniania (m <sup>-1</sup> )
1. ....	.....	.....	.....
2. ....	.....	.....	.....
3. ....	.....	.....	.....
4. ....	.....	.....	.....
5. ....	.....	.....	.....
6. ....	.....	.....	.....

1.7.2. Badania przy swobodnym przyspieszaniu

1.7.2.1. Badanie silnika zgodnie z ppkt 4.3 załącznika VI do dyrektywy 2005/78/WE

Udział procentowy maksymalnej prędkości obr./min	Udział procentowy maksymalnego momentu obrotowego przy prędkości obr./min wyrażony w m <sup>-1</sup>	Zmierzona wartość pochłaniania m <sup>-1</sup>	Skorygowana wartość pochłaniania m <sup>-1</sup>

1.7.2.2. Przy swobodnym przyspieszaniu

1.7.2.2.1. Zmierzona wartość współczynnika pochłaniania: ..... m<sup>-1</sup>

1.7.2.2.2. Skorygowana wartość współczynnika pochłaniania: ..... m<sup>-1</sup>

1.7.2.2.3. Umieszczenie symbolu współczynnika pochłaniania na pojeździe: .....

1.7.2.3. Badanie pojazdu zgodnie z pkt 3 załącznika VI do dyrektywy 2005/78/WE

1.7.2.3.1. Skorygowana wartość pochłaniania: ..... m<sup>-1</sup>

1.7.2.3.2. Liczba obrotów na minutę przy rozruchu: ..... obr./min

1.7.3. Stwierdzona maksymalna wartość mocy netto ..... kW przy ..... obr./min

1.7.4. Marka i typ dymomierza: .....

- 1.7.5. Główne charakterystyki typu silnika
- 1.7.5.1. Zasada działania silnika: czterosuw/dwusuw (\*)
- 1.7.5.2. Liczba i układ cylindrów: .....
- 1.7.5.3. Pojemność skokowa cylindra: ..... cm<sup>3</sup>
- 1.7.5.4. Doprowadzenie paliwa: wtrysk bezpośredni/wtrysk pośredni (\*)
- 1.7.5.5. Układ doładowania TAK/NIE (\*)

(\*) Niepotrzebne skreślić (istnieją przypadki, w których nie trzeba nic skreślać, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna możliwość)."

---

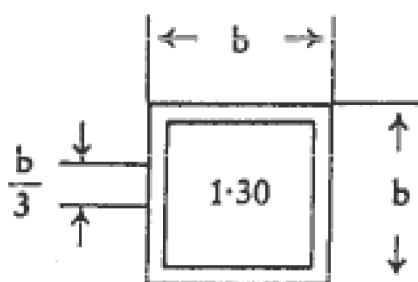
## ZAŁĄCZNIK II

## „ZAŁĄCZNIK VI

**Pomiar zadymienia spalin**

1. WPROWADZENIE
- 1.1. Niniejszy załącznik opisuje wymogi dotyczące pomiaru zadymienia spalin pochodzących z silników z zapłonem samoczynnym.
2. SYMBOL SKORYGOWANEGO WSPÓŁCZYNNIKA POCHŁANIANIA
- 2.1. Symbol skorygowanego współczynnika pochłaniania umieszcza się na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu, do którego stosuje się niniejsze badanie. Symbol ten ma postać prostokąta, wewnątrz którego znajduje się liczba wyrażająca w  $m^{-1}$  skorygowany współczynnik pochłaniania, otrzymany w czasie homologacji w wyniku badania przy swobodnym przyspieszaniu. Metodę badania opisano w pkt 4.
- 2.2. Symbol musi być czytelny i nieusuwalny. Ma być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, którego lokalizacja określona jest w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu przedstawionego w załączniku VI do dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*).
- 2.3. Na rysunku 1 podano przykład tego symbolu.

Rysunek 1

Minimalne wymiary  $b = 5,6 \text{ mm}$ 

Niniejszy symbol wskazuje, że skorygowana wartość współczynnika pochłaniania wynosi  $1,30 \text{ m}^{-1}$ .

3. SPECYFIKACJE I BADANIA
- 3.1. Specyfikacje i badania są określone w części III, pkt 24 regulaminu nr 24 EKG ONZ (\*\*), z uwzględnieniem wyjątku opisanego w ppkt 3.2.
- 3.2. Odniesienie do załącznika 2 w ppkt 24.1 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienie do załącznika VI do dyrektywy 2005/55/WE.
4. WYMAGANIA TECHNICZNE
- 4.1. Wymagania techniczne są określone w załącznikach 4, 5, 7, 8, 9 i 10 regulaminu nr 24 EKG ONZ, z uwzględnieniem wyjątków opisanych w ppkt 4.2, 4.3 i 4.4.
- 4.2. Badanie przy stałych prędkościach obrotowych i przy pełnym obciążeniu.
- 4.2.1. Odniesienia do załącznika 1 w ppkt 3.1 załącznika 4 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienia do załącznika II do dyrektywy 2005/55/WE.
- 4.2.2. Odniesienie do paliwa wzorcowego określonego w ppkt 3.2 załącznika 4 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienie do paliwa wzorcowego w załączniku IV do dyrektywy 2005/55/WE, odpowiadającego wartościom granicznym emisji, w odniesieniu do których udziela się homologacji typu dla danego pojazdu lub silnika.

- 4.3. Badanie przy swobodnym przyspieszaniu.
- 4.3.1. Odniesienia do tabeli 2, załącznik 2 w ppkt 2.2 załącznika 5 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienia do tabeli w ppkt 1.7.2.1 załącznika VI do dyrektywy 2005/55/WE.
- 4.3.2. Odniesienia do ppkt 7.3 załącznika 1 w ppkt 2.3 załącznika 5 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienia do dodatku 6 pkt 4 do załącznika II dyrektywy 2005/55/WE.
- 4.4. Metoda ECE pomiaru mocy netto silników z zapłonem samoczynnym.
- 4.4.1. Odniesienia do dodatku do niniejszego załącznika w pkt 7 załącznika 10 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienia do załącznika II do dyrektywy 2005/55/WE.
- 4.4.2. Odniesienia do załącznika 1 w pkt 7 i 8 załącznika 10 regulaminu nr 24 EKG ONZ należy rozumieć jako odniesienia do załącznika II do dyrektywy 2005/55/WE.

---

(\*) Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 326 z 24.11.2006, s. 1.



## ZAŁĄCZNIK VII

**Wymagania dotyczące homologacji typu silników z zapłonem iskrowym zasilanych benzyną**

## CZĘŚĆ 1

**Badanie emisji tlenu węgla**

## 1. WPROWADZENIE

- 1.1. Niniejszy dodatek opisuje procedurę badania mierzącego emisję tlenu węgla na biegu jałowym (normalne i wysokie obroty).
- 1.2. Przy zwykłej prędkości obrotowej silnika na biegu jałowym maksymalna dopuszczalna zawartość tlenu węgla w gazach spalinowych określona jest przez producenta pojazdu. Maksymalna zawartość CO nie może jednak przekraczać 0,3 % objętości. Przy wysokiej prędkości obrotowej na biegu jałowym objętościowa zawartość tlenu węgla w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,2 %, przy prędkości obrotowej silnika wynoszącej co najmniej 2 000 min<sup>-1</sup> i wartości Lambda wynoszącej  $1 \pm 0,03$ , zgodnie ze specyfikacjami producenta.

## 2. WYMAGANIA OGÓLNE

- 2.1. Wymagania ogólne są określone w ppkt 5.3.7.1–5.3.7.4 regulaminu nr 83 EKG ONZ (\*).
- 2.2. Producent wypełnia tabelę przedstawioną w załączniku VI do dyrektywy 2005/55/WE w oparciu o wymagania określone w ppkt 2.1.
- 2.3. Producent potwierdza dokładność wartości Lambda zarejestrowanej w czasie badania homologacyjnego typu zgodnie z ppkt 2.1, jako reprezentatywnej dla pojazdów z produkcji seryjnej w terminie do 24 miesięcy od daty udzielenia homologacji typu przez upoważnioną placówkę techniczną. Oceny dokonuje się na podstawie zgromadzonych danych dotyczących osiągnięć produkowanych pojazdów oraz dotyczących ich badań.

## 3. WYMAGANIA TECHNICZNE

- 3.1. Wymagania techniczne są określone w załączniku 5 do regulaminu nr 83 EKG ONZ, z uwzględnieniem wyjątków określonych w ppkt 3.2.
- 3.2. Paliwa wzorcowe określone w pkt 2, ppkt 2.1 załącznika 5 do regulaminu nr 83 EKG ONZ odnoszą się do odpowiedniego odniesienia do specyfikacji paliw, zawartego w załączniku IX do rozporządzenia (Euro 5 i 6 rozporządzenie wykonawcze).

## CZĘŚĆ 2

**Kontrola emisji gazów ze skrzyni korbowej**

## 1. WPROWADZENIE

- 1.1. Niniejsza część opisuje procedurę kontroli emisji gazów ze skrzyni korbowej.
- 1.2. Podczas badania zgodnego z niniejszą częścią układ wentylacji skrzyni korbowej nie może pozwalać na emisję do atmosfery jakiegokolwiek gazu ze skrzyni korbowej.

## 2. WYMAGANIA OGÓLNE

- 2.1. Wymagania ogólne dotyczące przeprowadzania badania są określone w pkt 2 załącznika 6 do regulaminu nr 83 EKG ONZ.

## 3. WYMAGANIA TECHNICZNE

- 3.1. Wymagania techniczne są określone w pkt 3–6 załącznika 6 do regulaminu nr 83 EKG ONZ.

---

(\*) Dz.U. L 70 z 9.3.2007, s. 171."