

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 195/2013

z dnia 7 marca 2013 r.

zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do innowacyjnych technologii mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (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. 4 ust. 4, art. 5 ust. 3 oraz art. 8,

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 (dyrektywę ramową)⁽²⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzeniem (UE) nr 171/2013⁽³⁾ Komisja zmieniła dyrektywę 2007/46/WE i rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające 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⁽⁴⁾ w odniesieniu do innowacyjnych technologii mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych. Rozporządzeniem tym zmieniono wzory odpowiednich dokumentów stosowanych w procesie homologacji typu. W związku z tym należy zapewnić państwom członkowskim odpo-

wiedni okres na zmianę stosownych formularzy. Ze względu na pewność i jasność prawa należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 171/2013.

- (2) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych w zakresie emitowanych przez nie zanieczyszczeń oraz ustala zasady zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.
- (3) W rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 ustanowiono przepisy administracyjne dotyczące kontroli zgodności pojazdów w zakresie emisji CO₂ oraz wymogi dotyczące pomiarów emisji CO₂ i zużycia paliwa w takich pojazdach.
- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009⁽⁵⁾ określono normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych, a w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 725/2011⁽⁶⁾ ustanowiono procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z takich nowych samochodów osobowych.
- (5) Aby uwzględnić ograniczenia emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych w obliczeniach docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ każdego producenta zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, a także aby zapewnić skuteczne monitorowanie indywidualnego ograniczenia emisji CO₂ dla poszczególnych pojazdów, pojazdy wyposażone w eko-innowacje powinny być poświadczane w ramach homologacji typu pojazdu, a łączne ograniczenia powinny zostać wykazane na świadectwie zgodności.

⁽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 55 z 27.2.2013, s. 9.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19.

- (6) W tym celu należy dostarczyć organom homologacyjnym odpowiednie dane niezbędne do homologacji pojazdów wyposażonych w ekoinnowacje, oraz włączyć ograniczenia emisji CO₂ wynikające ze stosowania ekoinnowacji do informacji reprezentatywnych dla danego typu, wariantu lub wersji pojazdu.
- (7) W związku z tym należy zmienić wzory odpowiednich dokumentów stosowanych w procesie homologacji typu.
- (8) Rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącym homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającym dyrektywę 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE⁽¹⁾ wprowadzono nowe wymogi dotyczące informacji o badaniu emisji zanieczyszczeń. W związku z tym niezbędne informacje należy uwzględnić w systemie ustanowionym dyrektywą 2007/46/WE.
- (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

1. W załącznikach I i IX do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.
2. Załącznik VIII do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Uchyla się rozporządzenie (UE) nr 171/2013.

Artykuł 4

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2013 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U L 188 z 18.7.2009, s. 1.

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pozycje 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 i 3.5.6.3 w brzmieniu:

„3.5.6. Pojazd wyposażony w ekoinnowacje w rozumieniu art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (*) oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 (**): tak/nie ⁽¹⁾

3.5.6.1. Typ/wariant/wersja pojazdu referencyjnego, jak określono w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 (jeżeli dotyczy):

3.5.6.2. Występowanie interakcji pomiędzy różnymi ekoinnowacjami: tak/nie ⁽¹⁾

3.5.6.3. Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń związane ze stosowaniem ekoinnowacji (tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego) ^(w1)

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację ^(w2)	Kod ekoinnowacji ^(w3)	1. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 ^(w4)	4. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego w cyklu badań typu 1 (= 3.5.1.3)	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii w normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenia emisji CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
Całkowita wartość ograniczeń emisji CO₂ (g/km) ^(w5)							

(*) Dz.U L 140 z 5.6.2009, s. 1.

(**) Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19.”;

b) dodaje się odnośniki w brzmieniu:

„^(w) Ekoinnowacje.

^(w1) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, tak aby każda ekoinnowacja znajdowała się w osobnym wierszu.

^(w2) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację

^(w3) Przepisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację

^(w4) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.

^(w5) Suma ograniczeń emisji CO₂ pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.”;

2) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) w pozycji 49 części I, strona 2 – pojazdy kategorii M1 (pojazdy kompletne i skompletowane) wzoru świadectwa zgodności WE wprowadza się pozycje 3, 3.1 i 3.2 w brzmieniu:

„3. Pojazd wyposażony w ekoinnowacje: tak/nie ⁽¹⁾

3.1. Kod ogólny ekoinnowacji ^(P1)

3.2. Całkowita wartość ograniczeń emisji CO₂ wynikających z zastosowania ekoinnowacji ^(P2) (powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego)”;

b) dodaje się następujące odnośniki w „Odnośnikach dotyczących załącznika IX”:

„^(P) Ekoinnowacje.

^(P1) Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych spacją:

- Kod organu udzielającego homologacji, jak określono w załączniku VII.
- Indywidualny kod dla każdej ekoinnowacji zamontowanej w pojeździe, wskazany w porządku chronologicznym wydania decyzji zatwierdzających Komisji.

(Np. kod ogólny trzech ekoinnowacji zatwierdzonych chronologicznie jako 10, 15 i 16 i zamontowanych w pojeździe homologowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą postać: »e1 10 15 16«).

^(P2) Suma ograniczeń emisji CO₂ pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.”.

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK VIII

WYNIKI BADAŃ

(Wypełnia organ udzielający homologacji i załącza do świadectwa homologacji typu WE pojazdu)

W każdym przypadku informacja musi wyraźnie wskazywać wariant i wersję, do których ma zastosowanie. Jedna wersja może posiadać nie więcej niż jeden wynik. Dopuszczalna jest jednak kombinacja kilku wyników dla każdej wersji, ze wskazaniem najmniej korzystnego. W tym ostatnim przypadku umieszcza się uwagę, że dla pozycji oznaczonych (*) podane są jedynie wyniki najmniej korzystnego przypadku.

1. Wyniki badań poziomu głośności

Numer bazowego aktu prawnego i ostatniego zmieniającego aktu prawnego mającego zastosowanie do homologacji. W przypadku aktu prawnego z dwoma etapami wykonania lub większą ich liczbą wskazać również etap wykonania:

Wariant/wersja:	...	...	...
Podczas jazdy (dB(A)/E):	...	...	...
Na postoju (dB(A)/E):	...	...	...
przy (min ⁻¹):	...	...	...

2. Wyniki badań emisji spalin

2.1. Emisje z pojazdów silnikowych badanych w ramach procedury badawczej dla lekkich pojazdów użytkowych

Wskazać ostatni zmieniający akt prawny mający zastosowanie do homologacji. W przypadku gdy akt prawny ma dwa etapy wykonania lub więcej, wskazać również etap wykonania:

Paliwo(-a) (*) (olej napędowy, benzyna, LPG, gaz ziemny, dwa paliwa: benzyna lub gaz ziemny, LPG, flex-fuel: Benzyna/etanol, gaz ziemny/H2NG)

2.1.1. Badanie typu 1 ^(b) ^(c) (emisje pojazdu w cyklu badań po rozruchu silnika zimnego)

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Masa cząstek stałych (PM) (mg/km)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.2. Badanie typu 2 ^(b) ^(c) (dane o emisjach wymagane do homologacji typu do celów stwierdzenia przydatności do ruchu drogowego)

Typ 2, badanie przy niskich obrotach biegu jałowego:

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (% obj.)	...	...	...

Prędkość obrotowa silnika (min^{-1})	...	...	...
Temperatura oleju w silniku ($^{\circ}\text{C}$)	...	...	...

Typ 2, badanie przy wysokich obrotach biegu jałowego:

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (% obj.)	...	...	...
Wartość lambda	...	...	...
Prędkość obrotowa silnika (min^{-1})	...	...	...
Temperatura oleju w silniku ($^{\circ}\text{C}$)	...	...	...

2.1.3. Badanie typu 3 (emisje gazów ze skrzyni korbowej):

2.1.4. Badanie typu 4 (emisje z wyparowania):g/badanie

2.1.5. Badanie typu 5 (trwałość urządzeń ograniczających emisję):

— Przebyta odległość starzenia (km) (np. 160 000 km):

— Współczynnik pogorszenia jakości DF: obliczony/ustalony (²)

— Wartości:

Wariant/wersja:	...	...	...
CO	...	...	...
THC	...	...	...
NMHC	...	...	...
NO _x	...	...	...
THC + NO _x	...	...	...
Masa cząstek stałych (PM)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (P) (¹)	...	...	...

2.1.6. Badanie typu 6 (średnia emisja zanieczyszczeń w niskiej temperaturze otoczenia):

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. Pokładowy system diagnostyczny (OBD): tak/nie (²)

2.2. Emisje z silników badanych w ramach procedury badań dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Wskazać ostatni zmieniający akt prawny mający zastosowanie do homologacji. W przypadku gdy akt prawny ma dwa etapy wykonania lub więcej, wskazać również etap wykonania:...

Paliwo(-a) (⁴) (olej napędowy, benzyna, LPG, gaz ziemny, etanol...)

2.2.1. Wyniki badania ESC ⁽¹⁾ ^(f)

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Masa cząstek stałych (mg/kWh)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.2. Wyniki badania ELR (europejski test pod obciążeniem) ⁽¹⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
Dymienie: ...m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Wyniki badania ETC (europejski test niestacjonarny) ^(e) ^(f)

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) ⁽¹⁾
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Masa cząstek stałych (mg/kWh)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.4. Badanie na biegu jałowym ⁽¹⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (% obj.)	...	...	...
Wartość lambda ⁽¹⁾
Prędkość obrotowa silnika (min ⁻¹)	...	...	...
Temperatura oleju w silniku (°C)	...	...	...

2.3. Dymienie z silników Diesla

Wskazać ostatni zmieniający akt prawny mający zastosowanie do homologacji. W przypadku gdy akt prawny ma dwa etapy wykonania lub więcej, wskazać również etap wykonania:

2.3.1. Wyniki badania dla pojazdu przy swobodnym przyspieszaniu

Wariant/wersja:	...	...	...
Skorygowana wartość współczynnika absorpcji (m^{-1})	...	...	...
Zwykła prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym	...	...	...
Maksymalna prędkość obrotowa silnika	...	...	...
Temperatura oleju (min./maks.)	...	...	...

3. Wyniki badań emisji CO₂, zużycia paliwa/energii elektrycznej i badań zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną
Numer bazowego aktu prawnego i ostatniego zmieniającego aktu prawnego mającego zastosowanie do homologacji:

- 3.1. Silniki spalania wewnętrznego, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne bez doładowania ze źródeł zewnętrznych (NOVC) ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO ₂ (w ruchu miejskim) (g/km)	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO ₂ (w ruchu pozamiejskim) (g/km)	...	...	...
Wielkość emisji masowej CO ₂ (wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Zużycie paliwa (w ruchu miejskim) (l/100 km) ⁽⁸⁾
Zużycie paliwa (w ruchu pozamiejskim) (l/100 km) ⁽⁸⁾
Zużycie paliwa (wartość uśredniona) (l/100 km) ⁽⁸⁾

- 3.2. Hybrydowe pojazdy elektryczne z doładowaniem ze źródeł zewnętrznych (OVC) ⁽¹⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO ₂ (warunek A, wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO ₂ (warunek B, wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO ₂ (wartość ważona, uśredniona) (g/km)	...	...	...
Zużycie paliwa (warunek A, wartość uśredniona) (l/100 km) ⁽⁸⁾
Zużycie paliwa (warunek B, wartość uśredniona) (l/100 km) ⁽⁸⁾
Zużycie paliwa (wartość ważona, uśredniona) (l/100 km) ⁽⁸⁾
Zużycie energii elektrycznej (warunek A, wartość uśredniona) (Wh/km)	...	...	...
Zużycie energii elektrycznej (warunek B, wartość uśredniona) (Wh/km)	...	...	...
Zużycie energii elektrycznej (ważona, wartość uśredniona) (Wh/km)	...	...	...
Zasięg tylko na napędzie elektrycznym (km)	...	...	...

- 3.3. Pojazdy wyłącznie elektryczne ⁽¹⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)	...	...	...
Zasięg (km)	...	...	...

3.4. Pojazdy z wodorowymi ogniwami paliwowymi ⁽¹⁾

Wariant/wersja:	...	...	...
Zużycie paliwa (kg/100 km)	...	...	...

4. Wyniki badań dla pojazdów wyposażonych w ekoinnowacje ^(h1) ^(h2) ^(h3)

Wariant/Wersja ...

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację ^(h4)	Kod ekoinnowacji ^(h5)	1. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badawczym typu 1 ^(h6)	4. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego w cyklu badań typu 1 (= 3.5.1.3)	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii przy normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenia emisji CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x
...
...
Całkowita wartość ograniczeń emisji CO ₂ (g/km) ^(h7)							...

4.1. Kod ogólny ekoinnowacji ^(h8)

Odnosiniki

⁽¹⁾ Jeżeli dotyczy.⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.^(a) Jeżeli w odniesieniu do paliwa mają zastosowanie ograniczenia, należy wskazać te ograniczenia (np. dla gazu ziemnego zakres L lub H).^(b) W przypadku pojazdów dwupaliwowych tabelę powtarza się dla obu paliw.^(c) Dla pojazdów z zasilaniem typu flex fuel, jeżeli badanie ma być wykonane dla obu paliw zgodnie z rys. I.2.4 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, oraz dla pojazdów napędzanych LPG lub gazem ziemnym/biometanem, zarówno jedno-, jak i dwupaliwowych, tabelę powtarza się dla poszczególnych gazów wzorcowych użytych w badaniu, a w dodatkowej tabeli wykazuje się najgorsze otrzymane wyniki. W razie potrzeby, zgodnie z pkt 1.1.2.4 i 1.1.2.5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, zaznacza się, czy wyniki zostały zmierzone czy obliczone.^(d) Tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego.^(e) W odniesieniu do Euro VI ESC rozumie się jako WHSC, a ETC jako WHTC.^(f) Dla Euro VI, jeżeli silniki zasilane CNG i LPG są badane z użyciem różnych paliw wzorcowych, tabelę należy powtórzyć dla każdego badanego paliwa wzorcowego.^(g) Jednostkę »l/100 km« zastępuje się jednostką »m³/100 km« dla pojazdów zasilanych gazem ziemnym i H2NG, oraz jednostką »kg/100 km« dla pojazdów zasilanych wodorem.^(h) Ekoinnowacje.^(h1) Tabelę powtórzyć dla każdego wariantu/wersji.^(h2) Tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego.^(h3) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.^(h4) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.^(h5) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.^(h6) Jeśli zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.^(h7) Suma ograniczeń emisji CO₂ pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.^(h8) Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych spacją:

— Kod organu udzielającego homologacji, jak określono w załączniku VII.

— Indywidualny kod dla każdej ekoinnowacji zamontowanej w pojeździe, wskazany w porządku chronologicznym wydania decyzji zatwierdzających Komisji.

(Np. kod ogólny trzech ekoinnowacji zatwierdzonych chronologicznie jako 10, 15 i 16 i zamontowanych w pojeździe homologowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą postać: »e1 10 15 16«.)

ZAŁĄCZNIK III

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

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) prowadzi się punkty 4.3.5, 4.3.5.1 i 4.3.5.2 w brzmieniu:

„4.3.5. Pojazd wyposażony w ekoinnovacje

4.3.5.1. W przypadku typu pojazdu wyposażonego w co najmniej jedną ekoinnovację w rozumieniu art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (*) oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 (**) zgodność produkcji w odniesieniu do ekoinnovacji wykazuje się poprzez wykonanie badań określonych w decyzjach Komisji zatwierdzających dane ekoinnovacje.

4.3.5.2. Stosuje się punkty 4.3.1, 4.3.2 i 4.3.4.

(*) Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

(**) Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19.”;

b) w dodatku 3 wprowadza się punkty 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 i 3.5.6.3 w brzmieniu:

„3.5.6. Pojazd wyposażony w ekoinnovację w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011: tak/nie (*)

3.5.6.1. Typ/wariant/wersja pojazdu referencyjnego, jak określono w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 725/2011 (**):

3.5.6.2. Występowanie interakcji pomiędzy różnymi ekoinnovacjami: tak/nie (*)

3.5.6.3. Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń związane ze stosowaniem ekoinnovacji (***) (****)

Decyzja zatwierdzająca ekoinnovację ⁽¹⁾	Kod ekoinnovacji ⁽²⁾	1. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnovacyjnego (g/km)	3. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 ⁽³⁾	4. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnovacyjnego w cyklu badań typu 1 (= 3.5.1.3)	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii w normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenia emisji CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x ⁽¹⁾							
Całkowita wartość ograniczeń emisji CO₂ (g/km)⁽⁴⁾							

(1) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnovację.

(2) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnovację.

(3) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.

(4) Suma ograniczeń emisji pochodzących z poszczególnych ekoinnovacji.

(*) Niepotrzebne skreślić.

(**) Jeżeli dotyczy.

(***) Tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego.

(****) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnovacji.”;

c) w uzupełnieniu do dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 2.1. tabela odpowiadająca badaniu typu 6 otrzymuje brzmienie:

„Typ 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Zmierzona wartość		

(ii) punkt 2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1.1. W przypadku pojazdów dwupaliwowych tabelę dla typu 1 powtarza się dla obu paliw. Dla pojazdów z zasilaniem typu flex fuel, jeżeli badanie typu 1 ma być wykonane dla obu paliw zgodnie z rys. I.2.4 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, oraz dla pojazdów napędzanych LPG lub gazem ziemnym/biometanem, zarówno jedno-, jak i dwupaliwowych, tabelę powtarza się dla poszczególnych gazów wzorcowych użytych w badaniu, a w dodatkowej tabeli wykazuje się najgorsze otrzymane wyniki. W razie potrzeby, zgodnie z pkt 1.1.2.4 i 1.1.2.5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, zaznacza się, czy wyniki zostały zmierzone czy obliczone.”;

(iii) wprowadza się punkty 2.6 i 2.6.1 w brzmieniu:

„2.6. Wyniki badań ekoinnowacji (*) (**)

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację ⁽¹⁾	Kod ekoinnowacji ⁽²⁾	1. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 ⁽³⁾	4. Emisja CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego w cyklu badań typu 1 (= 3.5.1.3)	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii w normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenia emisji CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
Całkowita wartość ograniczeń emisji CO₂ (g/km)⁽⁴⁾							

(1) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

(2) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

(3) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.

(4) Suma ograniczeń emisji pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.

2.6.1. Ogólny kod ekoinnowacji (**):

(*) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.

(**) Tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego.

(***) Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych spacją:

- Kod organu udzielającego homologacji, jak określono w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.
- Indywidualny kod dla każdej ekoinnowacji zamontowanej w pojeździe, wskazany w porządku chronologicznym wydania decyzji zatwierdzających Komisji.
(Np. kod ogólny trzech ekoinnowacji zatwierdzonych chronologicznie jako 10, 15 i 16 i zamontowanych w pojeździe homologowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą postać: »e1 10 15 16«.);

2) w załączniku XII dodaje się punkty 4, 4.1, 4.2, 4.3 i 4.4 w brzmieniu:

„4. HOMOLOGACJA TYPU POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W EKOINNOWACJE

4.1. Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia swoich średnich indywidualnych wartości emisji CO₂ poprzez ograniczenia emisji wynikające z zastosowania co najmniej jednej ekoinnowacji zamontowanej w pojeździe, składa do organu udzielającego homologacji wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu, w którym zastosowano ekoinnowację.

4.2. Na potrzeby homologacji typu ograniczenia emisji CO₂ z pojazdu, w którym zastosowano ekoinnowację, ustala się z zastosowaniem procedury i metodologii badań określonych w decyzji Komisję zatwierdzającej ekoinnowację, zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.

- 4.3. Wykonanie niezbędnych badań do wyznaczenia ograniczeń emisji CO₂ osiągniętych w wyniku zastosowania ekoinnovazione pozostaje bez uszczerbku dla wykazania zgodności ekoinnovazione z przepisami technicznymi określonymi w dyrektywie 2007/46/WE, jeżeli ma zastosowanie.
- 4.4. Homologacji typu nie udziela się, jeżeli pojazd, w którym zastosowano ekoinnovazione, nie wykazuje zmniejszenia emisji CO₂ o co najmniej 1 g/km w porównaniu z pojazdem referencyjnym, jak określono w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.”.
-