

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/1398

z dnia 4 czerwca 2021 r.

zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/654 uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 w odniesieniu do uznawania homologacji udzielonych zgodnie z regulaminami nr 49 i 96 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4 lit. b) i c), art. 34 ust. 9 lit. c) i art. 42 ust. 4 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Służbom technicznym powierzono funkcje decyzyjne w przypadku nieuznania reprezentatywności proponowanego silnika macierzystego rodziny silników zasilanych gazem ziemnym/biometanem (NG) lub gazem płynnym (LPG), w tym silników dwupaliwowych. Biorąc jednak pod uwagę ogólny wpływ tych decyzji na proces homologacji typu, wydawanie tych decyzji powinno leżeć w gestii organów udzielających homologacji typu.
- (2) W pkt 11.4.2.1.4 dodatku 1 do załącznika IV do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/654⁽²⁾ nałożono wymóg, aby po zablokowaniu licznik mógł być wyzerowany tylko wtedy, gdy w ciągu poprzedzających 40 godzin pracy silnika nie wykryto żadnej awarii kontroli emisji NO_x. W odpowiedniej wersji regulaminu nr 49 EKG ONZ określono jednak wymóg, aby nie wykryto żadnych nieprawidłowości w kontroli emisji NO_x w ciągu poprzedzających 36 godzin pracy silnika, zamiast poprzedzających 40 godzin pracy silnika. Ta rozbieżność uniemożliwia uznanie równoważności homologacji typu udzielonych zgodnie z odpowiednią wersją regulaminu nr 49 EKG ONZ. Mniej rygorystyczny wymóg dotyczący minimalnej wartości wynoszącej 36 godzin należy zatem uznać za wystarczający do celów udzielenia homologacji typu UE na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/1628.
- (3) Zgodnie z akapitem piątym pkt 1 załącznika V do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/654 służby techniczne mogą wyłączyć punkty eksploatacyjne z dowolnego obszaru kontrolnego silnika na potrzeby przeprowadzenia cyklu badania w warunkach stałych dla maszyn nieporuszających się po drogach. Biorąc jednak pod uwagę ogólny wpływ takich decyzji na proces homologacji typu, należy zobowiązać organy udzielające homologacji do wyrażenia zgody na takie wyłączenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/654 z dnia 19 grudnia 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do wymogów technicznych i ogólnych dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 102 z 13.4.2017, s. 1).

- (4) Wartości graniczne emisji, wymogi ogólne i techniczne oraz metody badań określone w serii poprawek 06 do regulaminu EKG ONZ nr 49 oraz w serii poprawek 05 do regulaminu EKG ONZ nr 96 są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/1628, z wyjątkiem art. 19 tego rozporządzenia. Homologacje typu udzielone zgodnie z serią poprawek 06 do regulaminu EKG ONZ nr 49 oraz serią poprawek 05 do regulaminu EKG ONZ nr 96 należy zatem uznać za równoważne z homologacjami typu UE udzielonymi i wymaganym przepisami oznakowaniem zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628, o ile organ udzielający homologacji zapewnia spełnienie przez producenta wymogów określonych w art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628.
- (5) W celu zapewnienia zgodności z art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628 producent silników homologowanych zgodnie z serią poprawek 06 do regulaminu EKG ONZ nr 49 lub serią poprawek 05 do regulaminu EKG ONZ nr 96 powinien zwrócić się do co najmniej jednego organu udzielającego homologacji o nadzorowanie jego zgodności z obowiązkami określonymi w art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628.
- (6) Wartości graniczne emisji, wymogi ogólne i techniczne oraz metody badań określone w seriach poprawek 00, 01, 02, 03 i 04 ⁽³⁾ do regulaminu ONZ nr 96 są zgodne z wartościami granicznymi emisji zanieczyszczeń dla etapów I, II, IIIA, IIIB i IV określonymi w dyrektywie 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ oraz dla silników specjalnego przeznaczenia objętych zakresem art. 34 ust. 5 i 6 rozporządzenia (UE) 2016/1628. Homologacje typu udzielone zgodnie z seriami poprawek 00, 01, 02, 03 i 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96 należy zatem uznać za równoważne z udzielonymi homologacjami typu WE i wymaganym przepisami oznakowaniem dla etapów I, II, IIIA, IIIB i IV zgodnie z dyrektywą 97/68/WE oraz z homologacjami typu UE dla silników specjalnego przeznaczenia zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628.
- (7) Aby umożliwić klarowną identyfikację silnika i zapewnić zgodność z mającymi zastosowanie przepisami administracyjnymi, do silników wprowadzanych do obrotu na podstawie homologacji typu udzielonych zgodnie z seriami poprawek 00, 01, 02, 03 i 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96 należy dołączyć stosowne oświadczenie o zgodności i oznakowanie uzupełniające zgodnie z art. 31 i art. 32 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/1628.
- (8) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu są, z technicznego punktu widzenia, nieistotne w odniesieniu do osiągnięć silników pod względem emisji. Homologacje typu UE typu silnika lub rodziny silników homologowanych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2017/654 w jego wersji obowiązującej w dniu 23 sierpnia 2021 r. powinny zatem zachować ważność.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie delegowane (UE) 2017/654,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/654

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/654 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 20a dodaje się ustęp 3 w brzmieniu:

„3. Homologacje typu UE typu silnika lub rodziny silników homologowanych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2017/654 przed dniem 24 sierpnia 2021 r. zachowują ważność.”;

- 2) w załącznikach I, IV, V oraz XIII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/654 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽³⁾ Regulamin nr 96 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji silników z zapłonem samoczynnym (ZS) przeznaczonych do montażu w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w niedrogowych maszynach ruchomych w zakresie emisji zanieczyszczeń przez silnik (Dz.U. L 88 z 22.3.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1).

*Artykuł 2***Wejście w życie**

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 4 czerwca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, IV, V i XIII wprowadza się następujące zmiany:

1) załącznik I pkt 2.6.2 otrzymuje brzmienie:

„2.6.2. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że w odniesieniu do wybranego silnika macierzystego przedłożony wniosek nie reprezentuje w pełni rodziny silników zdefiniowanej w załączniku IX do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/656, organ udzielający homologacji może wybrać i zbadać silnik alternatywny lub, gdy jest to niezbędne, dodatkowy silnik odniesienia.”;

2) w dodatku 1 do załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

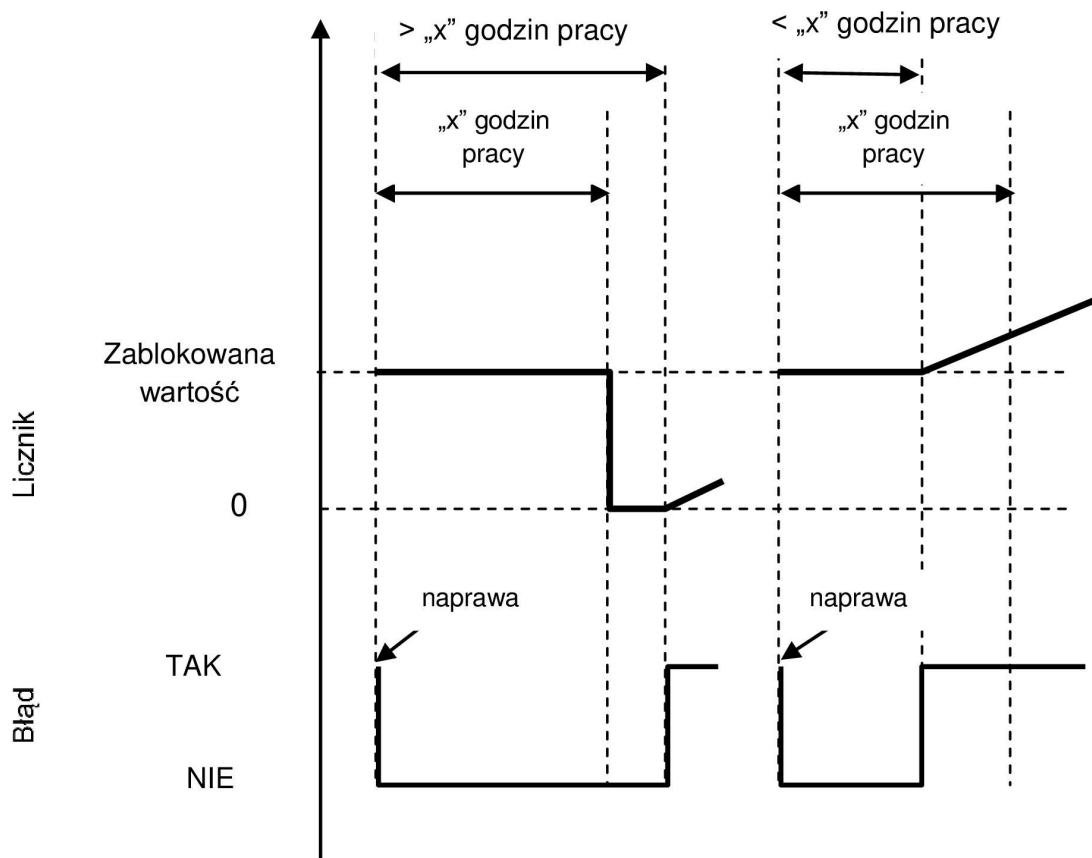
a) pkt 11.4.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„11.4.2.1.4. Po zablokowaniu licznik zostaje wyzerowany, jeśli układy monitorujące istotne dla takiego licznika wykonały co najmniej raz pełny cykl monitorowania bez wykrycia nieprawidłowego działania oraz jeśli w ciągu co najmniej 36 godzin czasu pracy silnika od ostatniego zatrzymania licznika nie wykryto żadnego nieprawidłowego działania istotnego dla takiego licznika (zob. rys. 4.4).”;

b) rys. 4.4 zastępuje się następującym rysunkiem:

„Rysunek 4.4

Ponowna aktywacja i wyzerowanie licznika po okresie, w którym jego wartość była zablokowana

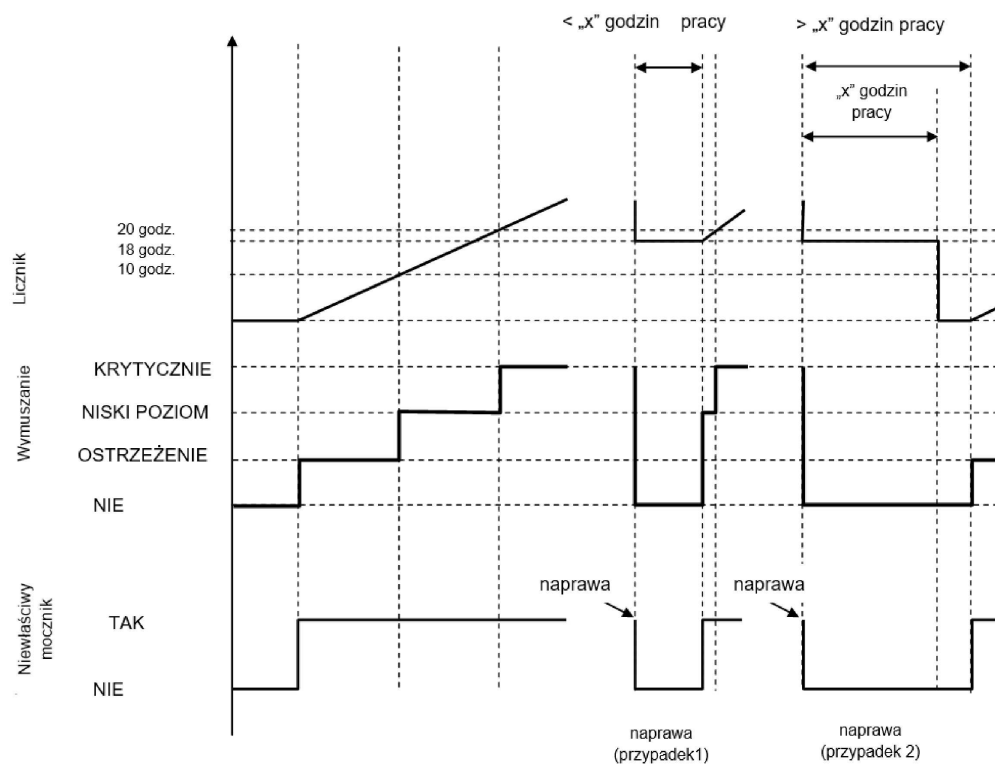


Gdzie «x» oznacza co najmniej 36 godzin czasu pracy”;

c) rys. 4.6 zastępuje się następującym rysunkiem:

„Rysunek 4.6

Uzupełnienie odczynnikiem niskiej jakości

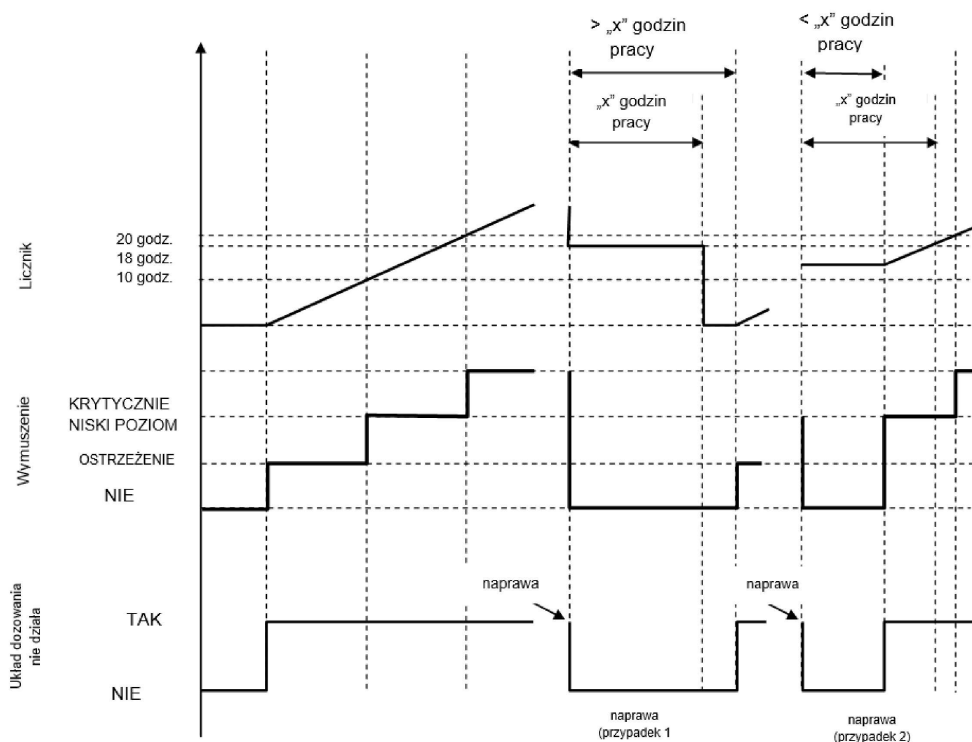


Gdzie »x« oznacza co najmniej 36 godzin czasu pracy»;

d) rys. 4.7 zastępuje się następującym rysunkiem:

„Rysunek 4.7

Błąd układu dozowania odczynnika



Gdzie »x« oznacza co najmniej 36 godzin czasu pracy»;

3) akapit piąty pkt 1 załącznik V otrzymuje brzmienie:

„Producent może wnioskować o wyłączenie przez służbę techniczną punktów eksploatacyjnych z dowolnego z obszarów kontroli określonych w sekcji 2 w czasie demonstracji określonej w sekcji 3. Służba techniczna może wyrazić zgodę na zastosowanie takiego wyłączenia, jeżeli producent wykaże, że silnik nie może nigdy działać w takich punktach przy użytkowaniu go w dowolnych konfiguracjach maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach.”;

4) w załączniku XIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) homologacje typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 49 *, seria poprawek 06, jeżeli służba techniczna potwierdza, że dany typ silnika spełnia:

a) wymogi określone w załączniku IV dodatek 2, jeżeli silnik jest przeznaczony wyłącznie do stosowania zamiast silników etapu V kategorii IWP i IWA, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 1) lit. b) rozporządzenia (UE) 2016/1628; lub

b) wymogi określone w załączniku IV dodatek 1 – dla silników, których nie dotyczy lit. a);

oraz jeżeli organ udzielający homologacji potwierdzi, że producent spełnia obowiązki określone w art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

* Regulamin nr 49 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników o zapłonie samoczynnym oraz z silników o zapłonie iskrowym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 171 z 24.6.2013, s. 1).”;

(ii) dodaje się ppkt 3 w brzmieniu:

„3) homologacje typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 96 **, seria poprawek 05, rodzin silników lub typów silników kategorii NRE określonych w tabeli I-1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2016/1628, w przypadku gdy organ udzielający homologacji potwierdzi, że producent spełnia obowiązki określone w art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

** Regulamin nr 96 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji silników przeznaczonych do montażu w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w niedrogowych maszynach ruchomych w zakresie emisji zanieczyszczeń przez silnik (Dz.U. L 107 z 17.4.2019, s. 1).”;

b) dodaje się pkt 2–4.1 w brzmieniu:

„2. W przypadku rodzin silników lub typów silników kategorii NRG, NRSh, NRS, SMB i ATS homologacje typu zgodnie z serią poprawek 05 do regulaminu EKG ONZ nr 96 silników, które odpowiadają kategoriom silników określonym w tabelach I-2, I-3 i I-4 oraz w tabelach I-9–I-10 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2016/1628, i, w stosownych przypadkach, odpowiadające oznakowanie wymagane przepisami, uznaje się za równoważne z przyznanymi homologacjami UE i wymaganym przepisami oznakowaniem obowiązkowym zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628, w przypadku gdy organ udzielający homologacji potwierdzi, że producent spełnia obowiązki określone w art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

3. W przypadku silników specjalnego przeznaczenia (SPE) objętych zakresem art. 34 ust. 5 i 6 rozporządzenia (UE) 2016/1628 kategorii NRE o mocy odniesienia nie mniejszej niż 19 kW i nie większej niż 560 kW homologacje typu etapu IIIA zgodnie z serią poprawek 02 ***, 03 **** lub 04 ***** do regulaminu EKG ONZ nr 96 dla rodzin silników lub typów silników kategorii NRE określonych w tabeli VI-1 w załączniku VI do rozporządzenia (UE) 2016/1628, a, w stosownych przypadkach, odpowiadające oznakowanie wymagane przepisami, uznaje się za równoważne z przyznanymi homologacjami typu i wymaganym przepisami oznakowaniem obowiązkowym zgodnie z tym rozporządzeniem.

3.1. Wymogi dodatkowe:

Silniki oparte na homologacji typu, która jest akceptowana jako równoważna homologacji typu UE zgodnie z pkt 3, muszą spełniać wymogi określone w załączniku XII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/654.

4. W odniesieniu do następujących etapów wymogów w zakresie emisji homologacji typu na podstawie regulaminów EKG ONZ rodzin silników lub typów silników należących do kategorii wymienionych poniżej oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednie oznakowanie wymagane przepisami, uznaje się za równoważne z homologacjami typu UE i oznakowaniem wymaganym przepisami obowiązkowym na mocy dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z przepisami przejściowymi określonymi w art. 58 rozporządzenia (UE) 2016/1628:

1) etap IV: homologacje typu silników należących do kategorii Q i R, jak określono w art. 9 dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z serią poprawek 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96;

2) etap IIIB: homologacje typu silników należących do kategorii L, M, N i P, jak określono w art. 9 dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z serią poprawek 03 lub 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96;

- 3) etap IIIA: homologacje typu silników należących do kategorii H, I, J i K, jak określono w art. 9 dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z serią poprawek 02, 03 lub 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96;
- 4) etap II: homologacje typu silników należących do kategorii D, E, F i G, jak określono w art. 9 dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z serią poprawek 01 *****, 02, 03 lub 04 do regulaminu EKG ONZ nr 96;
- 5) etap I: homologacje typu silników należących do kategorii A, B i C, jak określono w art. 9 dyrektywy 97/68/WE, zgodnie z serią poprawek 00 ***** do regulaminu EKG ONZ nr 96.

4.1. Wymogi dodatkowe

Silnikom opartym na homologacji typu, która jest akceptowana jako równoważna homologacji typu UE zgodnie z pkt 4, musi towarzyszyć oświadczenie o zgodności oraz informacje uzupełniające w oznakowaniu wymaganym przepisami zgodnie z wymogami art. 31 i art. 32 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/1628 oraz jak określono w załącznikach II i III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/656.

*** Seria poprawek 02 nie została opublikowana w Dz.U.

**** Seria poprawek 03 nie została opublikowana w Dz.U.

***** Regulamin nr 96 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji silników z zapłonem samoczynnym (ZS) przeznaczonych do montażu w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w niedrogowych maszynach ruchomych w zakresie emisji zanieczyszczeń przez silnik (Dz.U. L 88 z 22.3.2014, s. 1).

***** Seria poprawek 01 nie została opublikowana w Dz.U.

***** Seria poprawek 00 nie została opublikowana w Dz.U.”.
