

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2017/1347

z dnia 13 lipca 2017 r.

w sprawie sprostowania dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniającego 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, zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008

(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. 8 i art. 14 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,

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 dyrektywę 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE ⁽³⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2007/46/WE ustanawia ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Szereg elementów tych ram, w szczególności w odniesieniu do dokumentu informacyjnego producenta, sprawozdań z badań, świadectwa zgodności oraz warunków homologacji typu, należy dostosować, aby uwzględnić nowe rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁴⁾.
- (2) Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 zawierają wymóg, aby nowe pojazdy, odpowiednio lekkie i ciężarowe, spełniały wymogi dotyczące określonych wartości granicznych emisji i ustanawiają dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

⁽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 188 z 18.7.2009, s. 1.

⁽⁴⁾ 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, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

- (3) W odniesieniu do pojazdów ciężarowych określone szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania rozporządzenia (WE) nr 595/2009 przyjęto rozporządzeniem Komisji (UE) nr 582/2011 ⁽¹⁾. W celu zapewnienia właściwego stosowania rozporządzenia (UE) nr 582/2011 należy poprawić szereg błędów technicznych w załącznikach I i II do tego rozporządzenia.
- (4) W odniesieniu do pojazdów lekkich określone szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 przyjęto rozporządzeniem Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽²⁾ i rozporządzeniem (UE) 2017/1151. W drodze zmiany rozporządzenia (WE) nr 692/2008 w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1221 ⁽³⁾ wprowadzono nową procedurę określania emisji par. W rozporządzeniu (UE) 2017/1151 dostosowano procedurę homologacji typu do światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) określonej w ogólnym przepisie technicznym nr 15 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).
- (5) W odniesieniu do nowej procedury badania emisji par należy uściślić datę rozpoczęcia stosowania zmian wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2017/1221. Obowiązek stosowania nowej procedury badań należy wprowadzić w Unii dla wszystkich nowych homologacji typu i rejestracji pojazdów od dnia 1 września 2019 r.
- (6) Jeśli chodzi o nową procedurę WLTP, należy poprawić szereg błędów technicznych w art. 2 i 15 oraz w załącznikach I, IIIA, V, VII, VIII, XII i XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 w celu zapewnienia jego właściwego stosowania.
- (7) Ponadto należy wyjaśnić przepisy procedury badań WLTP dotyczące rodziny macierzy obciążenia drogowego.
- (8) Sprostowania przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są ze sobą ściśle powiązane, ponieważ tylko w całości gwarantują one prawidłowe stosowanie odpowiednich środków homologacji typu.
- (9) W rezultacie należy odpowiednio sprostować dyrektywę 2007/46/WE, rozporządzenie (UE) nr 715/2007, rozporządzenie (UE) nr 582/2011, rozporządzenie (UE) 2017/1221 oraz rozporządzenie (UE) 2017/1151.
- (10) Ze względu na konieczność zapewnienia prawidłowego stosowania rozporządzenia (UE) 2017/1221 i rozporządzenia (UE) 2017/1151, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Sprostowanie dyrektywy 2007/46/WE

W załącznikach I, VIII, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Sprostowanie rozporządzenia (UE) nr 582/2011

W załącznikach I, II i X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1221 z dnia 22 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do metody oznaczania emisji par (Dz.U. L 174 z 7.7.2017, s. 3).

Artykuł 3

Sprostowanie rozporządzenia (UE) 2017/1221

W art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1221 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 września 2019 r.”.

Artykuł 4

Sprostowanie rozporządzenia (UE) 2017/1151

W rozporządzeniu (UE) 2017/1151 wprowadza się następujące sprostowania:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) »drogomierz« oznacza przyrząd wskazujący kierowcy całkowitą drogę przejechaną przez pojazd od jego wyprodukowania;”;

b) skreśla się pkt 33;

c) pkt 47 i 48 otrzymują brzmienie:

„47) »zbiornik jednowarstwowy« oznacza zbiornik paliwa wykonany z pojedynczej warstwy materiału, z wyłączeniem zbiornika metalowego, ale z uwzględnieniem materiałów fluorowanych/sulfonowanych;

48) »zbiornik wielowarstwowy« oznacza zbiornik paliwa wykonany z co najmniej dwóch różnych warstw materiałów, z których jedna jest z materiału nieprzepuszczalnego dla węglowodorów;”;

d) dodaje się pkt 49 w brzmieniu:

„49) »kategoria bezwładności« oznacza kategorię mas próbnych pojazdu odpowiadającą bezwładności równoważnej określonej w tabeli A4a/3 załącznika 4a do regulaminu EKG ONZ nr 83, jeżeli masa próbna jest równa masie odniesienia.”;

2) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Ze skutkiem od dnia 1 września 2017 r. w przypadku pojazdów kategorii M1, M2 oraz pojazdów kategorii N1 klasy I, oraz od dnia 1 września 2018 r. w przypadku pojazdów kategorii N1 klasy II i III oraz pojazdów kategorii N2, organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z emisją zanieczyszczeń lub zużyciem paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych typów pojazdu, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

W przypadku nowych homologacji typu, o które wystąpiono przed dniem 1 września 2019 r., w celu określenia emisji par z pojazdu zamiast procedury określonej w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia na wniosek producenta można stosować procedurę badania emisji par określoną w załączniku 7 do regulaminu EKG ONZ nr 83.

3. Ze skutkiem od dnia 1 września 2018 r. w przypadku pojazdów kategorii M1, M2 oraz pojazdów kategorii N1 klasy I, oraz od dnia 1 września 2019 r. w przypadku pojazdów kategorii N1 klasy II i III oraz pojazdów kategorii N2, organy krajowe, z powodów związanych z emisją zanieczyszczeń lub zużyciem paliwa, w przypadku nowych pojazdów niezgodnych z niniejszym rozporządzeniem, uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu takich pojazdów.

Dla nowych pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 września 2019 r. w celu określenia emisji par z pojazdu zamiast procedury określonej w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia na wniosek producenta można stosować procedurę badania emisji par określoną w załączniku 7 do regulaminu EKG ONZ nr 83.”;

- b) ust. 5 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) badania typu 1/I wykonane zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 w okresie do 3 lat po datach podanych w art. 10 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 są uznawane przez organ udzielający homologacji do celów produkcji komponentów pogorszonej jakości lub wadliwych do symulacji awarii w celu oceny spełnienia wymogów określonych w załączniku XI do niniejszego rozporządzenia;”;
- c) dodaje się ust. 5 lit. c) w brzmieniu:
- „c) demonstracje trwałości w przypadku pierwszego badania typu 1/I wykonanego i zakończonego zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 w okresie do 3 lat po datach podanych w art. 10 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 są uznawane przez organy udzielające homologacji za równoważne do celów spełnienia wymogów określonych w załączniku VII do niniejszego rozporządzenia;”;
- 3) w załącznikach I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII i XXI wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego 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 13 lipca 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące sprostowania:

1) w załączniku I wprowadza się następujące sprostowania:

a) pkt 3.2.12.2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„3.2.12.2.1.3. Zasada działania reaktora katalitycznego: ... (utleniający, trójdrożny, pochłaniacz NOx z mieszanki ubogiej, SCR, katalizator NOx z mieszanki ubogiej lub inne);”;

b) numer pkt „3.2.12.7.6.3” zmienia się na „3.2.12.2.7.6.3”;

c) dodaje się punkty w brzmieniu:

„3.5.7.2.1.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.1.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.2.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.2.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.2.3.0. Pojazd M (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.3.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.3.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”

„3.5.7.2.3.3.0. Pojazd M (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”;

2) w załączniku VIII wprowadza się następujące sprostowania:

a) w tabeli „Badanie z poprawką na temperaturę otoczenia (ATCT)” w pkt 2.1.1 skreśla się kolumnę „Rodzina macierzy obciążenia drogowego”;

b) skreśla się tabelę trzecią w pkt 3.1 z kolumnami „Identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego” i „Wariant/wersja”;

c) skreśla się kolumnę „Identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego” w tabeli czwartej „Wyniki” w pkt 3.1;

d) u dołu tabeli „Wyniki” w pkt 3.1 dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Powierzchnia czołowa (m ²) (tylko dla pojazdów rodziny macierzy obciążenia drogowego)”			
---	--	--	--

e) skreśla się przypis 23 w pkt 3.1;

f) ostatni wiersz w pkt 3.1 pod tabelą „Wyniki” otrzymuje brzmienie:

„Powtórzyć dla każdej rodziny interpolacji.”;

g) skreśla się tabelę trzecią w pkt 3.2 z kolumnami „Identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego” i „Wariant/wersja”;

h) skreśla się kolumnę „Identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego” w tabeli czwartej „Wyniki” w pkt 3.2;

i) ostatni wiersz tabeli „Wyniki” w pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„Powierzchnia czołowa (m ²) (tylko dla pojazdów rodziny macierzy obciążenia drogowego)”			
---	--	--	--

j) skreśla się tabelę trzecią w pkt 3.3 z kolumnami „Identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego” i „Wariant/wersja”;

k) skreśla się kolumnę „Identyfikator rodziny macierzy” w tabeli czwartej „Wyniki” w pkt 3.3;

- l) ostatni wiersz tabeli „Wyniki” w pkt 3.3 otrzymuje brzmienie:

„Powierzchnia czołowa (m ²) (tylko dla pojazdów rodziny macierzy obciążenia drogowego)”			
---	--	--	--

- m) pkt 3.5 otrzymuje brzmienie:

„3.5. Raport(-y) wyjściowy(-e) z narzędzia korelacji zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/1151

Powtórzyć dla każdej rodziny interpolacji:

Identyfikator rodziny interpolacji [Przypis: »Numer homologacji typu + numer porządkowy rodziny interpolacji«]: ...

Raport VH: ...

Raport VL (w stosownym przypadku): ...

- 3.5.1. Współczynnik odchylenia (w stosownych przypadkach)

Powtórzyć dla każdej rodziny interpolacji:

Identyfikator rodziny interpolacji [Przypis: »Numer homologacji typu + numer porządkowy rodziny interpolacji«]: ...

- 3.5.2. Współczynnik weryfikacji (w stosownych przypadkach)

Powtórzyć dla każdej rodziny interpolacji:

Identyfikator rodziny interpolacji [Przypis: »Numer homologacji typu + numer porządkowy rodziny interpolacji«]: ...”;

- 3) w załączniku IX wprowadza się następujące sprostowania:

- a) w części II, Pojazdy niekompletne – strona 2, „kategoria pojazdów M1”, „kategoria pojazdów N1”, „kategoria pojazdów M2” i „kategoria pojazdów N2” pkt 49 otrzymuje brzmienie:

„49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ^(m) ^(l):

1. Wszystkie układy napędowe z wyjątkiem pojazdów elektrycznych (w stosownym przypadku)

Wartości NEDC	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Warunki miejskie ^(l) :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ^(l)
Warunki pozamiejskie ^(l) :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ^(l)
Cykl mieszany ^(l) :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ^(l)
Wartość ważona ^(l) , cykl mieszany	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km
Współczynnik odchylenia (w stosownych przypadkach)		
Współczynnik weryfikacji (w stosownych przypadkach)	»1« lub »0«	

2. Pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany ^(l))		... Wh/km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną		... km

3. Pojazd wyposażony w ekoinnovację(-e): tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.1. Kod ogólny ekoinnovacji ^(P1): ...
 - 3.2. Całkowite ograniczenie emisji CO₂ w wyniku zastosowania ekoinnovacji ^(P2) (powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego):
 - 3.2.1. ograniczenie w cyklu NEDC: ... g/km (w stosownych przypadkach)
 - 3.2.2. ograniczenie w cyklu WLTP: ... g/km (w stosownych przypadkach)
4. Wszystkie układy napędowe, z wyjątkiem pojazdów elektrycznych, na mocy rozporządzenia (UE) 2017/1151 (w stosownym przypadku)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Niskie ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾
Średnie ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾
Wysokie ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾
Bardzo wysokie ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾
Cykl mieszany:	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾
Wartość ważona, cykl mieszany ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km lub m ³ /100 km lub kg/100 km ⁽¹⁾

5. Pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC, na mocy rozporządzenia (UE) 2017/1151 (w stosownych przypadkach)

- 5.1. Pojazdy elektryczne

Zużycie energii elektrycznej		... Wh/km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną		... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście		... km

- 5.2. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC

Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)		... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)		... km";

b) w części I, Pojazdy kompletne i skompletowane – strona 2, „kategoria pojazdów M3” i „kategoria pojazdów N3” oraz w części II, Pojazdy niekompletne – strona 2, „kategoria pojazdów M3” i „kategoria pojazdów N3” skreśla się pkt 47.1;

c) w części I, Pojazdy kompletne i skompletowane – strona 2, „kategoria pojazdów M2” i „kategoria pojazdów N2” oraz w części II, Pojazdy niekompletne – strona 2, „kategoria pojazdów M2” i „kategoria pojazdów N2” w pkt 47.1 dodaje się odniesienie do objaśnienia ^(f).

ZAAŁĄCZNIK II

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

1) w załączniku I dodatek 9 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 9

System numeracji świadectw homologacji typu WE

Sekcja 3 numeru homologacji typu WE, wydanego zgodnie z art. 6 ust. 1, art. 8 ust. 1 i art. 10 ust. 1, składa się z numeru wykonawczego aktu prawnego lub ostatniego zmieniającego aktu prawnego, mającego zastosowanie do homologacji typu WE. Po tym numerze następuje litera alfabetu oznaczająca wymogi odnoszące się do systemów OBD i SCR zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Litera	Wartość graniczna OBD dla NO _x ⁽¹⁾	Wartość graniczna OBD dla cząstek stałych ⁽²⁾	Wartość graniczna OBD dla CO ⁽⁶⁾	IUPR ⁽¹³⁾	Jakość odczynnika	Dodatkowe układy monitorujące ⁽¹²⁾	Wymogi dotyczące progu mocy ⁽¹⁴⁾	Daty wdrożenia: nowe typy	Daty wdrożenia: wszystkie pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
A ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ B ⁽¹⁰⁾	Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 1 lub tabeli 2	Monitorowanie wydajności ⁽³⁾	nd.	Etap wprowadzenia ⁽⁷⁾	Etap wprowadzenia ⁽⁴⁾	nd.	20 %	31.12.2012	31.12.2013	31.8.2015 ⁽⁹⁾ 30.12.2016 ⁽¹⁰⁾
B ⁽¹¹⁾	Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 1 i 2	nd.	Wiersz »etap wprowadzenia« w tabeli 2	nd.	Etap wprowadzenia ⁽⁴⁾	nd.	20 %	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⁾	Tak	20 %	31.12.2015	31.12.2016	31.8.2019
D	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⁾	Tak	10 %	1.9.2018	1.9.2019	

Objaśnienia:

- ⁽¹⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla NO_x« określone w tabeli 1 załącznika X dla silników i pojazdów o zapłonie samoczynnym i dwupaliwowych oraz w tabeli 2 załącznika X dla silników i pojazdów o zapłonie iskrowym.
- ⁽²⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla cząstek stałych« określone w tabeli 1 załącznika X dla silników i pojazdów o zapłonie samoczynnym i dwupaliwowych.
- ⁽³⁾ Wymogi w zakresie »monitorowania wydajności« określone w pkt 2.1.1 załącznika X.
- ⁽⁴⁾ Wymogi dotyczące jakości odczynnika »na etapie wprowadzenia« określone w pkt 7.1 załącznika XIII.
- ⁽⁵⁾ Wymogi »ogólne« dotyczące jakości odczynnika określone w pkt 7.1.1 załącznika XIII.
- ⁽⁶⁾ Wymogi w zakresie monitorowania »wartości granicznej OBD dla CO« określone w tabeli 2 załącznika X dla silników i pojazdów o zapłonie iskrowym.
- ⁽⁷⁾ Wymogi dotyczące współczynników IUPR »na etapie wprowadzenia« określone w sekcji 6 załącznika X.
- ⁽⁸⁾ Wymogi »ogólne« dotyczące IUPR określone w sekcji 6 załącznika X.
- ⁽⁹⁾ Dla silników o zapłonie iskrowym i pojazdów wyposażonych w takie silniki.
- ⁽¹⁰⁾ Dla silników o zapłonie samoczynnym i dwupaliwowych oraz pojazdów wyposażonych w takie silniki.
- ⁽¹¹⁾ Dotyczy wyłącznie silników o zapłonie iskrowym i pojazdów wyposażonych w takie silniki.
- ⁽¹²⁾ Dodatkowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie monitorowania określone w pkt 2.3.1.2 załącznika 9 A do regulaminu nr 49 EKG ONZ.
- ⁽¹³⁾ Specyfikacje dotyczące IUPR określono w załączniku X. Silniki o zapłonie iskrowym i pojazdy wyposażone w takie silniki nie podlegają wymogom dotyczącym IUPR.
- ⁽¹⁴⁾ Wymóg dotyczący ISC określony w dodatku 1 do załącznika II.
- nd. Nie dotyczy.”;

2) w załączniku II w dodatku 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. WSTĘP

W niniejszym dodatku opisano procedurę określania emisji zanieczyszczeń gazowych na podstawie pomiarów przeprowadzonych w pojeździe znajdującym się na drodze przy użyciu przenośnych systemów pomiaru emisji (zwanymi dalej »PEMS«). Emisje zanieczyszczeń mierzone w spalinach silnika obejmują następujące składniki: tlenek węgla, suma węglowodorów i tlenki azotu w przypadku silników o zapłonie samoczynnym oraz tlenek węgla, węglowodory niemetanowe, metan i tlenki azotu w przypadku silników o zapłonie iskrowym. Ponadto mierzy się emisje dwutlenku węgla w celu umożliwienia wykonania procedur obliczeniowych opisanych w sekcji 4.

W przypadku silników zasilanych gazem ziemnym producent, upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu zamiast pomiaru emisji węglowodorów metanowych i niemetanowych mogą wybrać pomiar jedynie łącznej emisji węglowodorów (THC). W takim przypadku wartość graniczna emisji dla łącznej emisji węglowodorów jest taka sama, jak określono w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dla emisji metanu. Do celów obliczenia współczynników zgodności zgodnie z pkt 4.2.3 i 4.3.2 niniejszego dodatku właściwą wartością graniczną jest jedynie wartość graniczna dla emisji metanu.

W przypadku silników innych niż zasilane gazem ziemnym producent, upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu zamiast pomiaru emisji węglowodorów niemetanowych mogą wybrać pomiar łącznej emisji węglowodorów (THC). W takim przypadku wartość graniczna emisji dla łącznej emisji węglowodorów jest taka sama, jak określono w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dla emisji węglowodorów niemetanowych. Do celów obliczenia współczynników zgodności zgodnie z pkt 4.2.3 i 4.3.2 niniejszego dodatku właściwą wartością graniczną jest wartość graniczna dla emisji węglowodorów niemetanowych.”;

3) w załączniku X pkt 2.4.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.4.1.3. Normę OBD Euro 6 – 2 w tabeli 1 w dodatku 6 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 uznaje się za równoważną literom C i D w tabeli 1 w dodatku 9 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.”.

—

ZAAŁĄCZNIK III

W rozporządzeniu (UE) 2017/1151 wprowadza się następujące sprostowania:

1) w załączniku I wprowadza się następujące sprostowania:

a) w pkt 2.4 rysunek I.2.4 zastępuje się następującym rysunkiem:

„Rysunek I.2.4

Stosowanie wymogów dotyczących badań dla celów uzyskania homologacji typu oraz jej rozszerzeń

Kategoria pojazdu	Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym, w tym pojazdy hybrydowe ⁽¹⁾								Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym, w tym pojazdy hybrydowe	Pojazdy elektryczne	Pojazdy z wodowymi ogniwami paliwowymi
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe ⁽²⁾			Typu <i>flex fuel</i> ⁽³⁾			
Paliwo wzorcowe	Benzyna (E10)	LPG	NG/biometan	Wodór (ICE)	Benzyna (E10)	Benzyna (E10)	Benzyna (E10)	Benzyna (E10)	Olej napędowy (B7) ⁽⁵⁾	—	Wodór (ogniwo paliwowe)
					LPG	NG/biometan	Wodór (ICE) ⁽⁴⁾	Etanol (E85)			
Zanieczyszczenia gazowe (Badanie typu 1)	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽⁴⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	—	—
PM (Badanie typu 1)	Tak ⁽²⁾	—	—	—	Tak ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak ⁽²⁾ (oba paliwa)	Tak	—	—
PN	Tak ⁽²⁾	—	—	—	Tak ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak/ ⁽²⁾ (tylko benzyna)	Tak ⁽²⁾ (oba paliwa)	Tak	—	—
Zanieczyszczenia gazowe, RDE (badanie typu 1 A)	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽⁴⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	—	—
PN, RDE (badanie typu 1 A)	Tak ⁽²⁾	—	—	—	Tak (oba paliwa) ⁽²⁾	Tak (oba paliwa) ⁽²⁾	Tak (oba paliwa) ⁽²⁾	Tak (oba paliwa) ⁽²⁾	Tak	—	—
Emisje na biegu jałowym (Badanie typu 2)	Tak	Tak	Tak	—	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (tylko benzyna)	Tak (oba paliwa)	—	—	—

Kategoria pojazdu	Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym, w tym pojazdy hybrydowe ⁽¹⁾								Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym, w tym pojazdy hybrydowe	Pojazdy elektryczne	Pojazdy z wodowymi ogniwami paliwowymi
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe ⁽²⁾			Typu <i>flex fuel</i> ⁽³⁾			
Emisje ze skrzyni korbowej (Badanie typu 3)	Tak	Tak	Tak	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	—	—	—
Emisje par (Badanie typu 4)	Tak	—	—	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	—	—	—
Trwałość (Badanie typu 5)	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak	—	—
Emisje w niskich temperaturach (Badanie typu 6)	Tak	—	—	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (oba paliwa)	—	—	—
Zgodność eksploatacyjna	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	—	—
Pokładowy układ diagnostyczny	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	—	—
Emisje CO ₂ , zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	Tak
Zadymienie spalin	—	—	—	—	—	—	—	—	Tak	—	—
Moc silnika	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak

⁽¹⁾ Szczegółowe procedury badań pojazdów napędzanych wodorem i pojazdów typu *flex fuel* napędzanych biodieslem zostaną określone na późniejszym etapie.

⁽²⁾ Wartości graniczne dotyczące masy i liczby cząstek stałych i odpowiednie procedury pomiarowe odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z wtryskiem bezpośrednim.

⁽³⁾ Jeżeli pojazd dwupaliwowy typu *bi-fuel* jest jednocześnie pojazdem typu *flex fuel*, stosuje się oba wymogi odnoszące się do badań.

⁽⁴⁾ Jeżeli pojazd jest zasilany wodorem, należy określić jedynie emisje NO_x.

⁽⁵⁾ Dalsze wymogi w przypadku biodiesla zostaną określone w terminie późniejszym.”;

b) w dodatku 3 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) dodaje się punkty w brzmieniu:

- „3.5.7.2.1.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.1.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.2.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.2.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.2.3.0. Pojazd M (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.3.1.0. Pojazd High (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.3.2.0. Pojazd Low (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”
 „3.5.7.2.3.3.0. Pojazd M (w stosownym przypadku) (NEDC): g/km”;

(ii) w pkt 3.5.8.3 skreśla się objaśnienia odpowiadające literom ^(w)–^(w⁵);

(iii) po tabeli we wzorze dokumentu informacyjnego dodaje się tekst w brzmieniu:

„Objaśnienia

- (¹) Niepotrzebne skreślić (istnieją przypadki, w których nie trzeba nic skreślać, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna możliwość).
- (²) Podać tolerancję.
- (³) Należy wpisać górne i dolne wartości dla każdego wariantu.
- (⁶) Pojazdy zasilane zarówno benzyną, jak i paliwem gazowym, w których układ zasilania benzyną jest przeznaczony jedynie do wykorzystywania w sytuacjach awaryjnych lub do rozruchu silnika oraz których pojemność zbiornika na benzynę nie przekracza 15 litrów, uważa się na potrzeby badań za pojazdy, które mogą być zasilane jedynie paliwem gazowym.
- (⁷) Należy określić wyposażenie dodatkowe, które wpływa na wymiary pojazdu.
- (⁸) Sklasyfikowane według definicji zawartej w sekcji A załącznika II.
- (^l) W przypadku jednej wersji z normalną kabiną i jednej z kabiną sypialną należy podać oba zestawy mas i wymiarów.
- (⁸) Norma ISO 612: 1978 – Pojazdy drogowe – Wymiary pojazdów samochodowych i pojazdów ciągniętych – terminy i definicje.
- (^h) Przyjmuje się masę kierowcy równą 75 kg.

Układy zawierające płyny (z wyjątkiem układów zawierających zużyta wodę, które muszą pozostać puste) wypełnia się do 100 % pojemności określonej przez producenta.

Informacje określone w pkt 2.6 lit. b) i 2.6.1 lit. b) nie muszą być dostarczane dla pojazdów kategorii N 2, N 3, M 2, M 3, O 3 i O 4.

- (^l) Dla przyczep lub naczep oraz dla pojazdów łączonych z przyczepą lub naczepą, które wywierają znaczące pionowe obciążenie na urządzenie sprzęgające lub na siodło, obciążenie to, podzielone przez standardowe przyspieszenie ziemskie, wlicza się do technicznie dopuszczalnej masy całkowitej.
- (^k) W przypadku pojazdu, który może być napędzany różnymi paliwami (benzyną, olejem napędowym itd.) lub ich połączeniem należy powtórzyć odpowiednie punkty.

W przypadku niekonwencjonalnych silników i układów dane równoważne z danymi tu określonymi przekazuje producent.

- (^l) Liczbę tę należy zaokrąglić do dziesiątej części milimetra.

- (^m) Wartość tę należy obliczyć ($\pi = 3,1416$) i zaokrąglić z dokładnością do jednego cm^3 .
- (ⁿ) Określana zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w zależności od tego, które z nich ma zastosowanie.
- (^o) Określone zgodnie z wymogami dyrektywy Rady 80/1268/EWG (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 36).
- (^p) Wymagane dane należy podawać dla każdego z proponowanych wariantów.
- (^q) W odniesieniu do przyczep, maksymalna prędkość dozwolona przez producenta.
- (^r) Ekoinnowacje.
- (^{w1}) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.
- (^{w2}) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
- (^{w3}) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
- (^{w4}) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji typu zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.
- (^{w5}) Łączne ograniczenie emisji CO_2 w wyniku zastosowania poszczególnych ekoinnowacji.”;
- (iv) w dodatku do dokumentu informacyjnego tabela otrzymuje brzmienie:

„VL (jeśli istnieje)	VH	Pojazd reprezentatywny (tylko dla rodziny macierzy obciążenia drogowego)
2.2. Typ nadwozia pojazdu (wariant/wersja)	2.2. Typ nadwozia pojazdu (wariant/wersja)	2.2. Typ nadwozia pojazdu (wariant/wersja)
2.3. Stosowana metoda określenia obciążenia drogowego (pomiar lub obliczanie na podstawie rodziny obciążenia drogowego)	2.3. Stosowana metoda określenia obciążenia drogowego (pomiar lub obliczanie na podstawie rodziny obciążenia drogowego)	2.3. Stosowana metoda określenia obciążenia drogowego (pomiar lub obliczanie na podstawie rodziny macierzy obciążenia drogowego)
2.4. Informacje dotyczące obciążenia drogowego uzyskane w wyniku badania	2.4. Informacje dotyczące obciążenia drogowego uzyskane w wyniku badania	2.4. Informacje dotyczące obciążenia drogowego uzyskane w wyniku badania
2.4.1. Marka i typ opon:	2.4.1. Marka i typ opon:	2.4.1. Marka i typ opon:
2.4.2. Wymiary opon (przednie/tylne):	2.4.2. Wymiary opon (przednie/tylne):	2.4.2. Wymiary opon (przednie/tylne):
2.4.4. Ciśnienie w oponach (przednie/tylne) (kPa):	2.4.4. Ciśnienie w oponach (przednie/tylne) (kPa):	2.4.4. Ciśnienie w oponach (przednie/tylne) (kPa):
2.4.5. Opór toczenia opon (przednie/tylne) (kg/t):	2.4.5. Opór toczenia opon (przednie/tylne) (kg/t):	2.4.5. Opór toczenia opon (przednie/tylne) (kg/t) i klasa oporu toczenia (A-G):
2.4.6. Masa próbna pojazdu (kg):	2.4.6. Masa próbna pojazdu (kg):	2.4.6. Masa próbna pojazdu (kg):
2.4.7. Delta Cd.A w porównaniu z VH (m^2)		
2.4.8. Współczynnik obciążenia drogowego f_0, f_1, f_2	2.4.8. Współczynnik obciążenia drogowego f_0, f_1, f_2	2.4.8. Współczynnik obciążenia drogowego f_0, f_1, f_2
		2.4.9. Powierzchnia czołowa m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. Informacje dotyczące narzędzia obliczeniowego do obliczenia obciążenia drogowego dla VH i VL”;

c) w dodatku 4 w „uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu WE nr ...” wprowadza się następujące sprostowania:

(i) w pkt 2.1 po tabeli zatytułowanej „badanie ATCT” dodaje się tabelę w brzmieniu:

„Wynik badania ATCT	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO _x (mg/km)	THC + NO _x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 ¹¹ /km)
Zmierzone ⁽¹⁾ ⁽²⁾							

⁽¹⁾ W stosownych przypadkach.

⁽²⁾ Zaokrąglić do dwóch miejsc po przecinku.”

(ii) w pkt 2.1 słowa „Typ 4: ... g/badanie” otrzymują brzmienie „Typ 4: ... g/badanie; procedura badawcza zgodnie z załącznikiem VI do rozporządzenia (WE) nr 692/2008: tak/nie”;

(iii) w dodatku do uzupełnienia do świadectwa homologacji typu pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Współczynniki odchylenia i weryfikacji (określone zgodnie z pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzeń wykonawczych (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153):

Współczynnik odchylenia (w stosownych przypadkach)	
Współczynnik weryfikacji (w stosownych przypadkach)	»1« lub »0«”
Kod identyfikatora (hash) raportu wyjściowego z narzędzia korelacji	

d) w dodatku 6 tabela 1 otrzymuje brzmienie:

Tabela 1

„Litera	Norma emisji	Norma układu OBD	Kategoria i klasa pojazdu	Silnik	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 klasa I	PI, CI			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 klasa I	PI, CI			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 klasa II	PI, CI			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 klasa II	PI, CI			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 klasa III, N2	PI, CI			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 klasa III, N2	PI, CI			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 klasa I	PI, CI		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 klasa II	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 klasa III, N2	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 klasa I	PI, CI	1.9.2017 (*)		31.8.2019

„Litera	Norma emisji	Norma układu OBD	Kategoria i klasa pojazdu	Silnik	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 klasa I	PI, CI	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 klasa II	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 klasa II	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 klasa III, N2	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 klasa III, N2	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 klasa I	PI, CI	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 klasa II	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 klasa III, N2	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AX	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy	W pełni elektryczny akumulator			
AY	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy	Ogniwo paliwowe			
AZ	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy korzystające ze świadectw zgodnie z pkt 2.1.1 załącznika I	PI, CI			

(*) Ograniczenia tego nie stosuje się, jeżeli pojazd otrzymał homologację typu zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia przed dniem 1 września 2017 r. w przypadku pojazdów kategorii M i kategorii N1 klasy I lub przed dniem 1 września 2018 r. w przypadku pojazdów kategorii N1 klasy II i III oraz pojazdów kategorii N2, zgodnie z art. 15 ust. 4 akapit ostatni.

Objaśnienia:

Norma układu OBD »Euro 6-1« = wszystkie wymogi Euro 6 dotyczące układu OBD, ale ze wstępnymi wartościami progowymi układu OBD określonymi w pkt 2.3.4 załącznika XI i z częściowo mniej rygorystycznym IUPR.

Norma układu OBD »Euro 6-2« = wszystkie wymogi Euro 6 dotyczące układu OBD, ale z końcowymi wartościami progowymi układu OBD określonymi w pkt 2.3.3 załącznika XI.

Norma emisji »Euro 6b« = wymogi dotyczące emisji Euro 6, w tym zmieniona procedura pomiaru cząstek stałych, normy liczby cząstek stałych (wstępne wartości dla pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym z wtryskiem bezpośrednim).

Norma emisji »Euro 6c« = badanie RDE NOx tylko do celów monitorowania (bez stosowania limitów emisji NTE), w przeciwnym wypadku pełne wymogi Euro 6 dotyczące emisji z rury wydechowej (w tym PN RDE).

Norma emisji »6c-EVAP« = badanie RDE NOx tylko do celów monitorowania (bez stosowania limitów emisji NTE), w przeciwnym wypadku pełne wymogi Euro 6 dotyczące emisji z rury wydechowej (w tym PN RDE), zmieniona procedura badania emisji par.

Norma emisji »Euro 6d-TEMP« = badanie RDE NOx w odniesieniu do tymczasowych współczynników zgodności, w przeciwnym wypadku pełne wymogi Euro 6 dotyczące emisji z rury wydechowej (w tym PN RDE).

Norma emisji »Euro 6d-TEMP-EVAP« = badanie RDE NOx w odniesieniu do tymczasowych współczynników zgodności, w przeciwnym wypadku pełne wymogi Euro 6 dotyczące emisji z rury wydechowej (w tym PN RDE), zmieniona procedura badania emisji par.

Norma emisji »Euro 6d« = badanie RDE w odniesieniu do końcowych współczynników zgodności, w przeciwnym wypadku pełne wymogi Euro 6 dotyczące emisji z rury wydechowej, zmieniona procedura badania emisji par.”;

e) w dodatku 8b wprowadza się następujące sprostowania:

(i) w pkt 2.1.3 przed tabelą dodaje się tekst w brzmieniu:

„Producent oraz organ udzielający homologacji typu muszą uzgodnić, który model badanego pojazdu jest reprezentatywny.

Parametry pojazdu: masa testowa, opór toczenia kół oraz powierzchnia czołowa obydwu pojazdów H_M i L_M są określane w taki sposób, aby pojazd H_M wytwarzał najwyższe zapotrzebowanie na energię w cyklu, a pojazd L_M – najniższe zapotrzebowanie na energię w cyklu spośród rodziny macierzy obciążenia drogowego. Producent oraz organ udzielający homologacji typu muszą uzgodnić parametry pojazdu dla pojazdu H_M i L_M .

Obciążenie drogowe pojazdów H_M i L_M z rodziny macierzy obciążenia drogowego oblicza się zgodnie z pkt 5.1 subzałącznika 4 do załącznika XXI.”;

(ii) w pkt 2.4.3 skreśla się słowa „Powtórzyć pkt 2.4.1, podając dane pojazdu reprezentatywnego, w stosownych przypadkach”;

(iii) w pkt 2.6.1 ostatni wiersz tabeli „MACIERZ OBCIĄŻENIA DROGOWEGO (załącznik XXI subzałącznik 4 pkt 5)” otrzymuje brzmienie:

„Wyniki końcowe	<p>Metoda momentu obrotowego</p> <p>$c0r=$</p> <p>$c1r=$</p> <p>$c2r=$</p> <p>oraz</p> <p>$f0r$ (obliczone dla pojazdu H_M) =</p> <p>$f2r$ (obliczone dla pojazdu H_M) =</p> <p>$f0r$ (obliczone dla pojazdu L_M) =</p> <p>$f2r$ (obliczone dla pojazdu L_M) =</p> <p>Metoda wybiegu:</p> <p>$f0r$ (obliczone dla pojazdu H_M) =</p> <p>$f2r$ (obliczone dla pojazdu H_M) =</p> <p>$f0r$ (obliczone dla pojazdu L_M) =</p> <p>$f2r$ (obliczone dla pojazdu L_M) =”</p>
-----------------	---

f) w tabeli w dodatku 8c pierwsze 4 wiersze otrzymują brzmienie:

„Regulowane parametry ustawienia kół	:	
Załącznik XXI subzałącznik 4 pkt 4.2.1.8.3	:	
Współczynniki $c0$, $c1$ i $c2$,	:	<p>$c0=$</p> <p>$c1=$</p> <p>$c2=$</p>

<p>Czasy wybiegu zmierzone na hamowni podwoziowej</p> <p>Załącznik XXI subzałącznik 4 pkt 4.4.4</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="715 217 1066 271">Prędkość odniesienia (km/h)</th> <th data-bbox="1066 217 1412 271">Czas wybiegu (s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="715 271 1066 324">130</td><td data-bbox="1066 271 1412 324"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 324 1066 378">120</td><td data-bbox="1066 324 1412 378"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 378 1066 432">110</td><td data-bbox="1066 378 1412 432"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 432 1066 486">100</td><td data-bbox="1066 432 1412 486"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 486 1066 539">90</td><td data-bbox="1066 486 1412 539"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 539 1066 593">80</td><td data-bbox="1066 539 1412 593"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 593 1066 647">70</td><td data-bbox="1066 593 1412 647"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 647 1066 701">60</td><td data-bbox="1066 647 1412 701"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 701 1066 754">50</td><td data-bbox="1066 701 1412 754"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 754 1066 808">40</td><td data-bbox="1066 754 1412 808"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 808 1066 862">30</td><td data-bbox="1066 808 1412 862"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 862 1066 916">20</td><td data-bbox="1066 862 1412 916"></td></tr> </tbody> </table>	Prędkość odniesienia (km/h)	Czas wybiegu (s)	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Prędkość odniesienia (km/h)	Czas wybiegu (s)																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												
<p>Na lub w pojeździe można umieścić dodatkowe obciążenia w celu wyeliminowania poślizgu opon</p> <p>Załącznik XXI subzałącznik 4 pkt 7.1.1.1.1</p>	:	<p>masa (kg)</p> <p>w/na pojeździe.</p>																										
<p>Czasy wybiegu po przeprowadzeniu procedury wybiegu pojazdu zgodnie z pkt 4.3.1.3 subzałącznika 4 do załącznika XXI</p> <p>Załącznik XXI subzałącznik 4 pkt 8.2.4.2</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="715 1361 1066 1415">Prędkość odniesienia (km/h)</th> <th data-bbox="1066 1361 1412 1415">Czas wybiegu (s)"</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="715 1415 1066 1469">130</td><td data-bbox="1066 1415 1412 1469"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1469 1066 1523">120</td><td data-bbox="1066 1469 1412 1523"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1523 1066 1576">110</td><td data-bbox="1066 1523 1412 1576"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1576 1066 1630">100</td><td data-bbox="1066 1576 1412 1630"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1630 1066 1684">90</td><td data-bbox="1066 1630 1412 1684"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1684 1066 1738">80</td><td data-bbox="1066 1684 1412 1738"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1738 1066 1792">70</td><td data-bbox="1066 1738 1412 1792"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1792 1066 1845">60</td><td data-bbox="1066 1792 1412 1845"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1845 1066 1899">50</td><td data-bbox="1066 1845 1412 1899"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1899 1066 1953">40</td><td data-bbox="1066 1899 1412 1953"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1953 1066 2007">30</td><td data-bbox="1066 1953 1412 2007"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 2007 1066 2060">20</td><td data-bbox="1066 2007 1412 2060"></td></tr> </tbody> </table>	Prędkość odniesienia (km/h)	Czas wybiegu (s)"	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Prędkość odniesienia (km/h)	Czas wybiegu (s)"																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												

2) w załączniku IIIA wprowadza się następujące sprostowania:

a) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. Poniższe wymagania dotyczą badań PEMS, o których mowa w art. 3 ust. 11 akapit drugi.”;

b) w dodatku 6 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) w pkt 2 wiersz dotyczący symbolu „a_{ref}” otrzymuje brzmienie:

„a_{ref} przyspieszenie odniesienia dla P_{drive}”;

(ii) w pkt 2 wiersz dotyczący symbolu „TM” otrzymuje brzmienie:

„TM masa próbna pojazdu”;

(iii) w pkt 2 wiersz dotyczący symbolu „v_{ref}” otrzymuje brzmienie:

„v_{ref} prędkość odniesienia dla P_{drive}”;

(iv) pkt 3.4.1 otrzymuje brzmienie:

„3.4.1. Klasy mocy i odpowiadające im udziały czasowe klas mocy w jeździe w warunkach normalnych ustala się na znormalizowanych wartościach mocy, tak aby były reprezentatywne dla każdego LDV (tabela 1-2).

Tabela 1-2

Znormalizowane standardowe częstotliwości mocy dla jazdy w warunkach miejskich i dla średniej ważonej dla całkowitej odległości przejazdu składającego się w 1/3 z jazdy w warunkach miejskich, 1/3 z jazdy w terenie wiejskim i w 1/3 z jazdy po autostradzie

Moc Numer klasy	P _{c, norm, j} [-]		Teren miejski	Całkowity przejazd
	od >	do ≤	Udział czasowy t _{c, j}	
1		- 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	- 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Kolumny P_{c, norm, j} w tabeli 1-2 są denormalizowane przy pomocy mnożenia przez P_{drive}, gdzie P_{drive} jest rzeczywistą mocą na kołach badanego samochodu przy ustawieniach homologacji typu w hamowni podwoziowej przy v_{ref} oraz a_{ref}.

$$P_{c, j} [\text{kW}] = P_{c, \text{norm}, j} * P_{\text{drive}}$$

$$P_{\text{drive}} = \frac{v_{\text{ref}}}{3,6} \times (f_0 + f_1 \times v_{\text{ref}} + f_2 \times v_{\text{ref}}^2 + TM_{\text{WLTP}} \times a_{\text{ref}}) \times 0,001$$

gdzie:

- j jest wskaźnikiem klasy mocy zgodnie z tabelą 1
- $v_{ref} = 66$ km/h
- $\alpha_{ref} = 0,44$ m/s²
- Współczynniki oporu jezdneho f_0, f_1, f_2 są wartościami docelowego obciążenia drogowego WLTP dla indywidualnego pojazdu poddawane badaniu PEMS, określone w pkt 2.4 subzałącznika 4 do załącznika XXI
- TM_{WLTP} jest masą testową WLTP pojedynczego pojazdu poddawane badaniu PEMS określoną w pkt 3.2.25 załącznika XXI.;

(v) pkt 3.4.2 otrzymuje brzmienie:

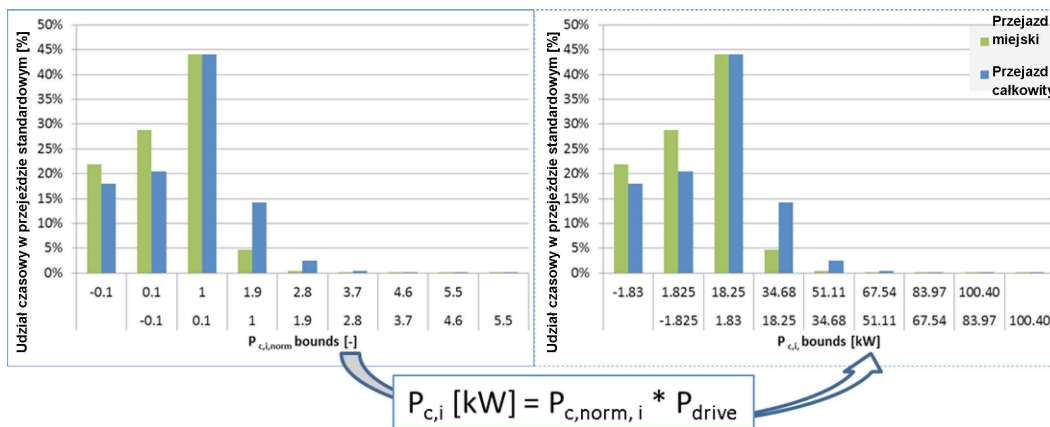
„3.4.2. Korekta klas mocy na kołach

Maksymalną klasą mocy na kołach, którą należy wziąć pod uwagę, jest najwyższa klasa w tabeli 1, która obejmuje ($P_{rated} \times 0,9$). Udziały czasowe wszystkich wyłączonych klas dodaje się do najwyższej pozostałej klasy.

Z każdego $P_{c,norm,i}$ oblicza się odpowiadające mu $P_{c,i}$ w celu określenia górnego i dolnego pułapu w kW na klasę mocy na kołach dla badanego pojazdu, jak pokazano na rysunku 1.

Rysunek 1

Schemat konwersji znormalizowanego standaryzowanego rozkładu częstotliwości mocy na częstotliwość mocy dla danego pojazdu



Przykład denormalizacji przedstawiono poniżej.

Przykład danych wejściowych:

Parametr	Wartość
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h) ²]	0,036
TM [kg]	1 590

Parametr	Wartość
P_{rated} [kW]	120 (przykład 1)
P_{rated} [kW]	75 (przykład 2)

Odpowiadające wyniki:

$$P_{\text{drive}} = 66[\text{km/h}]/3,6 * (86 + 0,8[\text{N}/(\text{km/h})] * 66[\text{km/h}] + 0,036[\text{N}/(\text{km/h})] * (66[\text{km/h})]^2 + 1\,590[\text{kg}] * 0,44[\text{m}/\text{s}^2]) * 0,001$$

$$P_{\text{drive}} = 18,25 \text{ kW}$$

Tabela 2

Zdenormalizowane wartości standardowe częstotliwości mocy z tabeli 1 (dla przykładu 1)

Numer klasy mocy	$P_{\text{c}j}$ [kW]		Teren miejski	Całkowity przejazd
	od >	do ≤	Udział czasowy, $t_{\text{c}j}$ [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(1) Najwyższą klasą mocy na kołach, którą należy uwzględnić, jest klasa obejmująca $0,9 \times P_{\text{rated}}$. Tu $0,9 \times 120 = 108$.

Tabela 3

Zdenormalizowane wartości standardowe częstotliwości mocy z tabeli 1 (do przykładu 2)

Moc Numer klasy	$P_{\text{c}j}$ [kW]		Teren miejski	Całkowity przejazd
	od >	do ≤	Udział czasowy, $t_{\text{c}j}$ [%]	
1	Wszystkie < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Moc Numer klasy	P _{cj} [kW]		Teren miejski	Całkowity przejazd
	od >	do ≤	Udział czasowy, t _{cj} [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ⁽¹⁾	51,088	Wszystkie > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Wszystkie > 100,375	—	—

(¹) Najwyższą klasą mocy na kołach, którą należy uwzględnić, jest klasa obejmująca $0,9 \times P_{\text{rated}}$. Tu $0,9 \times 75 = 67,5$.”;

3) w załączniku V pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Stosuje się wskaźniki obciążenia drogowego dla pojazdu Low (VL). Jeżeli VL nie istnieje lub całkowite obciążenie pojazdu (VH) przy 80 km/h jest większe niż całkowite obciążenie VL przy 80 km/h + 5 %, należy stosować obciążenie drogowe dla VH. VL i VH zdefiniowano w pkt 4.2.1.2 subzałącznika 4 do załącznika XXI. Alternatywnie producent może podjąć decyzję o stosowaniu obciążeń drogowych, które zostały ustalone zgodnie z przepisami dodatku 7 do załącznika 4a do regulaminu EKG ONZ nr 83 dla pojazdu z danej rodziny interpolacji.”;

4) w załączniku VI pkt 5.2.8 otrzymuje brzmienie:

„5.2.8. W drodze wyjątku od powyższych pkt 5.2.1–5.2.7 producenci wykorzystujący zbiorniki wielowarstwowe lub metalowe mogą podjąć decyzję, że zamiast pełnej procedury pomiaru wspomnianej powyżej zastosują następujący przypisany współczynnik przepuszczalności (APF):

APF wielowarstwowego/metalowego zbiornika = 120 mg/24 h”;

5) w załączniku VII pkt 3.10 otrzymuje brzmienie:

„3.10. Stosuje się wskaźniki obciążenia drogowego dla pojazdu Low (VL). Jeżeli VL nie istnieje lub całkowite obciążenie pojazdu (VH) przy 80 km/h jest większe niż całkowite obciążenie VL przy 80 km/h + 5 %, należy stosować obciążenie drogowe dla VH. VL i VH zdefiniowano w pkt 4.2.1.2 subzałącznika 4 do załącznika XXI.”;

6) w załączniku VIII pkt 3.3 otrzymuje brzmienie:

„3.3. Stosuje się wskaźniki obciążenia drogowego dla pojazdu Low (VL). Jeżeli VL nie istnieje lub całkowite obciążenie pojazdu (VH) przy 80 km/h jest większe niż całkowite obciążenie VL przy 80 km/h + 5 %, należy stosować obciążenie drogowe dla VH. VL i VH zdefiniowano w pkt 4.2.1.2 subzałącznika 4 do załącznika XXI. Alternatywnie producent może podjąć decyzję o stosowaniu obciążeń drogowych, które zostały ustalone zgodnie z przepisami dodatku 7 do załącznika 4a do regulaminu EKG ONZ nr 83 dla pojazdu z danej rodziny interpolacji.”;

7) w załączniku XII pkt 5.4 otrzymuje brzmienie:

„5.4. Producent pojazdu podstawowego przeprowadza badania pojazdu reprezentatywnego dla skompletowanego pojazdu budowanego wieloetapowo w celu określenia obciążenia drogowego. Producent pojazdu podstawowego oblicza współczynniki obciążenia drogowego pojazdu H_M i L_M z rodziny macierzy obciążenia drogowego zgodnie z pkt 5 subzałącznika 4 do załącznika XXI i określa emisję CO₂ i zużycie paliwa dla obu pojazdów. Producent pojazdu podstawowego udostępnia narzędzie obliczeniowe do określenia, na podstawie parametrów pojazdów skompletowanych, ostatecznych wartości zużycia paliwa i emisji CO₂, zgodnie z subzałącznikiem 7 do załącznika XXI.”;

- 8) w załączniku XXI wprowadza się następujące sprostowania:
- a) pkt 3.2.19 otrzymuje brzmienie:

„3.2.19. »Docelowe obciążenie drogowe« oznacza obciążenie drogowe, które ma być odtworzone na hamowni podwoziowej.”;
 - b) w subzałączniku 4 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) w pkt 5.1.1.1 wiersz dotyczący symbolu „RR” otrzymuje brzmienie:

„RR to wartość klasy oporu toczenia opon pojedynczego pojazdu z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w kg/t.”;
 - (ii) w pkt 5.1.2.1 wiersz dotyczący symbolu „RR” otrzymuje brzmienie:

„RR to wartość klasy oporu toczenia opon pojedynczego pojazdu z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w kg/t.”;
 - (iii) w pkt 8.2 ostatnie zdanie akapitu drugiego otrzymuje brzmienie:

„Wartości docelowego oporu jazdy są wartościami obliczanymi przy użyciu metody określonej w pkt 5.1 niniejszego subzałącznika.”;
 - c) w subzałączniku 6a dodaje się pkt 3.7.3 w brzmieniu:

„3.7.3. W szczególności emisje z rury wydechowej zmierzone w badaniu ATCT nie mogą przekraczać wartości granicznych emisji Euro 6, mających zastosowanie do badanego pojazdu, określonych w tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”.
-