

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 143/2013**z dnia 19 lutego 2013 r.****zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do określania emisji CO₂ pochodzących z pojazdów poddanych wielostopniowej homologacji typu****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 3,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽²⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych w zakresie emitowanych przez nie zanieczyszczeń oraz ustala zasady zgodności eksploatacyjnej, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującym i zmieniającym 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⁽³⁾ ustanowiono przepisy administracyjne dotyczące kontroli zgodności pojazdów w zakresie emisji CO₂ oraz wymogi dotyczące pomiarów emisji CO₂ i zużycia paliwa w takich pojazdach.
- (3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającym normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostaw-

czych⁽⁴⁾ ustanowiono zobowiązanie do opracowania procedury mającej na celu określenie reprezentatywnych wartości emisji CO₂, efektywności paliwowej i masy pojazdów skompletowanych oraz do zagwarantowania, by producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do informacji o masie i indywidualnym poziomie emisji CO₂ pojazdu skompletowanego.

- (4) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 510/2011 indywidualne poziomy emisji CO₂ pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego. Przy ustanawianiu procedury monitorowania reprezentatywności wartości emisji CO₂, efektywności paliwowej oraz masy skompletowanego pojazdu należy w stosownych przypadkach ustalić sposób określania wartości masy oraz CO₂, w oparciu o tabelę wartości CO₂ odpowiadającą różnym klasom bezwładności końcowej lub w oparciu o tylko jedną wartość CO₂ uzyskaną w wyniku dodania masy pojazdu podstawowego do dodanej masy standardowej w podziale na klasę N₁.
- (5) Na podstawie powyższych alternatywnych metod wskazanych w części B pkt 7 w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 wzięto pod uwagę różne opcje, oceniając je pod względem dokładności, reprezentatywności i wykonalności. Opcja oparta na badaniu pojazdu podstawowego o pojedynczej szacunkowej wartości masy, gdzie część odpowiadającą nadwoziu oblicza się, stosując wielomianowy wzór w zależności od masy odniesienia pojazdu podstawowego, jest rozwiązaniem zapewniającym najlepszą równowagę między dokładnością określania emisji CO₂ pojazdu skompletowanego, kosztami i łatwością realizacji.
- (6) W celu zapewnienia odpowiedniego i skutecznego monitorowania działań producentów pojazdów w zakresie ograniczania emisji CO₂ na podstawie rozporządzenia (UE) nr 510/2011 należy zawrzeć odpowiednie informacje w świadectwie zgodności.
- (7) Należy zapewnić producentom i organom krajowym wystarczającą ilość czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych przepisów.
- (8) W świetle doświadczenia zyskanego w wyniku stosowania procedury określania i monitorowania poziomu emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych należy poddać tę procedurę przeglądowi i ocenić reprezentatywność danych poziomów emisji CO₂, a także skuteczność i dokładność monitorowania emisji CO₂ najpóźniej do końca 2016 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

- (9) Dlatego należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2007/46/WE i rozporządzenie (WE) nr 692/2008.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i IX do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W załącznikach I i XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Komisja ocenia potrzebę dokonania przeglądu procedury określonej w pkt 5.1–5.7 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 zmienionego niniejszym rozporządzeniem.

Na podstawie takiej oceny i nie później niż dnia 31 grudnia 2016 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, załączając w razie potrzeby odpowiednie wnioski.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 lutego 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

Artykuł 4

1. W okresie przejściowym do dnia 1 stycznia 2014 r. świadectwa zgodności pojazdów podstawowych kategorii N₁, wchodzące w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007, wydane zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE i rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 przed zmianami wprowadzonymi niniejszym rozporządzeniem, zachowują ważność.

2. W okresie przejściowym do dnia 1 stycznia 2014 r. świadectwa zgodności pojazdów skompletowanych kategorii N₁, wchodzące w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007, wydane zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE i rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 przed zmianami wprowadzonymi niniejszym rozporządzeniem, zachowują ważność.

3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2013 r. organy krajowe uznają świadectwa zgodności zgodne z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu za ważne.

Artykuł 5

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r. z wyjątkiem art. 4 ust. 3, który stosuje się od dnia 1 stycznia 2013 r.

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I i IX do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się pkt 2.17, 2.17.1 i 2.17.2 w brzmieniu:

„2.17. Pojazd przedstawiony do wielostopniowej homologacji typu (tylko w przypadku niekompletnych lub skompletowanych pojazdów kategorii N₁ wchodzących w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007): tak/nie ⁽¹⁾

2.17.1. Masa pojazdu podstawowego gotowego do jazdy:kg

2.17.2. Dodana masa standardowa, obliczona zgodnie z pkt 5 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.kg.”;

2) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I, Pojazdy kompletne i skompletowane, wprowadza się następujące zmiany:

(i) we wzorze B – strona 1, Pojazdy skompletowane, Świadectwo zgodności WE, dodaje się pkt 0.2.2 w brzmieniu:

„0.2.2. Informacje dotyczące homologacji typu pojazdu podstawowego ⁽⁴⁾:

Typ:

Wariant ⁽⁴⁾:

Wersja ⁽⁴⁾:

Numer świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia

(ii) we wzorze B – strona 1, Pojazdy skompletowane, Świadectwo zgodności WE, dodaje się pkt 0.5.1 w brzmieniu:

„0.5.1. Nazwa i adres producenta pojazdu podstawowego ⁽⁴⁾

(iii) na stronie 2 – Kategoria pojazdów N₁ (pojazdy kompletne i skompletowane) dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14. Masa pojazdu podstawowego gotowego do jazdy:.....kg ⁽¹⁾⁽⁴⁾”;

b) w *Odnośnikach dotyczących załącznika IX* dodaje się odnośnik ⁽⁴⁾ w brzmieniu:

„⁽⁴⁾ W przypadku pojazdów skompletowanych kategorii N₁ wchodzących w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1) w dodatku 3 do załącznika I dodaje się pkt 2.17, 2.17.1 i 2.17.2 w brzmieniu:

„2.17. Pojazd przedstawiony do wielostopniowej homologacji typu (tylko w przypadku niekompletnych lub skompletowanych pojazdów kategorii N₁ wchodzących w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007): tak/nie ⁽¹⁾

2.17.1. Masa pojazdu podstawowego w stanie gotowości do jazdy: kg

2.17.2. Dodana masa standardowa, obliczona zgodnie z pkt 5 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008: kg”;

2) w załączniku XII dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5. OKREŚLENIE POZIOMU EMISJI CO₂ I ZUŻYCIA PALIWA W POJAZDACH KATEGORII N₁ PRZEDSTAWIOWYCH DO WIELOSTOPNIOWEJ HOMOLOGACJI TYPU

5.1. W celu określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa w pojeździe przedstawionym do wielostopniowej homologacji typu zdefiniowanej w art. 3 pkt 7 dyrektywy 2007/46/WE pojazd podstawowy zdefiniowany w art. 3 pkt 18 tej dyrektywy jest poddawany kontroli zgodnie z pkt 2 i 3 niniejszego załącznika.

5.2. Masa odniesienia (RM) wykorzystana do badania wynika z następującego wzoru:

$$RM = RM_{\text{pojazd_podstawowy}} + DAM$$

W powyższym wzorze:

RM = masa odniesienia wykorzystana do badania, w kg

$RM_{\text{pojazd_podstawowy}}$ = masa odniesienia pojazdu podstawowego, zdefiniowana w art. 3 pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w kg

DAM = dodana masa standardowa, obliczona zgodnie z wzorem określonym w pkt 5.3, odpowiadająca szacunkowej masie nadwozia zamontowanego w pojeździe podstawowym, w kg.

5.3. Dodaną masę standardową oblicza się według następującego wzoru:

$$DAM: a \times (TPMLM - RM_{\text{pojazd_podstawowy}})$$

W powyższym wzorze:

DAM = dodana masa standardowa, w kg

a = współczynnik mnożenia, obliczony zgodnie z wzorem określonym w pkt 5.4

TPMLM = technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu podana przez producenta pojazdu podstawowego, w kg

$RM_{\text{pojazd_podstawowy}}$ = masa odniesienia pojazdu podstawowego, zdefiniowana w art. 3 pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w kg.

5.4. Współczynnik mnożenia oblicza się według następującego wzoru:

$$a = 3,162 \cdot 10^{-7} RM_{\text{pojazd_podstawowy}}^2 - 5,823396 \cdot 10^{-4} RM_{\text{pojazd_podstawowy}} + 0,4284491516$$

W powyższym wzorze:

a = współczynnik mnożenia

$RM_{\text{pojazd_podstawowy}}$ = masa odniesienia pojazdu podstawowego, zdefiniowana w art. 3 pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w kg.

5.5. Producent pojazdu podstawowego odpowiada za prawidłowe zastosowanie wymagań określonych w pkt 5.1–5.4.

- 5.6. Producent pojazdu skompletowanego włącza do świadectwa zgodności informacje dotyczące pojazdu podstawowego zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy 2007/46/WE.
- 5.7. W przypadku pojazdów przedstawionych do dopuszczenia indywidualnego świadectwo dopuszczenia indywidualnego zawiera następujące informacje:
- a) poziom emisji CO₂ zmierzony metodą określoną w pkt 5.1–5.4;
 - b) masa pojazdu skompletowanego w stanie gotowości do jazdy;
 - c) kod identyfikacyjny zgodnie z typem, wariantem i wersją pojazdu podstawowego;
 - d) numer świadectwa homologacji typu pojazdu podstawowego, w tym numer rozszerzenia;
 - e) nazwa i adres producenta pojazdu podstawowego;
 - f) masa pojazdu podstawowego w stanie gotowości do jazdy.
- 5.8. Procedura określona w pkt 5.1–5.7 ma zastosowanie do pojazdów kategorii N₁ zdefiniowanych w części A pkt 1.2.1 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, wchodzących w zakres rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”.
-