

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 627/2014**z dnia 12 czerwca 2014 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w celu dostosowania do postępu technicznego w odniesieniu do monitorowania cząstek stałych przez pokładowy system diagnostyczny****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 4 i art. 12 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011⁽²⁾ nakłada na Komisję obowiązek dokonania przeglądu technicznych możliwości monitorowania, dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, wydajności filtra cząstek stałych (DPF) w odniesieniu do wartości granicznych pokładowego systemu diagnostycznego (wartości granicznych OBD) określonych w tabeli 1 w załączniku X do tego rozporządzenia.
- (2) Komisja dokonała tego przeglądu i uznała, że dostępna jest technologia umożliwiająca monitorowanie wydajności DPF w odniesieniu do wartości granicznych OBD. Z przeglądu tego wynika jednak również, że należy odroczyć datę wprowadzenia wymogów dotyczących wydajności DPF, aby zapewnić odpowiedni okres wdrażania dla przemysłu na potrzeby zagwarantowania dostępności urządzeń w kontekście ich masowej produkcji oraz dostosowania do pojazdów. W związku z tym konieczne jest dostosowanie tabeli 1 w dodatku 9 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 w celu uwzględnienia nowej daty wprowadzenia wymogów.
- (3) Ponadto, w przypadku silników o zapłonie iskrowym, należy również dostosować tabelę 1 w dodatku 9 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, umieszczając w niej kolumnę dotyczącą wymogu monitorowania poziomów tlenku węgla w odniesieniu do wartości granicznych OBD określonych w tabeli 2 w załączniku X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, jak również kolumnę dotyczącą wymogów w zakresie rzeczywistego działania określonych w pkt 6–6.5.5.1 załącznika X do tego rozporządzenia.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 582/2011.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Na żądanie producenta, do dnia 31 grudnia 2015 r. w przypadku nowych typów pojazdów lub silników oraz do dnia 31 grudnia 2016 r. w przypadku wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych, rejestrowanych lub wprowadzanych do użytku w Unii, można wykorzystywać alternatywne przepisy do monitorowania DPF, jak określono w pkt 2.3.3.3 załącznika X.”;

- 2) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

Artykuł 2

Homologacje typu, które zostały udzielone w odniesieniu do silników wysokoprężnych i pojazdów z takimi silnikami zgodnie z lit. B w tabeli 1 w dodatku 9 do załącznika I przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, pozostają ważne po tej dacie.

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 czerwca 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Tabela 1 w dodatku 9 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 1

Litera	Wartość graniczna OBD dla NO _x ⁽¹⁾	Wartość graniczna OBD dla cząstek stałych ⁽²⁾	Wartość graniczna OBD dla CO ⁽⁶⁾	IUPR	Jakość i zużycie odczynnika	Daty wdrożenia: nowe typy	Daty wdrożenia: wszystkie pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
A	Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 1 lub tabeli 2	Monitorowanie wydajności ⁽³⁾		Etap wprowadzenia ⁽⁷⁾	Etap wprowadzenia ⁽⁴⁾	31.12.2012	31.12.2013	31.08.2015 ⁽⁹⁾ 30.12.2016 ⁽¹⁰⁾
B ⁽¹¹⁾	Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 2		Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 2	Etap wprowadzenia ⁽⁷⁾	Etap wprowadzenia ⁽⁴⁾	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Wiersz »wymogi ogólne« w tabeli 1 lub tabeli 2	Wiersz »wymogi ogólne« w tabeli 1	Wiersz »wymogi ogólne« w tabeli 2	Ogólne ⁽⁸⁾	Ogólne ⁽⁵⁾	31.12.2015	31.12.2016	

Legenda:

- ⁽¹⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla NO_x« określone w tabelach 1 i 2 załącznika X.
⁽²⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla cząstek stałych« określone w tabeli 1 załącznika X.
⁽³⁾ Wymogi w zakresie »monitorowania wydajności« określone w pkt 2.1.1 załącznika X.
⁽⁴⁾ Wymogi dotyczące jakości i zużycia odczynnika »w etapie wprowadzenia« określone w pkt 7.1.1.1 i 8.4.1.1 załącznika XIII.
⁽⁵⁾ Wymogi »ogólne« dotyczące jakości i zużycia odczynnika określone w pkt 7.1.1 i 8.4.1 załącznika XIII.
⁽⁶⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla CO« określone w tabeli 2 załącznika X.
⁽⁷⁾ Wymogi w zakresie IUPR »w etapie wprowadzenia« określone w pkt 6.4.4, 6.5.5 i 6.5.5.1 załącznika X.
⁽⁸⁾ Wymogi »ogólne« dotyczące IUPR określone w pkt 6 załącznika X.
⁽⁹⁾ Dla silników o zapłonie iskrowym i pojazdów wyposażonych w takie silniki.
⁽¹⁰⁾ Dla silników wysokoprężnych i pojazdów wyposażonych w takie silniki.
⁽¹¹⁾ Dotyczy wyłącznie silników o zapłonie iskrowym i pojazdów wyposażonych w takie silniki.”