

Dziennik Urzędowy szwedzkiego Urzędu Transportu



Przepisy szwedzkiego Urzędu Transportu Rozporządzenie szwedzkiego Urzędu Transportu zmieniające przepisy szwedzkiego Zarządu Dróg (VVFS 2003:29) w sprawie krajowej homologacji typu systemów, części i oddzielnych zespołów technicznych;

TSFS 2024:82

Opublikowano dnia
dnia 10 grudnia 2024

przyjęto w dniu 27 november 2024.

RUCH DROGOWY

Szwedzki Urząd Transportu postanawia — zgodnie z¹ rozdziałem 8, sekcja 16 rozporządzenia w sprawie pojazdów (2009:211), sekcjami 3 i 12 rozporządzenia w sprawie kontroli emisji (2011:345) oraz sekcją 3 rozporządzenia (2011:811) w sprawie akredytacji i badań przydatności do ruchu drogowego w odniesieniu do przepisów szwedzkiego Zarządu Dróg (VVFS 2003:29) w sprawie krajowej homologacji typu systemów, części i oddzielnych zespołów technicznych — że rozdział 1, sekcje 1 i 2, rozdział 4, sekcja 1 oraz załącznik 5 otrzymują następujące brzmienie.

Rozdział 1

Sekcja 1 Niniejsze rozporządzenie zawiera szczegółowe przepisy dotyczące krajowej homologacji typu systemów, części i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z rozdziałem 3 rozporządzenia w sprawie pojazdów (2009:211) oraz krajowej homologacji typu zestawów do konwersji zgodnie z ustawą o kontroli emisji (2011:318).

Sekcja 2 Jeśli nie podano inaczej, terminy użyte w rozporządzeniu mają takie samo znaczenie jak w ustawie o definicjach ruchu drogowego (2001:559), rozporządzeniu w sprawie definicji ruchu drogowego (2001:651), ustawie o pojazdach (2002:574), rozporządzeniu w sprawie pojazdów (2009:211), ustawie o kontroli emisji (2011:318), rozporządzeniu w sprawie kontroli emisji (2011:345) oraz przepisach i zaleceniach ogólnych szwedzkiego Urzędu Transportu w sprawie samochodów i przyczep holowanych przez samochody (TSFS 2013:63).

Sprawozdanie z badań oznacza dokument przedstawiający wyniki badań dla systemu, części lub oddzielnego zespołu technicznego i zawierający zweryfikowany dokument projektowy.

¹ Zob. dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego.

Numer homologacji typu oznacza oznaczenie przypisane określonej typowi systemu, części lub oddzielnemu zespołowi technicznemu w momencie homologacji typu. Oznaczenie składa się ze stylizowanej litery T*), numeru seryjnego i kombinacji liter w tej kolejności. Powiązany załącznik określa kombinacje liter.

Rozdział 1, sekcja 4 rozporządzenia w sprawie pojazdów stanowi, że *producent* oznacza stronę odpowiedzialną przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu i za zgodność produkcji, bez wymogu bezpośredniego zaangażowania na wszystkich etapach produkcji systemu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, do których odnosi się homologacja typu.

*) 

Rozdział 4

Sekcja 1 Badanie musi być przeprowadzone przez laboratorium badawcze akredytowane zgodnie z sekcją 4 ustawy o akredytacji i ocenie zgodności (2011:791). W odniesieniu do akredytacji laboratorium badawczego zastosowanie mają następujące dodatkowe wymogi.

Laboratorium jest niezależne od zainteresowanych stron (status strony trzeciej).

Laboratorium musi być w stanie przeprowadzić badania zgodnie z odpowiednim załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Badania, o których mowa w ustępie pierwszym, mogą być również przeprowadzane przez laboratorium badawcze w dowolnym innym państwie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), które:

– jest akredytowane do wykonywania zadania zgodnie z normą SS EN ISO/IEC 17025 przez jednostkę akredytującą, która spełnia i stosuje wymagania normy SS EN 45003 lub

– w przeciwnym razie oferuje równoważne gwarancje kompetencji technicznych i zawodowych oraz gwarancje niezależności.

Niniejszy zbiór przepisów wchodzi w życie z dniem 1 maja 2025 r.

W imieniu szwedzkiego Urzędu Transportu

JONAS BJELFVENSTAM

Per Öhlund
(Wydział Dróg i Kolei)

Załącznik 5. Zestaw do konwersji do pracy z paliwem etanolowym i metanem

1. Ogólne

1.1 Poszczególne rodzaje zestawów do konwersji odróżnia się na podstawie następujących cech charakterystycznych:

1. Producent zestawu do konwersji;
2. Oprogramowanie;
3. Części składowe;
4. Rodzina pojazdów, dla której jest przeznaczony lub
5. Klasa ekologiczna lub klasa emisji, w której homologowany jest oryginalny pojazd.

1.2 Literową kombinacją oznaczenia homologacji typu jest ES.

1.3 Do wniosku o udzielenie homologacji typu dołącza się następujące dokumenty oraz informacje szczegółowe:

1. Instrukcja instalacji.
2. Instrukcja serwisowa.
3. Opis pojazdu macierzystego.
4. Dokumentacja dotycząca odporności na paliwa bieżące dla elementów układu paliwowego, z wyłączeniem zbiorników.
5. Wykaz typów pojazdów wchodzących w skład rodziny pojazdów, dla której przeznaczony jest zestaw do konwersji.

1.4 Instrukcja instalacji

1.4.1 Do każdego zestawu do konwersji należy dołączyć instrukcję instalacji w języku szwedzkim.

1.4.2 Instrukcja instalacji zawiera następujące elementy.

1. Szczegółowy opis sposobu instalowania zestawu do konwersji w pojeździe oraz umiejętności, jakich potrzebuje instalator.
2. Szczegółowy opis funkcji i części zestawu do konwersji.
3. Numer homologacji typu zestawu do konwersji, jeżeli został on przydzielony.
4. Producent pojazdu.
5. Kategoria pojazdu.
6. Model pojazdu.
7. Typ silnika.
8. Rozmiar silnika.
9. Typ skrzyni biegów.
10. Opis lokalizacji tabliczki znamionowej zestawu do konwersji.

1.5 Instrukcja serwisowa

1.5.1 Do każdego zestawu do konwersji należy dołączyć instrukcję serwisową w języku szwedzkim.

1.5.2 Instrukcja serwisowa zawiera następujące elementy:

1. Instrukcje dotyczące konserwacji pojazdu po zainstalowaniu zestawu do konwersji;
2. Harmonogram serwisowy określający niezbędną obsługę i konserwację oprócz normalnego harmonogramu eksploatacji pojazdu oraz
3. Opis działań w przypadku awarii, która może wystąpić w pojeździe.

1.6. Opis pojazdu macierzystego można sporządzić z wykorzystaniem odpowiednich części:

1. dodatku 3, załącznika 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 lub
2. dodatku 1, załącznika 10 do dyrektywy Rady 70/220/EWG.

1.7 Badania zgodnie z pkt 4 poniżej są przeprowadzane przez laboratorium badawcze, które zostało zgłoszone Unii Europejskiej do wykonania zadania zgodnie z sekcją 7 ustawy o akredytacji i ocenie zgodności (2011:791).

2. Definicje

Do celów niniejszego załącznika:

- | | | |
|-----|--|--|
| 2.1 | <i>Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady</i> | Rozporządzenie (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), zmienione rozporządzeniem (UE) nr 459/2012. |
| 2.2 | <i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009</i> | Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE, zmienione rozporządzeniem (UE) nr 133/2014. |
| 2.3 | <i>Rodzina pojazdów</i> | Pojazd z zainstalowanym typem zestawu do konwersji, mający następujące cechy wspólne z pojazdem macierzystym <ul style="list-style-type: none"> – Klasa ekologiczna lub klasa emisji; – Układ kontroli emisji oraz |

		– Rodzina silników.
2.4	<i>Pojazd macierzysty</i>	Pojazd wybrany do bycia pojazdem, dla którego mają być badane wymagania określone w pkt 3 niniejszego załącznika i do którego odnosi się rodzina pojazdów
2.5	<i>Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011.</i>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2022/2383;
2.6	<i>Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151</i>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) 2023/443.
2.7	<i>Rodzina silników</i>	Silniki, które nie różnią się od pojazdu macierzystego pod następującymi względami: – objętość silnika w zakresie od 0,7 do 1,15 oraz – moc silnika w zakresie od 0,7 do 1,15.
2.8	<i>POKŁADOWY UKŁAD DIAGNOSTYCZNY</i>	Układy kontroli emisji zdolne do identyfikacji prawdopodobnej lokalizacji błędu za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera.
2.9	<i>Dyrektywa Rady 70/220/EWG</i>	Dyrektywa Rady 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 (70/220/EWG), zmieniona dyrektywą Komisji 2003/76/WE;
2.10	<i>Układ kontroli emisji</i>	Części i układy ograniczające emisję spalin, elektroniczny zespół sterowania silnikiem oraz

każda część związana z emisją spalin, która dostarcza zespołowi sterowania silnikiem danych wejściowych lub odbiera dane wyjściowe z zespołu sterowania silnikiem.

3. Wymagania

3.1 Konwersja samochodu do jazdy na paliwie etanolowym

3.1.1 Zestaw do konwersji musi spełniać mające zastosowanie wymogi dotyczące emisji spalin wynikające z następujących dokumentów:

1. Załącznik 1 do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do badań typu 1 lub 1A zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151;

2. Załącznik 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w przypadku badań PEMS zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 582/2011 lub

3. Rozdział 5, sekcja 26 przepisów i zaleceń ogólnych szwedzkiego Urzędu Transportu w sprawie samochodów i przyczep holowanych przez samochody (TSFS 2013:63).

3.2 Konwersja samochodu do jazdy na metanie

3.2.1 Zestaw do konwersji musi spełniać mające zastosowanie wymogi dotyczące emisji spalin wynikające z następujących dokumentów:

1. Załącznik 1 do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do badań typu 1 lub 1A zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151 lub

2. Emisje spalin w odniesieniu do badania typu 1 zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG.

3.3 Dołączone części muszą być oznaczone oznaczeniem homologacji typu. Po zainstalowaniu zestawu do konwersji na pojeździe umieszcza się nieusuwalną tabliczkę znamionową. Tabliczka znamionowa zawiera producenta zestawu do konwersji i oznaczenie homologacji typu. Wniosek o homologację typu wskazuje, gdzie i w jaki sposób ma być umieszczone to oznakowanie.

3.4 Zestaw do konwersji nie może wpływać na funkcję diagnostyczną układu OBD, jeżeli pojazd jest w niego wyposażony.

3.5 Zestaw do konwersji nie może zmieniać maksymalnej mocy silnika pojazdu macierzystego o więcej niż 5 % w porównaniu z oryginalnym pojazdem.

4. Badanie

4.1 Emisje spalin

4.1.1 Zestawy do konwersji przeznaczone do samochodów osobowych z roku modelowego 2001 i nowszych oraz lekkich samochodów ciężarowych z roku modelowego 2002 r. i nowszych są badane przy użyciu odpowiedniej metody:

1. Badanie typu 1 lub typu 1A (ze współczynnikiem zgodności) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151;
2. Badanie WHTC lub PEMS (ze współczynnikiem zgodności) wynikające z rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 582/2011 lub
3. Badanie typu 1 wynikające z dyrektywy 70/220/EWG.

4.2 Analiza spalin na biegu jałowym

4.2.1 Emisje spalin na biegu jałowym i zwiększoną prędkość biegu jałowego bada się zgodnie z sekcją 30.2 załącznika 1 do przepisów i zaleceń ogólnych szwedzkiego Urzędu Transportu w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego (TSFS 2017:54).

4.3 Pomiar mocy silnika

4.3.1 Porównawczy pomiar mocy przeprowadza się poprzez odpowiednie porównanie mocy silnika między przerobionym samochodem (pojazdem macierzystym) a oryginalnym samochodem. W przypadku samochodu dwupaliwowego z możliwością jazdy na paliwie etanolowym porównanie przeprowadza się na tym samym pojedynczym samochodzie. W przypadku samochodu przeznaczonego wyłącznie do jazdy na paliwie etanolowym samochód można porównać z identycznym samochodem bez zastosowanej konwersji.

4.3.2 Alternatywnie moc silnika można określić zgodnie z rozdziałem 5, sekcje 2–4 przepisów i zaleceń ogólnych szwedzkiego Urzędu Transportu w sprawie samochodów i przyczep holowanych przez samochody (TSFS 2013:63).

4.4 Homologacja typu ECE lub krajowa homologacja typu z innego państwa może być wykorzystana do wykazania zgodności z wymogami, o których mowa w ust. 3.

5. Zgodność produkcji

Producent dokonuje oceny, które badania należy przeprowadzać podczas produkcji w celu zapewnienia, że zestaw do konwersji w całym procesie produkcyjnym spełnia takie same wymogi, jak zestaw do konwersji z homologacją typu. Producent również decyduje o zakresie takich badań.

Jednakże badanie, o którym mowa w pkt 4 powyżej, przeprowadza się po każdym 5000 wyprodukowanych egzemplarzach lub co najmniej jedno

TSFS 2024:82

„Załącznik 5

badanie rocznie. W przypadku badań wymogi określone w pkt 3 powyżej muszą być spełnione, a badania te mogą być przeprowadzane wewnętrznie.