

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 171/2013

z dnia 26 lutego 2013 r.

zmieniające załączniki I i IX oraz zastępujące załącznik VIII do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej), oraz zmieniające załączniki I i XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 wykonującego i zmieniającego 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

uwzględniając 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 <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 2 oraz art. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych <sup>(3)</sup> przewidziano, że oszczędności emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych zostaną uwzględnione przy obliczaniu

średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla każdego producenta. Szczegółowe przepisy dotyczące zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiającym procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 <sup>(4)</sup>.

(2) W art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 przewidziano, że Komisja dokonuje przeglądu dyrektywy 2007/46/WE, tak aby każdy rodzaj/wariant/wersja odpowiadały jednemu zestawowi technologii innowacyjnych.

(3) Aby zapewnić skuteczne monitorowanie indywidualnych poziomów oszczędności CO<sub>2</sub> dla poszczególnych pojazdów, pojazdy wyposażone w ekoinnowacje powinny być certyfikowane w ramach homologacji typu pojazdu, a oszczędności muszą, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, być wykazane osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak również na świadectwie zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE.

(4) W rezultacie konieczna jest zmiana dokumentów używanych w procesie homologacji typu, aby odpowiednio odzwierciedlały informacje dotyczące ekoinnowacji.

(5) Celem zmiany dokumentów stosowanych do celów homologacji typu jest, z jednej strony, dostarczenie

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19.

organom homologacyjnym odpowiednich danych do certyfikowania pojazdów wyposażonych w ekoinnowacje, a z drugiej strony – włączenie oszczędności CO<sub>2</sub> wynikających ze stosowania ekoinnowacji do informacji reprezentatywnych na temat danego typu, wariantu lub wersji pojazdu.

- (6) Należy zmienić załącznik VIII do dyrektywy 2007/46/WE w celu uwzględnienia odpowiednich informacji o wynikach badań zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi emisji zanieczyszczeń z pojazdów lekkich i ciężkich.
- (7) Dlatego należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2007/46/WE i rozporządzenie (WE) nr 692/2008.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

*Artykuł 2*

Załącznik VIII do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3*

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

*Artykuł 4*

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 26 lutego 2013 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

## 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 pkt 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 i 3.5.3.3 w brzmieniu:

„3.5.3. Pojazd wyposażony w ekoinnowację w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011: tak/nie <sup>(1)</sup>

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

3.5.3.2. Występowanie interakcji pomiędzy różnymi ekoinnowacjami: tak/nie <sup>(1)</sup>

3.5.3.3. Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń związane ze stosowaniem ekoinnowacji (tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego) <sup>(w1)</sup>

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację <sup>(w2)</sup>	Kod ekoinnowacji <sup>(w3)</sup>	1. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 <sup>(w4)</sup>	4. Emisja CO <sub>2</sub> 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	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(w5)</sup></b>							

b) w „Oдноśnikach” dodaje się odnośniki w brzmieniu:

„<sup>(w)</sup> Ekoinnowacje.

<sup>(w1)</sup> W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.

<sup>(w2)</sup> Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

<sup>(w3)</sup> Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

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

<sup>(w5)</sup> Suma oszczędności emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.”;

2) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I, wzór B – strona 2 – kategoria pojazdów – M<sub>1</sub> (pojazdy kompletne i skompletowane) wprowadza się pozycje 49.3, 49.3.1 i 49.3.2 w brzmieniu:

„49.3. Pojazd wyposażony w ekoinnowację(-e): tak/nie <sup>(1)</sup>

49.3.1. Kod ogólny ekoinnowacji <sup>(P1)</sup>

49.3.2. Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikających z zastosowania ekoinnowacji <sup>(P2)</sup> (powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego);

b) w „Oдноśnikach dotyczących załącznika IX” dodaje się odnośniki w brzmieniu:

„<sup>(P)</sup> Ekoinnowacje.

(P<sup>1</sup>) Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych pustym miejscem:

- kod organu udzielającego homologacji, jak określono w załączniku VII do niniejszej dyrektywy,
- 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 certyfikowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą postać: »e1 10 15 16«).

(P<sup>2</sup>) Suma oszczędności emisji CO<sub>2</sub> 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 ( $\text{min}^{-1}$ ):	...	...	...

## 2. Wyniki badań emisji spalin

## 2.1. Emisje z pojazdów silnikowych badane w ramach procedury badawczej dla pojazdów lekkich

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) <sup>(a)</sup> ..... (olej napędowy, benzyna, LPG, gaz ziemny, ...dwa paliwa: benzyna/gaz ziemny, LPG..., zasilanie typu flex-fuel: benzyna/etanol, gaz ziemny/H<sub>2</sub>NG...)

2.1.1. Badanie typu 1 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (emisje pojazdu w cyklu badań po rozruchu silnika zimnego)

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masa cząstek stałych (PM) (mg/km)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.1.2. Badanie typu 2 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (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 (% vol.)	...	...	...
Prędkość obrotowa silnika ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
Temperatura oleju w silniku (°C)	...	...	...

Typ 2, badanie przy wysokich obrotach biegu jałowego:

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Wartość lambda	...	...	...
Prędkość obrotowa silnika ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
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 sterujących ograniczających emisję):

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

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

— Wartości:

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masa cząstek stałych (PM) (mg/km)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

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 <sup>(2)</sup>

2.2. Emisje z silników badane 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) <sup>(4)</sup> ..... (olej napędowy, benzyna, LPG, gaz ziemny, alkohol etylowy...)

2.2.1. Wyniki badania ESC <sup>(1)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup>

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...

NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Masa cząstek stałych (mg/kWh)	...	...	...
Liczba cząstek stałych (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.2. Wyniki badania ELR (europejski test pod obciążeniem) <sup>(1)</sup>

Wariant/wersja:	...	...	...
Dymienie: ...m <sup>-1</sup>	...	...	...

2.2.3. Wyniki badania ETC (europejski test niestacjonarny) <sup>(e)</sup> <sup>(f)</sup>

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

2.2.4. Badanie na biegu jałowym <sup>(1)</sup>

Wariant/wersja:	...	...	...
CO (% obj.)	...	...	...
Wartość lambda <sup>(1)</sup>	...	...	...
Prędkość obrotowa silnika (min <sup>-1</sup> )	...	...	...
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 <sup>-1</sup> )	...	...	...
Zwykła prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym	...	...	...
Maksymalna prędkość obrotowa silnika	...	...	...
Temperatura oleju (min./maks.)	...	...	...

3. Wyniki badań emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa/energii elektrycznej i badań zasięgu pojazdu elektrycznego  
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) <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>

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

- 3.2. Hybrydowe pojazdy elektryczne z doładowaniem ze źródeł zewnętrznych (OVC) <sup>(1)</sup>

Wariant/wersja:	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO <sub>2</sub> (warunek A, wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO <sub>2</sub> (warunek B, wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Wielkość masowej emisji CO <sub>2</sub> (ważona, wartość uśredniona) (g/km)	...	...	...
Zużycie paliwa (warunek A, wartość uśredniona) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Zużycie paliwa (warunek B, wartość uśredniona) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Zużycie paliwa (ważona, wartość uśredniona) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
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 <sup>(1)</sup>

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



3.4. Pojazdy z wodorowymi ogniwami paliwowymi <sup>(1)</sup>

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

4. Wyniki badań dla pojazdów wyposażonych w ekoinnowacje <sup>(h1)</sup> <sup>(h2)</sup> <sup>(h3)</sup>

Wariant/wersja ...

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację <sup>(h4)</sup>	Kod ekoinnowacji <sup>(h5)</sup>	1. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 <sup>(h6)</sup>	4. Emisja CO <sub>2</sub> 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	Oszczędności w emisji CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
Całkowita wartość oszczędności emisji CO <sub>2</sub> (g/km) <sup>(h7)</sup>							...

4.1. Ogólny kod ekoinnowacji <sup>(h8)</sup>

## Odnośniki

- (1) Niepotrzebne skreślić.
- (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) Dla 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 „m<sup>3</sup>/100 km” dla pojazdów zasilanych gazem ziemnym i H<sub>2</sub>NG, 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 oszczędności emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.
- (h8) (Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych pustym miejscem:  
 — kod organu udzielającego homologacji, jak określono w załączniku VII do niniejszej dyrektywy,  
 — 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 certyfikowanym 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) wprowadza się pkt 4.3.5, 4.3.5.1 i 4.3.5.2 w brzmieniu:

„4.3.5. Pojazd wyposażony w ekoinnowacje

4.3.5.1. W przypadku typu pojazdu wyposażonego w co najmniej jedną ekoinnowację w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 zgodność produkcji w odniesieniu do ekoinnowacji wykazuje się poprzez wykonanie badań określonych w decyzjach Komisji zatwierdzających dane ekoinnowacje.

4.3.5.2. Stosuje się pkt 4.3.1, 4.3.2 i 4.3.4.”;

b) w dodatku 3 wprowadza się pkt 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 i 3.5.3.3 w brzmieniu:

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

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

3.5.3.2. Występowanie interakcji pomiędzy różnymi ekoinnowacjami: tak/nie (\*)

3.5.3.3. Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń związane z stosowaniem ekoinnowacji (\*\*\*) (\*\*\*\*)

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację <sup>(1)</sup>	Kod ekoinnowacji <sup>(2)</sup>	1. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 <sup>(3)</sup>	4. Emisja CO <sub>2</sub> 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	Oszczędności w emisji CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x <sup>(1)</sup>							
<b>Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> (g/km)<sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

<sup>(2)</sup> Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

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

<sup>(4)</sup> Suma oszczędności emisji pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.

(\*) Niepotrzebne skreślić.

(\*\*) Jeżeli dotyczy.

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

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

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) pkt 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 pkt 2.6 i 2.6.1 w brzmieniu:

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

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację <sup>(1)</sup>	Kod ekoinnowacji <sup>(2)</sup>	1. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisja CO <sub>2</sub> z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 <sup>(3)</sup>	4. Emisja CO <sub>2</sub> 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	Oszczędności w emisji CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> (g/km)<sup>(4)</sup></b>							

(<sup>1</sup>) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

(<sup>2</sup>) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.

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

(<sup>4</sup>) Suma oszczędności emisji pochodzących z poszczególnych innowacji.

2.6.1. Ogólny kod ekoinnowacji (\*\*\*)

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

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

(\*\*\*) Ogólny kod ekoinnowacji składa się z następujących elementów oddzielonych pustym miejscem:

- 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 certyfikowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą postać: »e1 10 15 16«);

2) w załączniku XII dodaje się pkt 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 CO<sub>2</sub> poprzez oszczędności wynikające z zastosowania ekoinnowacji zamontowanych w pojeździe, składa do organu udzielającego homologacji wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu wyposażonego w ekoinnowację.
- 4.2. Na potrzeby homologacji typu oszczędności emisji CO<sub>2</sub> z pojazdu wyposażonego w ekoinnowację wyznacza się z zastosowaniem procedury i metodyki badań określonych w decyzji przez Komisję zatwierdzającą ekoinnowację, zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- 4.3. Wykonanie niezbędnych badań do wyznaczenia oszczędności emisji CO<sub>2</sub> osiągniętych w wyniku zastosowania ekoinnowacji pozostaje bez uszczerbku dla wykazania zgodności ekoinnowacji z przepisami technicznymi określonymi w dyrektywie 2007/46/WE, jeżeli dotyczy.
- 4.4. Homologacji typu nie udziela się, jeżeli pojazd z ekoinnowacją nie wykazuje zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> o co najmniej 1 g na km w porównaniu z pojazdem referencyjnym, jak określono w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.”.