**Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie**

►B **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**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53)

zmienione przez:

| | | Dziennik Urzędowy | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | strona | data |
| ►M1 | Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1040 z dnia 15 lipca 2020 r. | L 231 | 1 | 17.7.2020 |

sprostowane przez:

►C1 Sprostowanie, Dz.U. L 231 z 6.9.2019, s. 29 (2016/1628)

▼B

# 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**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

## ROZDZIAŁ I

## PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

### *Artykuł 1*

### Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz wymogi administracyjne i techniczne dotyczące homologacji typu UE w odniesieniu do wszystkich silników, o których mowa w art. 2 ust. 1.

Niniejsze rozporządzenie określa również pewne obowiązki w odniesieniu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których montuje się lub zamontowano silnik, o którym mowa w art. 2 ust. 1, dotyczące wartości granicznych emisji dla zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z takich silników.

2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również wymogi dotyczące nadzoru rynku silników podlegających homologacji typu UE, o których mowa w art. 2 ust. 1, montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach.

### *Artykuł 2*

### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich silników należących do kategorii określonych w art. 4 ust. 1, montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, oraz, w odniesieniu do wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z tych silników, do takich maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do silników przeznaczonych do:

a) napędu pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]);

b) napędu ciągników rolniczych i leśnych w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) nr 167/2013;

([1]) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

▼B

c) napędu pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ([1]);

d) maszyn stacjonarnych;

e) statków morskich wymagających ważnego morskiego świadectwa żeglugi lub świadectwa bezpieczeństwa;

f) jednostek w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ([2]), które nie są objęte jej zakresem stosowania;

g) napędu statków żeglugi śródlądowej o mocy netto poniżej 19 kW lub do celów pomocniczych w takich statkach;

h) jednostek pływających w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE ([3]);

i) statków powietrznych w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ([4]);

j) pojazdów rekreacyjnych, z wyjątkiem skuterów śnieżnych, pojazdów terenowych i pojazdów typu *side-by-side*;

k) pojazdów i maszyn wyłącznie wykorzystywanych lub przeznaczonych do wyłącznego wykorzystywania w zawodach sportowych;

l) przenośnych motopomp pożarniczych, które zostały zdefiniowane i objęte normą europejską dotyczącą przenośnych motopomp pożarniczych ([5]);

m) modeli lub replik pojazdów lub maszyn w pomniejszonej skali produkowanych do celów rekreacyjnych w mniejszej skali niż model oryginalny, mających moc netto poniżej 19 kW.

*Artykuł 3*

**Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „maszyna mobilna nieporuszająca się po drogach” oznacza maszynę ruchomą, przewoźne urządzenie lub pojazd z nadwoziem lub kołami lub bez nadwozia lub kół, nieprzeznaczoną(-e) do przewozu pasażerów lub towarów po drogach oraz obejmuje maszyny montowane na podwoziach pojazdów przeznaczonych do przewozu pasażerów lub towarów po drogach;

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (zob. s. 118 niniejszego Dziennika Urzędowego).

([3]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90).

([4]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

([5]) Europejska norma EN 14466+A1: 2009 (Pompy pożarnicze – Motopompy przenośne – Wymagania dotyczące bezpieczeństwa, badania).

▼B

2) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ silnika lub rodzina silników są zgodne z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu;

3) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają następujące substancje zanieczyszczające w stanie gazowym emitowane przez silnik: tlenek węgla (CO), węglowodory ogółem (HC) i tlenki azotu ($NO_x$); $NO_x$ oznaczają tlenek azotu (NO) i dwutlenek azotu ($NO_2$), wyrażone w równoważnej ilości $NO_2$;

4) „cząstki stałe” oznaczają masę wszelkiego materiału zawartego w gazie emitowanym przez silnik i nagromadzonego na określonym środku filtrującym po rozcieńczeniu tego gazu za pomocą czystego, przefiltrowanego powietrza tak, aby jego temperatura nie przekraczała 325 K (52 °C);

5) „liczba cząstek stałych” oznacza liczbę cząstek stałych wyemitowanych przez silnik, których średnica jest większa niż 23 nm;

6) „zanieczyszczenia pyłowe” oznaczają wszelką materię emitowaną przez silnik, która jest mierzona jako cząstki stałe lub liczba cząstek stałych;

7) „silnik spalinowy wewnętrznego spalania” lub „silnik” oznacza konwertor energii inny niż turbina gazowa zaprojektowany do przekształcania energii chemicznej (wkładu) w energię mechaniczną (wynik) w procesie spalania wewnętrznego; obejmuje on, w przypadku gdy elementy takie są zamontowane, układ sterowania emisją oraz interfejs komunikacyjny (sprzęt i komunikaty) pomiędzy elektronicznymi jednostkami sterującymi silnika a innymi mechanizmami napędowymi lub układami sterowania maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach niezbędnymi do zapewnienia zgodności z rozdziałami II i III;

8) „typ silnika” oznacza grupę silników, które nie różnią się pod względem swoich podstawowych właściwości;

9) „rodzina silników” oznacza grupę typów silników wydzieloną przez producenta, które ze względu na swoją konstrukcję mają podobne charakterystyki emisji spalin i które spełniają stosowne wartości graniczne emisji;

10) „silnik macierzysty” oznacza typ silnika wybrany z rodziny silników w taki sposób, że jego charakterystyka emisji jest reprezentatywna dla tej rodziny silników;

11) „silnik zamienny” oznacza silnik, który:

   a) jest wykorzystywany wyłącznie do wymiany silnika już wprowadzonego na rynek i zamontowanego w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach; oraz

   b) spełnia wymogi niższego etapu ograniczenia emisji niż etap mający zastosowanie w dacie wymiany zamontowanego silnika;

12) „silnik w trakcie eksploatacji” oznacza silnik, który jest eksploatowany w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach przy swoich normalnych charakterystykach cykli pracy, warunkach i obciążeniach i jest wykorzystywany do przeprowadzania badań monitorowania emisji, o których mowa w art. 19;

▼B

13) „silnik ZS” oznacza silnik, który pracuje na zasadzie zapłonu samoczynnego („ZS”);

14) „silnik ZI” oznacza silnik, który pracuje na zasadzie zapłonu iskrowego („ZI”);

15) „silnik ZI przeznaczony do pracy z ręki” oznacza silnik ZI o mocy odniesienia mniejszej niż 19 kW, który jest stosowany w urządzeniu, które spełnia przynajmniej jeden z poniższych warunków:

a) jest niesione przez operatora podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;

b) w celu wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji działa w różnych pozycjach, takich jak odwrócona lub boczna;

c) jego łączny ciężar w stanie suchym wynosi wraz z silnikiem mniej niż 20 kg i spełnia ono co najmniej jeden z następujących warunków:

(i) jego operator podtrzymuje lub niesie urządzenie podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;

(ii) jego operator podtrzymuje urządzenie lub steruje jego położeniem podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;

(iii) jest stosowane w generatorze lub pompie;

16) „paliwo ciekłe” oznacza paliwo, które jest w stanie ciekłym w normalnych warunkach otoczenia (298 K, bezwzględne ciśnienie otoczenia 101,3 kPa);

17) „paliwo gazowe” oznacza paliwo, które jest całkowicie w stanie gazowym w normalnych warunkach otoczenia (298 K, bezwzględne ciśnienie otoczenia 101,3 kPa);

18) „silnik dwupaliwowy” oznacza silnik zaprojektowany do jednoczesnego zasilania paliwem ciekłym i paliwem gazowym, które są oddzielnie mierzone, przy czym zużycie jednego z paliw w stosunku do zużycia drugiego paliwa może się zmieniać w zależności od warunków pracy;

19) „silnik jednopaliwowy” oznacza silnik niebędący silnikiem dwupaliwowym;

20) „wskaźnik energetyczny gazu” oznacza, w przypadku silnika dwupaliwowego, stosunek wartości opałowej paliwa gazowego do wartości opałowej obu paliw; w przypadku silnika jednopaliwowego wskaźnik energetyczny gazu określa się wartością 1 albo 0 w zależności od typu paliwa;

21) „silnik o stałej prędkości obrotowej” oznacza silnik, którego homologacja typu UE jest ograniczona do pracy ze stałą prędkością obrotową, z wyłączeniem silników, których funkcja regulacji stałej prędkości obrotowej została usunięta lub wyłączona; może on być wyposażony w prędkość biegu jałowego, która może zostać użyta podczas rozruchu lub zatrzymywania silnika i może być wyposażony w regulator służący do ustawiania prędkości alternatywnych, gdy silnik jest wyłączony;

▼B

22) „silnik o zmiennej prędkości obrotowej” oznacza silnik, który nie jest silnikiem o stałej prędkości obrotowej;

23) „praca przy stałej prędkości obrotowej” oznacza pracę silnika z regulatorem, który automatycznie steruje zapotrzebowaniem operatora w celu utrzymania prędkości obrotowej silnika nawet przy zmieniającym się obciążeniu;

24) „silnik pomocniczy” oznacza silnik zamontowany lub przeznaczony do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, który nie dostarcza, pośrednio ani bezpośrednio, napędu;

25) „moc netto” oznacza moc silnika w kW uzyskaną na stanowisku pomiarowym na końcówce wału korbowego lub jej odpowiedniku, mierzoną zgodnie z metodą pomiaru mocy silników spalinowych wewnętrznego spalania określoną w regulaminie EKG ONZ nr 120, przy zastosowaniu paliw wzorcowych lub wzorcowych mieszanin paliw określonych w art. 25 ust. 2;

26) „moc odniesienia” oznacza moc netto, którą stosuje się do wyznaczenia stosownych wartości granicznych emisji w odniesieniu do silnika;

27) „moc znamionowa netto” oznacza moc netto w kW zadeklarowaną przez producenta silnika dla znamionowej prędkości obrotowej;

28) „moc maksymalna netto” oznacza najwyższą wartość mocy netto na nominalnej krzywej mocy przy pełnym obciążeniu w odniesieniu do typu silnika;

29) „znamionowa prędkość obrotowa” oznacza maksymalną prędkość obrotową silnika przy pełnym obciążeniu, na jaką zgodnie z projektem producenta pozwala regulator silnika, lub, w przypadku braku regulatora, prędkość obrotową, przy której silnik wytwarza moc maksymalną netto deklarowaną przez producenta;

30) „data produkcji silnika” oznacza datę, wyrażoną miesiącem i rokiem, w której silnik przeszedł ostateczną kontrolę po opuszczeniu linii produkcyjnej i jest gotowy do dostawy lub do składowania;

31) „okres przejściowy” oznacza pierwsze 24 miesiące od daty dotyczącej wprowadzania na rynek silników etapu V określonej w załączniku III;

32) „silnik przejściowy” oznacza silnik, którego data produkcji jest wcześniejsza niż określone w załączniku III daty wprowadzania na rynek silników etapu V i który:

a) jest zgodny z najnowszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w stosownych przepisach, które obowiązują na dzień 5 października 2016 r.; lub

b) mieści się w zakresie mocy, który nie podlegał wartościom granicznym emisji zanieczyszczeń ani homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień ... [data o jeden dzień wcześniejsza niż data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] lub który jest używany, lub przeznaczony do użytku w ramach zastosowania, które nie podlegało wartościom granicznym emisji zanieczyszczeń ani homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień 5 października 2016 r.;

▼B

33) „data produkcji maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach” oznacza miesiąc i rok widniejący na obowiązkowym oznakowaniu maszyny lub, w przypadku braku wymaganego przepisami oznakowania, miesiąc i rok, w którym maszyna przeszła ostateczną kontrolę po opuszczeniu linii produkcyjnej;

34) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza jednostkę objętą zakresem stosowania dyrektywy (UE) 2016/1629;

35) „zespół prądotwórczy” oznacza niezależną maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, która nie jest częścią układu napędowego, przeznaczoną głównie do produkcji mocy elektrycznej;

36) „maszyna stacjonarna” oznacza maszynę, która ma być trwale zamontowana w jednym miejscu jej pierwszego użytkowania, nieprzeznaczoną do przemieszczania po drogach lub w inny sposób, z wyjątkiem przemieszczenia z miejsca produkcji do miejsca pierwszego montażu;

37) „trwale zamontowany” oznacza przyśrubowany lub w inny sposób skutecznie przymocowany, tak że nie jest możliwe usunięcie bez pomocy narzędzi lub sprzętu, do fundamentu lub innego elementu ograniczającego, który ma za zadanie spowodować, by silnik był używany tylko w jednym miejscu w budynku, konstrukcji, obiekcie lub instalacji;

38) „skuter śnieżny” oznacza maszynę samobieżną przeznaczoną do jazdy w terenie głównie po śniegu, poruszaną przez gąsienice stykające się ze śniegiem i sterowaną przy pomocy płozy lub płóz stykających się ze śniegiem, o maksymalnej masie własnej w stanie gotowości do jazdy wynoszącej 454 kg (łącznie ze standardowym wyposażeniem, cieczą chłodzącą, smarami, paliwem i narzędziami, lecz bez opcjonalnych akcesoriów i kierowcy);

39) „pojazd terenowy” oznacza napędzany silnikiem pojazd mechaniczny, przeznaczony głównie do jazdy na powierzchniach nieutwardzonych, poruszający się na co najmniej czterech kołach o niskim ciśnieniu w oponach, wyposażony w siodłowe siedzenie tylko dla kierowcy lub siodłowe siedzenie dla kierowcy i siedzenie dla maksymalnie jednego pasażera oraz w kierownicę typu motocyklowego do kierowania;

40) „pojazd typu *side-by-side*” oznacza pojazd samobieżny, sterowany przez użytkownika, bez naczepy, przeznaczony głównie do jazdy na powierzchniach nieutwardzonych, poruszający się na co najmniej czterech kołach, o minimalnej masie własnej w stanie gotowości do jazdy wynoszącej 300 kg (łącznie ze standardowym wyposażeniem, cieczą chłodzącą, smarami, paliwem i narzędziami, lecz bez opcjonalnych akcesoriów i kierowcy) oraz o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej wynoszącej co najmniej 25 km/h; taki pojazd jest również zaprojektowany do przewozu osób lub towarów lub ciągnięcia i pchania sprzętu, jest sterowany inaczej niż przy pomocy kierownicy typu motocyklowego, jest zaprojektowany do celów rekreacyjnych lub użytkowych i przewozi maksymalnie sześć osób, w tym kierowcę, siedzących obok siebie na siedzeniu niesiodłowym lub na kilku takich siedzeniach;

▼B

41) „pojazd kolejowy” oznacza maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, która działa wyłącznie na torach kolejowych;

42) „lokomotywa” oznacza pojazd kolejowy zaprojektowany tak, aby bezpośrednio przez swoje koła albo pośrednio przez koła innych pojazdów kolejowych dostarczać moc napędową do własnego napędu i do napędu innych pojazdów kolejowych zaprojektowanych do przewozu ładunku, pasażerów i innego sprzętu, przy czym sam niezaprojektowany ani nieprzeznaczony do przewozu ładunku lub pasażerów innych niż osoby obsługujące lokomotywę;

43) „wagon silnikowy” oznacza pojazd kolejowy zaprojektowany tak, aby bezpośrednio przez swoje koła albo pośrednio przez koła innych pojazdów kolejowych dostarczać moc napędową do własnego napędu, i specjalnie zaprojektowany do przewozu towarów albo pasażerów, lub razem towarów i pasażerów, niebędący lokomotywą;

44) „pomocniczy pojazd kolejowy” oznacza pojazd kolejowy, który nie jest wagonem silnikowym ani lokomotywą i obejmuje między innymi pojazd kolejowy specjalnie zaprojektowany do wykonywania prac remontowych lub budowlanych lub do operacji podnoszenia związanych z torami lub inną infrastrukturą kolejową;

45) „żuraw samojezdny” oznacza żuraw wysięgnikowy o własnym napędzie zdolny do poruszania się po drogach lub poza drogami, wykorzystujący przyciąganie ziemskie dla stabilizacji układu i który pracuje na kołach z oponami, gąsienicach lub innych urządzeniach jezdnych;

46) „odśnieżarka” oznacza maszynę o napędzie własnym zaprojektowaną wyłącznie do usuwania śniegu z powierzchni utwardzonej poprzez pobieranie śniegu i wyrzucanie go przez tunel wylotowy;

47) „udostępnienie na rynku” oznacza dostarczenie silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach do celów dystrybucji lub używania na rynku unijnym w ramach działalności gospodarczej, odpłatnie lub nieodpłatnie;

48) „wprowadzenie na rynek” oznacza pierwsze udostępnienie na rynku unijnym silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach;

49) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną wobec organu udzielającego homologacji za wszelkie aspekty homologacji typu UE silnika lub procesu udzielania zezwolenia, za zapewnienie zgodności produkcji silników, a także odpowiedzialną za kwestie nadzoru rynku w odniesieniu do wyprodukowanych silników, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy ona we wszystkich etapach projektowania i konstruowania silnika podlegającego homologacji typu UE;

50) „przedstawiciel producenta” lub „przedstawiciel” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w drodze pisemnego pełnomocnictwa w celu reprezentowania go w kwestiach dotyczących organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w imieniu producenta w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;

▼B

51) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza na rynek silnik z państwa trzeciego, niezależnie od tego, czy silnik jest już zamontowany w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;

52) „dystrybutor” oznacza osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia silnik na rynku;

53) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;

54) „producent oryginalnego sprzętu” oznacza osobę fizyczną lub prawną wytwarzającą maszyny mobilne nieporuszające się po drogach;

55) „organ udzielający homologacji” oznacza organ państwa członkowskiego ustanowiony lub wyznaczony przez państwo członkowskie i zgłoszony przez nie Komisji, który jest właściwy w sprawach:

a) wszystkich aspektów homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników;

b) procesu udzielania zezwolenia;

c) udzielania oraz – w stosownych przypadkach – cofania lub odmawiania udzielenia homologacji typu UE oraz wydawania świadectw homologacji typu UE;

d) działania jako punkt kontaktowy dla organów udzielających homologacji z innych państw członkowskich;

e) wyznaczania służb technicznych; oraz

f) zapewniania, aby producent wypełniał swoje obowiązki dotyczące zgodności produkcji;

56) „służba techniczna” oznacza organizację lub organ wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceniający zgodność dla potrzeb przeprowadzenia oceny początkowej i innych badań lub inspekcji w imieniu organu udzielającego homologacji, lub sam organ udzielający homologacji, jeżeli pełni on te funkcje;

57) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy krajowe w celu zapewnienia, aby silniki udostępniane na rynku były zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi dotyczącymi harmonizacji;

58) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za nadzór rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;

59) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub we wprowadzaniu na rynek i odpowiedzialny za te czynności w państwie członkowskim, w odniesieniu do silników przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach lub w odniesieniu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których zamontowane są silniki;

▼B

60) „użytkownik końcowy” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż producent, producent oryginalnego sprzętu, importer lub dystrybutor, która jest odpowiedzialna za użytkowanie silnika zamontowanego w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;

61) „strategia sterowania emisją” oznacza element projektowy lub zestaw elementów projektowych, wprowadzony do ogólnego projektu silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowany jest silnik, i wykorzystywany do sterowania emisjami;

62) „układ sterowania emisją” oznacza urządzenie, system lub element konstrukcyjny, który umożliwia sterowanie emisją lub jej zmniejszanie;

63) „strategia nieracjonalna” oznacza strategię sterowania emisją, która zmniejsza skuteczność systemu sterowania emisją w określonych warunkach otoczenia lub warunkach eksploatacyjnych silnika napotykanych albo w normalnych warunkach użytkowania maszyny, albo poza procedurami badań na potrzeby homologacji typu UE;

64) „elektroniczna jednostka sterująca” oznacza urządzenie elektroniczne silnika będące częścią układu sterowania emisją, które wykorzystuje dane z czujników silnika do sterowania jego parametrami;

65) „układ recyrkulacji spalin” oznacza urządzenie techniczne będące częścią układu sterowania emisją, które powoduje zmniejszenie emisji poprzez doprowadzanie gazów spalinowych wydalanych z komory lub komór spalania z powrotem do silnika w celu zmieszania ich z napływającym powietrzem przed spalaniem lub w trakcie spalania, z wyjątkiem stosowania ustawienia rozrządu w celu zwiększenia ilości gazów spalinowych pozostałych w komorze lub komorach spalania, które miesza się z napływającym powietrzem przed spalaniem lub w trakcie spalania;

66) „układ wtórnej obróbki spalin” oznacza katalizator, filtr cząstek stałych, układ de$NO_x$, układ de$NO_x$ z filtrem cząstek stałych lub inne urządzenie zmniejszające emisje, z wyłączeniem układów recyrkulacji spalin i turbosprężarek, które stanowi część układu sterowania emisją, lecz jest zamontowane za otworami wydechowymi silnika;

67) „ingerencja” oznacza dezaktywację, regulację lub zmianę układu sterowania emisją, w tym oprogramowania lub innych elementów sterowania logicznego takiego układu, w sposób powodujący – zamierzone lub niezamierzone – pogorszenie osiągów silnika w zakresie emisji;

68) „cykl badania” oznacza ciąg punktów pomiarowych o określonej prędkości obrotowej i określonym momencie obrotowym, w których badany jest silnik przy stałych lub zmiennych warunkach eksploatacji;

69) „cykl badania w warunkach stałych” oznacza cykl badania, w którym prędkość obrotowa i moment obrotowy silnika utrzymywane są w skończonym zakresie nominalnie stałych wartości; cykle badania w warunkach stałych są albo badaniami z fazami dyskretnymi, albo badaniami ze zmianami jednostajnymi między fazami;

70) „cykl badania w warunkach zmiennych” oznacza cykl badania z sekwencją znormalizowanych wartości prędkości obrotowej i momentu obrotowego, które zmieniają się z sekundy na sekundę w czasie;

▼B

71) „skrzynia korbowa” oznacza zamknięte miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą wydostawać się gazy i opary;

72) „regeneracja” oznacza zdarzenie, w czasie którego zmieniają się poziomy emisji, podczas gdy sprawność układu wtórnej obróbki spalin jest przywracana do stanu pierwotnego zgodnie z założeniami, przy czym wyróżnia się regenerację ciągłą i regenerację nieczęstą (okresową);

73) „okres trwałości emisji” lub „EDP” oznacza liczbę godzin lub, w stosownych przypadkach, odległość stosowaną do ustalenia współczynników pogorszenia jakości;

74) „współczynniki pogorszenia jakości” oznaczają zbiór współczynników wskazujących związek między emisjami na początku i na końcu okresu trwałości emisji;

75) „wirtualna metoda badania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia, przeprowadzane w celu wykazania poziomu wydajności silnika i stosowane jako pomoc przy podejmowaniu decyzji bez konieczności użycia fizycznego silnika.

*Artykuł 4*

**Kategorie silników**

1. Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się podział na następujące kategorie silników, które obejmują podkategorie przedstawione w załączniku I:

1) „kategoria NRE”:

   a) silniki do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach przeznaczonych i przystosowanych do poruszania się lub do bycia przemieszczanymi po drogach lub w inny sposób, o ile nie podlegają wyłączeniu na mocy art. 2 ust. 2 i nie są objęte inną kategorią określoną w pkt 2–10 niniejszego ustępu;

   b) silniki mające moc odniesienia mniejszą niż 560 kW stosowane zamiast silników etapu V kategorii IWP, IWA, RLL lub RLR;

2) „kategoria NRG”: silniki o mocy odniesienia powyżej 560 kW przeznaczone do użytku wyłącznie w zespołach prądotwórczych; silniki stosowane w zespołach prądotwórczych inne niż silniki o takiej charakterystyce wchodzą w zakres kategorii NRE lub NRS, w zależności od ich charakterystyki;

3) „kategoria NRSh”: silniki ZI przeznaczone do pracy z ręki, o mocy odniesienia poniżej 19 kW, wyłącznie do użytku w maszynach przeznaczonych do pracy z ręki;

4) „kategoria NRS”: silniki o zapłonie iskrowym o mocy odniesienia poniżej 56 kW nieobjęte kategorią NRSh;

5) „kategoria IWP”:

   a) silniki do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej, przeznaczone do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu lub które mają być przeznaczone do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu, o mocy odniesienia co najmniej 19 kW;

▼B

b) silniki stosowane zamiast silników kategorii IWA, pod warunkiem że są zgodne z art. 24 ust. 8;

6) „kategoria IWA”: silniki pomocnicze do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej o mocy odniesienia nie mniejszej niż 19 kW;

7) „kategoria RLL”: silniki do użytku wyłącznie w lokomotywach, do ich napędu lub przeznaczone do ich napędu;

8) „kategoria RLR”:

a) silniki do użytku wyłącznie w wagonach silnikowych, do ich napędu lub przeznaczone do ich napędu;

b) silniki używane zamiast silników etapu V z kategorii RLL;

9) „kategoria SMB”: silniki ZI do użytku wyłącznie w skuterach śnieżnych; silniki stosowane w skuterach śnieżnych inne niż silniki ZI wchodzą w zakres kategorii NRE;

10) „kategoria ATS”: silniki ZI do użytku wyłącznie w pojazdach terenowych i pojazdach typu *side-by-side*; silniki stosowane w pojazdach terenowych i pojazdach typu *side-by-side* inne niż silniki ZI wchodzą w zakres kategorii NRE.

2. Silnik danej kategorii o zmiennej prędkości obrotowej może być stosowany zamiast silnika o stałej prędkości obrotowej tej samej kategorii.

Silniki o zmiennej prędkości obrotowej należące do kategorii IWP używane do pracy ze stałą prędkością obrotową muszą być dodatkowo zgodne z, w odpowiednich przypadkach, art. 24 ust. 7 lub art. 24 ust. 8.

3. Silniki montowane w pomocniczych pojazdach kolejowych i silniki pomocnicze montowane w wagonach silnikowych i lokomotywach wchodzą w zakres kategorii NRE lub NRS, w zależności od ich charakterystyki.

## ROZDZIAŁ II

## OBOWIĄZKI OGÓLNE

### *Artykuł 5*

### Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy udzielające homologacji oraz organy nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu organów udzielających homologacji oraz organów nadzoru rynku, o których mowa w ust. 1, podając ich nazwy, adresy pocztowe i elektroniczne, a także zakresy odpowiedzialności. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i szczegółowe informacje ich dotyczące.

▼B

3. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek wyłącznie:

a) silników, które są objęte ważną homologacją typu UE udzieloną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, niezależnie od tego, czy są zamontowane w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach; oraz

b) maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których są zamontowane silniki, o których mowa w lit. a).

4. Państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzenia na rynek:

a) silników z powodów dotyczących aspektów ich budowy i funkcjonowania objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, jeżeli silniki te spełniają jego wymogi;

b) maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach z powodów dotyczących emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników zamontowanych w takich maszynach, w przypadku gdy te silniki są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i spełniają jego wymogi.

5. Państwa członkowskie organizują oraz prowadzą nadzór rynku i kontrole silników na rynku zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

*Artykuł 6*

**Obowiązki organów udzielających homologacji**

1. Organy udzielające homologacji zapewniają spełnianie wymogów niniejszego rozporządzenia przez producentów występujących o homologację typu UE.

2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji typu UE wyłącznie tym typom silników lub rodzinom silników, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

3. Organy udzielające homologacji udostępniają publicznie za pośrednictwem systemu IMI rejestr wszystkich typów silników i rodzin silników, w odniesieniu do których homologacje typu UE zostały udzielone, rozszerzone lub cofnięte lub w odniesieniu do których rozpatrzono odmownie wniosek o homologację typu UE.

Rejestr ten zawiera przynajmniej następujące informacje:

a) nazwę i adres producenta i nazwę przedsiębiorstwa, w przypadku gdy jest inna;

b) nazwy handlowe lub znaki towarowe należące do producenta;

c) oznaczenie typów silnika objętych homologacją typu UE dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, homologacją typu UE dla rodziny silników;

d) kategorię silnika;

▼B

e) numer homologacji typu UE, a także numer jej ewentualnych rozszerzeń;

f) datę udzielenia, rozszerzenia, odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE; oraz

g) zawartość części „Ogólne informacje o silniku” i „Końcowy wynik emisji” sprawozdania z badań, o którym mowa w art. 24 ust. 12.

*Artykuł 7*

**Obowiązki organów nadzoru rynku**

1. Organy nadzoru rynku przeprowadzają w odpowiednim zakresie i w oparciu o odpowiednie próby, badania dokumentacji oraz, w stosownych przypadkach, fizyczne oględziny i badania laboratoryjne silników. Wykonując te czynności, biorą one pod uwagę ustalone zasady oceny ryzyka, wszelkie skargi oraz inne istotne informacje.

2. Organy nadzoru rynku mogą wymagać od podmiotów gospodarczych udostępnienia takiej dokumentacji i informacji, jakie uznają za niezbędne do realizacji swoich działań.

*Artykuł 8*

**Ogólne obowiązki producentów**

1. Producenci zapewniają, aby ich silniki w momencie wprowadzania ich na rynek były wyprodukowane i posiadały homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku gdy producenci zmieniają objęty homologacją typu UE silnik w taki sposób, że wskutek tej zmiany kwalifikuje się on do innej kategorii lub podkategorii, producenci są odpowiedzialni za zapewnienie zgodności tego silnika z wymogami mającymi zastosowanie do tej kategorii lub podkategorii.

W przypadku gdy osoba prawna zmienia silnik w taki sposób, że nie są już spełniane wartości graniczne emisji mające zastosowanie do tego silnika zgodnie z jego kategorią lub podkategorią, osoba ta jest uznawana za odpowiedzialną za przywrócenie zgodności z tymi wartościami granicznymi emisji.

3. Producenci są odpowiedzialni przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu UE i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczą we wszystkich etapach konstruowania silnika.

4. Producenci zapewniają stosowanie procedur mających na celu zagwarantowanie zgodności produkcji seryjnej z homologowanym typem oraz monitorowanie emisji z silników w trakcie eksploatacji zgodnie z art. 19.

Zmiany w projekcie lub w charakterystyce typu silnika oraz zmiany w wymogach, w odniesieniu do których wydano oświadczenie o zgodności typu silnika, uwzględnia się zgodnie z rozdziałem VI.

▼B

5. Oprócz wymaganego przepisami oznakowania, o którym mowa w art. 32, producenci podają na silnikach, które produkują i wprowadzają na rynek, lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe – w dokumencie dołączonym do silnika swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres w Unii, pod którym można się z nimi kontaktować.

6. Na uzasadniony wniosek producenci udostępniają producentowi oryginalnego sprzętu duplikat wymaganego przepisami oznakowania, o którym mowa w art. 15 ust. 4.

7. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z postanowieniami niniejszego rozdziału i rozdziału III.

8. Producenci przechowują świadectwo homologacji typu UE i załącznik do niego, o którym mowa w art. 23 ust. 1, oraz, w odpowiednich przypadkach, kopię świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 31, do wglądu organów udzielających homologacji przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek.

9. Na uzasadniony wniosek producenci udostępniają organom krajowym kopię świadectwa homologacji typu UE dla danego silnika za pośrednictwem organu udzielającego homologacji. Kopia świadectwa jest sporządzana w języku łatwo zrozumiałym dla wnoszącego organu krajowego.

10. Dla potrzeb homologacji typu UE silników producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii w celu reprezentowania ich w ich działaniach przed organem udzielającym homologacji.

11. Dla potrzeb nadzoru rynku producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii; może to być przedstawiciel, o którym mowa w ust. 10.

*Artykuł 9*

**Obowiązki producentów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Producent, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że jeden z jego silników, który został wprowadzony na rynek, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie przeprowadza postępowanie wyjaśniające dotyczące przypuszczalnego charakteru tej niezgodności i prawdopodobieństwa jej wystąpienia.

Opierając się na rezultatach postępowania wyjaśniającego, producent podejmuje środki naprawcze w celu szybkiego zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników.

▼B

Producent niezwłocznie informuje o postępowaniu wyjaśniającym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podając szczegółowe informacje dotyczące w szczególności niezgodności oraz wszelkich podjętych środków naprawczych.

2. Niezależnie od ust. 1 producent nie jest zobowiązany do podejmowania środków naprawczych w odniesieniu do silnika, który jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem na skutek zmian dokonanych po wprowadzeniu silnika na rynek, na które to zmiany producent nie zezwolił.

*Artykuł 10*

**Obowiązki przedstawicieli producentów do spraw nadzoru rynku**

Przedstawiciele producentów do spraw nadzoru rynku wykonują przynajmniej następujące zadania, które są określone w pisemnym pełnomocnictwie udzielonym przez producenta:

a) zapewniają, by świadectwo homologacji typu UE i załączniki do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1, oraz, w odpowiednich przypadkach, kopia świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 31, mogły być udostępniane organom udzielającym homologacji przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek;

b) na uzasadniony wniosek dostarczają organowi udzielającemu homologacji wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do wykazania zgodności produkcji silnika;

c) na wniosek organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku współpracują z tymi organami we wszelkich podejmowanych na podstawie pełnomocnictwa działaniach.

*Artykuł 11*

**Ogólne obowiązki importerów**

1. Importerzy wprowadzają na rynek wyłącznie silniki zgodne z wymogami, posiadające homologację typu UE.

2. Przed wprowadzeniem na rynek silnika posiadającego homologację typu UE importerzy zapewniają, aby:

a) dostępne było świadectwo homologacji typu UE i załączniki do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1;

b) silnik był opatrzony wymaganym przepisami oznakowaniem, o którym mowa w art. 32;

c) silnik był zgodny z art. 8 ust. 5.

3. Przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek importerzy przechowują, w odpowiednich przypadkach, kopię oświadczenia o zgodności, o którym mowa w art. 31, do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz zapewniają możliwość udostępnienia tym organom na ich wniosek świadectwa homologacji typu UE i załączników do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1.

▼B

4. Importerzy umieszczają na silniku lub – jeżeli nie jest to możliwe – w dokumencie dołączonym do silnika swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres, pod którym można się z nimi kontaktować.

5. Importerzy zapewniają, by do silnika były dołączone informacje i instrukcje, o których mowa w art. 43.

6. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z przepisami niniejszego rozdziału lub rozdziału III.

7. Na uzasadniony wniosek właściwych organów krajowych importerzy są zobowiązani udzielić im wszystkich informacji oraz udostępnić wszelką dokumentację konieczną do wykazania zgodności danego silnika. Te informacje i ta dokumentacja są przekazywane w języku łatwo zrozumiałym dla wnoszącego organu krajowego.

*Artykuł 12*

**Obowiązki importerów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Importer, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, a w szczególności nie odpowiada on swojej homologacji typu UE, nie wprowadza silnika na rynek do czasu zapewnienia jego zgodności.

Importer bez nieuzasadnionego opóźnienia informuje o tym producenta i organy nadzoru rynku oraz organ udzielający homologacji, który udzielił w danym przypadku homologacji typu UE.

2. Importer, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik, który wprowadził na rynek, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie przeprowadza postępowanie wyjaśniające dotyczące natury ewentualnej niezgodności i prawdopodobnego zasięgu jej wystąpienia.

Opierając się na rezultatach postępowania wyjaśniającego, importer podejmuje środki naprawcze w celu szybkiego zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników i informuje o tych środkach producenta.

*Artykuł 13*

**Ogólne obowiązki dystrybutorów**

1. Udostępniając silnik na rynku, dystrybutorzy działają z należytą starannością w odniesieniu do wymogów niniejszego rozporządzenia.

2. Przed udostępnieniem silnika na rynku dystrybutorzy sprawdzają, czy:

a) producent spełnił wymogi art. 8 ust. 5;

b) w odpowiednich przypadkach, importer spełnił wymogi art. 11 ust. 2 i 4;

▼B

c) silnik był opatrzony wymaganym przepisami oznakowaniem, o którym mowa w art. 32;

d) informacje i instrukcje, o których mowa w art. 43, są dostępne w języku łatwo zrozumiałym dla producenta oryginalnego sprzętu.

3. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z niniejszym rozdziałem lub rozdziałem III.

4. Na uzasadniony wniosek organu krajowego dystrybutorzy zapewniają przekazanie przez producenta wnoszącemu organowi krajowemu dokumentacji określonej w art. 8 ust. 8 lub przekazanie przez importera wnoszącemu organowi krajowemu dokumentacji określonej w art. 11 ust. 3.

*Artykuł 14*

**Obowiązki dystrybutorów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Jeżeli dystrybutor ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, nie udostępnia on silnika na rynku do czasu zapewnienia jego zgodności.

2. Dystrybutor, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik, który udostępnił na rynku, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, informuje o tym producenta lub przedstawiciela producenta, aby zapewnić podjęcie zgodnie z art. 9 lub 12 środków naprawczych niezbędnych do zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub z homologowaną rodziną silników.

*Artykuł 15*

**Obowiązki producentów oryginalnego sprzętu dotyczące montażu silników**

1. Producenci oryginalnego sprzętu montują silniki z homologacją typu UE w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta na mocy art. 43 ust. 2 i w sposób, jaki nie wywiera niekorzystnego wpływu na osiągi tego silnika w zakresie jego emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.

2. W przypadku gdy producent oryginalnego sprzętu nie postępuje zgodnie z instrukcjami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub w trakcie montażu silnika w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach zmienia go w sposób, jaki wywiera niekorzystny wpływ na osiągi tego silnika w zakresie jego emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, wymieniony producent oryginalnego sprzętu jest dla potrzeb niniejszego rozporządzenia uznawany za producenta i jest w szczególności objęty obowiązkami określonymi w art. 8 i 9.

3. Producenci oryginalnego sprzętu montują silniki z homologacją typu UE w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach jedynie zgodnie z rodzajami wyłącznego zastosowania, o których mowa w art. 4.

▼B

4. W przypadku gdy wymagane przepisami oznakowanie, o którym mowa w art. 32, nie jest widoczne bez demontażu części, producent oryginalnego sprzętu umieszcza na maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, w sposób widoczny, duplikat oznakowania, o którym mowa w art. 32 i odnośnym akcie wykonawczym, dostarczony przez producenta.

5. W przypadku gdy maszyna mobilna nieporuszająca się po drogach z zainstalowanym silnikiem przejściowym zostanie wprowadzona na rynek zgodnie z art. 58 ust. 5, producenci oryginalnego sprzętu umieszczają datę produkcji maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach jako część oznakowania maszyny.

6. W przypadku gdy producent dostarcza silnik producentowi oryginalnego sprzętu oddzielnie od jego układu wtórnej obróbki spalin zgodnie z art. 34 ust. 3, producent oryginalnego sprzętu w odpowiednich przypadkach dostarcza producentowi informacji dotyczących złożenia silnika i jego układu wtórnej obróbki spalin.

*Artykuł 16*

**Stosowanie obowiązków producentów w odniesieniu do importerów i dystrybutorów**

Importer lub dystrybutor, który udostępnia silnik na rynku pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym lub który zmienia taki silnik w sposób, jaki może mieć wpływ na zgodność z obowiązującymi wymogami, jest dla potrzeb niniejszego rozporządzenia uznawany za producenta i w szczególności podlega obowiązkom określonym w art. 8 i 9.

*Artykuł 17*

**Obowiązek powiadomienia o podmiotach gospodarczych oraz producentach oryginalnego sprzętu**

Na wniosek organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku przez okres pięciu lat od daty wprowadzenia na rynek podmioty gospodarcze i producenci oryginalnego sprzętu powiadamiają te organy o:

a) każdym podmiocie gospodarczym, który dostarczył im silnik;

b) każdym podmiocie gospodarczym lub, jeżeli można to ustalić, każdym producencie oryginalnego sprzętu, któremu dostarczyły silnik.

ROZDZIAŁ III

**WYMOGI MERYTORYCZNE**

*Artykuł 18*

**Wymogi w odniesieniu do homologacji typu UE dotyczące emisji spalin**

1. Producenci zapewniają, aby typy silników i rodziny silników były projektowane, konstruowane i składane tak, aby spełnić wymogi określone w rozdziale II i w niniejszym rozdziale.

2. Od dat wprowadzenia na rynek silników określonych w załączniku III typy silników i rodziny silników nie mogą przekraczać wartości granicznych emisji spalin określonych jako etap V oraz określonych w załączniku II.

▼B

Jeżeli, zgodnie z parametrami definiującymi rodzinę silników określonymi w odnośnym akcie wykonawczym, jedna rodzina silników obejmuje więcej niż jeden zakres mocy, silnik macierzysty (na potrzeby homologacji typu UE) i wszystkie typy silników wchodzące w skład tej samej rodziny silników (na potrzeby zgodności produkcji), w odniesieniu do mających zastosowanie zakresów mocy:

a) spełniają najbardziej rygorystyczne wartości graniczne emisji;

b) są badane przy zastosowaniu cykli badania odpowiadających najbardziej rygorystycznym wartościom granicznym emisji;

c) podlegają najwcześniejszym mającym zastosowanie datom homologacji typu UE i wprowadzania na rynek określonym w załączniku III.

3. Emisje spalin z typów silników i rodzin silników mierzy się w oparciu o cykle badania określone w art. 24 oraz zgodnie z art. 25.

4. Typy silników i rodziny silników projektuje się i wyposaża w strategie sterowania emisją w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu uniemożliwić ingerencje. Zabrania się stosowania strategii nieracjonalnych.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegóły dotyczące parametrów, które mają być stosowane do definiowania typów silników i rodzin silników, w tym ich trybów pracy, oraz szczegóły techniczne dotyczące przeciwdziałania ingerencji, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 19*

**Monitorowanie emisji z silników w trakcie eksploatacji**

1. Emisje zanieczyszczeń gazowych z silników należących do typów silników lub rodzin silników etapu V, którym udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, monitorowane są poprzez badanie w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach pracujących w zwykłych cyklach pracy. Badania takie są prowadzone, na odpowiedzialność producenta, zgodnie z wymogami organu udzielającego homologacji, na silnikach, które są prawidłowo konserwowane i są zgodne z przepisami dotyczącymi wyboru silników, procedur badań i sprawozdawczości dotyczącej rezultatów w odniesieniu do różnych kategorii silników.

Komisja przeprowadza programy pilotażowe w celu opracowania odpowiednich procedur badań w odniesieniu do kategorii i podkategorii silników, dla których takich procedur badań jeszcze nie opracowano.

Komisja przeprowadza programy monitorowania dla każdej kategorii silników w celu ustalenia, w jakim stopniu emisje mierzone w cyklu badawczym odpowiadają emisjom mierzonym w rzeczywistej eksploatacji. Te programy i ich wyniki są corocznie przedstawiane przez państwa członkowskie, a następnie podawane do wiadomości publicznej.

▼B

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 55, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia szczegółowymi ustaleniami dotyczącymi wyboru silników, procedur badań i sprawozdawczości dotyczącej rezultatów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

ROZDZIAŁ IV

**PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE**

*Artykuł 20*

**Wniosek o homologację typu UE**

1. Producenci składają odrębny wniosek o udzielenie homologacji typu UE w odniesieniu do każdego typu silnika lub rodziny silników do organu udzielającego homologacji w państwie członkowskim; do każdego wniosku dołącza się folder informacyjny, o którym mowa w art. 21. W odniesieniu do konkretnego typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, konkretnej rodziny silników składa się tylko jeden wniosek do jednego organu udzielającego homologacji.

2. Producenci udostępniają służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań dla potrzeb homologacji typu UE silnik zgodny z właściwościami typu silnika lub, w przypadku rodziny silników, z właściwościami silnika macierzystego opisanymi w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 21.

3. W przypadku wniosku o udzielenie homologacji typu UE w odniesieniu do rodziny silników, jeżeli organ udzielający homologacji orzeknie w stosunku do wybranego silnika macierzystego, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, że przedłożony wniosek nie w pełni reprezentuje rodzinę silników opisaną w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 21, wówczas producent udostępnia inny oraz, jeżeli jest to niezbędne, dodatkowy silnik macierzysty, który został uznany przez organ udzielający homologacji za reprezentatywny dla rodziny silników.

4. W ciągu jednego miesiąca od rozpoczęcia produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników producenci przedstawiają wstępny plan monitorowania silników w trakcie eksploatacji organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu UE tego silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników.

*Artykuł 21*

**Folder informacyjny**

1. Wnioskodawca przedstawia organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny, który zawiera:

a) dokument informacyjny wraz z wykazem paliw wzorcowych oraz, w przypadku gdy wymaga tego producent, innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych, o których mowa w art. 25 ust. 2, opisanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 25 ust. 4 (zwany dalej „dokumentem informacyjnym”);

b) wszystkie istotne dane, rysunki, fotografie i inne informacje odnoszące się do typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, do silnika macierzystego;

▼B

c) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury składania wniosku o homologację typu UE.

2. Folder informacyjny można przekazać w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służby techniczne i organ udzielający homologacji.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzory dokumentu informacyjnego i foldera informacyjnego. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

ROZDZIAŁ V

**PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE**

*Artykuł 22*

**Przepisy ogólne**

1. Organ udzielający homologacji, do którego wpłynął wniosek, udziela homologacji typu UE w odniesieniu do wszystkich typów silnika lub rodzin silników, które są zgodne ze:

a) szczegółowymi danymi zawartymi w folderze informacyjnym; oraz

b) wymogami niniejszego rozporządzenia, a w szczególności z uzgodnieniami dotyczącymi produkcji, o których mowa w art. 26.

2. Organy udzielające homologacji nie nakładają innych wymogów dotyczących homologacji typu UE odnośnie do emisji spalin z maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których zamontowany jest silnik spełniający wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

3. Po upływie terminów homologacji typu UE silników określonych w załączniku III w odniesieniu do każdej podkategorii silnika, organy udzielające homologacji nie udzielają homologacji typu UE typowi silnika lub rodzinie silników, które nie spełniają wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu.

4. Świadectwa homologacji typu UE otrzymują numerację zgodnie ze zharmonizowanym systemem, który ma zostać określony przez Komisję.

5. Za pośrednictwem systemu IMI organ udzielający homologacji:

a) udostępnia organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich wykaz udzielonych lub, w odpowiednich przypadkach, rozszerzonych przez niego homologacji typu UE w terminie jednego miesiąca od wydania odnośnego świadectwa homologacji typu UE;

b) udostępnia niezwłocznie organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich wykaz homologacji typu UE, których udzielenia odmówił, lub homologacji, które cofnął, wraz z uzasadnieniem swoich decyzji;

▼B

c) w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku od organu udzielającego homologacji innego państwa członkowskiego wysyła temu organowi udzielającemu homologacji kopię świadectwa – o ile takie istnieje – homologacji typu UE dla typu silnika lub rodziny silników, wraz z pakietem informacyjnym, o którym mowa w ust. 6, dla każdego typu silnika lub każdej rodziny silników, którym udzielono lub odmówiono udzielenia homologacji lub których homologacja typu UE została cofnięta.

6. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z folderu informacyjnego wraz ze sprawozdaniem z badań i wszystkimi innymi dokumentami dodanymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do folderu informacyjnego w ramach wykonywania swoich funkcji (zwany dalej „pakietem informacyjnym”).

Pakiet informacyjny zawiera spis treści obejmujący wykaz jego treści, odpowiednio ponumerowanej lub w inny sposób oznakowanej w celu jednoznacznej identyfikacji wszystkich stron i formatu każdego z dokumentów, aby umożliwić zapis kolejnych etapów przeprowadzania homologacji typu UE, w szczególności dat poprawek i aktualizacji.

Organ udzielający homologacji zapewnia, by informacje zawarte w pakiecie informacyjnym były dostępne do wglądu przez okres co najmniej 25 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

7. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające:

a) metody ustanowienia zharmonizowanego systemu numeracji, o którym mowa w ust. 4;

b) wzory i struktury danych w odniesieniu do wymiany danych, o której mowa w ust. 5.

Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 23*

**Przepisy szczegółowe dotyczące świadectwa homologacji typu UE**

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera następujące załączniki:

a) pakiet informacyjny;

b) w odpowiednich przypadkach, nazwiska i wzory podpisów osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia o zgodności, o którym mowa w art. 31, oraz wskazanie zajmowanych przez nie stanowisk w przedsiębiorstwie.

2. Komisja określa wzór świadectwa homologacji typu UE.

3. Dla każdego typu silnika lub rodziny silników, w odniesieniu do której(-ych) udzielono homologacji, organ udzielający homologacji:

a) wypełnia wszystkie odnośne części świadectwa homologacji typu UE i załącza sprawozdanie z badań;

b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;

▼B

c) niezwłocznie wydaje wnioskodawcy kompletne świadectwo wraz z załącznikami.

4. W przypadku homologacji typu UE, którą, zgodnie z art. 35, poddano ograniczeniom dotyczącym jej ważności lub w której w odniesieniu do silnika lub rodziny silników wyłączono stosowanie niektórych wymogów niniejszego rozporządzenia, w świadectwie homologacji typu UE określa się te ograniczenia lub wyłączenia.

5. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające wzór świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 24*

**Badania wymagane do homologacji typu UE**

1. Zgodność z przepisami technicznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu wykazuje się poprzez odpowiednie badania prowadzone przez wyznaczone służby techniczne. Procedury pomiarów i badań oraz specjalne wyposażenie i narzędzia przewidziane do przeprowadzania tych są określone w art. 25.

2. Producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle silników, ile zgodnie z odpowiednimi aktami delegowanymi jest koniecznych do przeprowadzenia wymaganych badań.

3. Wymagane badania prowadzi się na silnikach reprezentatywnych dla typu silnika poddawanego homologacji lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników poddawanych homologacji.

Niezależnie od akapitu pierwszego producent, w porozumieniu z organem udzielającym homologacji, może wybrać silnik, który nie jest reprezentatywny dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników poddawanych homologacji, ale ma szereg najbardziej niekorzystnych cech w odniesieniu do wymaganego poziomu osiągów. Podjęcie decyzji podczas procesu selekcji można wspomóc wirtualnymi metodami testowania.

4. Dla potrzeb prowadzenia badań na potrzeby homologacji typu UE w załączniku IV określono mające zastosowanie cykle badania. Cykle badania mające zastosowanie do każdego typu silnika objętego homologacją typu UE są wskazane w dokumencie informacyjnym.

5. Silnik reprezentatywny dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników, lub silnik wybrany zgodnie z ust. 3 akapit drugi, jest poddawany badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych niedrogowych określonego w załączniku IV w tabelach IV-1 do IV-10. Producent może dokonać wyboru, czy badanie to przeprowadzi przy użyciu metody badania z fazami dyskretnymi lub ze zmianami jednostajnymi między fazami. Z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 7 i 8, silnik o zmiennej prędkości

▼B

obrotowej wchodzący w zakres danej kategorii, używany w pracy przy stałej prędkości obrotowej w zakresie tej samej kategorii, nie musi być poddawany badaniom przy wykorzystaniu mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych w odniesieniu do stałej prędkości obrotowej.

6. W przypadku silnika o stałej prędkości obrotowej z regulatorem, który służy do ustawiania innej prędkości, przy każdej mającej zastosowanie stałej prędkości obrotowej spełnione są wymogi określone w ust. 5, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się prędkości mające zastosowanie w odniesieniu do każdego typu silnika.

7. W przypadku silnika należącego do kategorii IWP przeznaczonego do pracy przy zarówno zmiennej, jak i stałej prędkości obrotowej wymogi określone w ust. 5 muszą być spełnione osobno w odniesieniu do każdego mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się każdy cykl badania w warunkach stałych, w odniesieniu do którego wymogi te zostały spełnione.

8. W przypadku silnika należącego do kategorii IWP przeznaczonego do użytku zamiast silnika należącego do kategorii IWA zgodnie z art. 4 ust. 2, wymogi określone w ust. 5 niniejszego artykułu muszą być spełnione w odniesieniu do każdego mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych określonego w tabelach IV-5 i IV-6 w załączniku IV, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się każdy cykl badania w warunkach stałych, w odniesieniu do którego wymogi te zostały spełnione.

9. Z wyjątkiem silników, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 34 ust. 5 i 6, silniki o zmiennej prędkości obrotowej należące do kategorii NRE o mocy netto wynoszącej co najmniej 19 kW, lecz nie więcej niż 560 kW, oprócz spełniania wymogów określonych w ust. 5 niniejszego artykułu są również poddawane badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu cyklu badania w warunkach zmiennych określonego w załączniku IV w tabeli IV-11.

10. Silniki należące do podkategorii NRS-v-2b i NRS-v-3, o maksymalnej prędkości obrotowej co najwyżej 3 400 obr./min, oprócz spełniania wymogów określonych w ust. 5 są również poddawane badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu cyklu badania w warunkach zmiennych określonego w załączniku IV w tabeli IV-12.

11. Upoważnia się Komisję do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które określają szczegółowe specyfikacje i charakterystyki techniczne cykli badań w warunkach stałych oraz w warunkach zmiennych, o których mowa w niniejszym artykule, w tym odpowiednią metodę określania ustawień obciążenia silnika i prędkości obrotowej. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

12. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające jednolity format sprawozdania z badań wymaganych na potrzeby homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

▼B

*Artykuł 25*

**Prowadzenie pomiarów i badań na potrzeby homologacji typu UE**

1. Końcowe wyniki badań dotyczących emisji spalin w odniesieniu do silników objętych niniejszym rozporządzeniem są obliczane z uwzględnieniem wszystkich poniższych elementów w wynikach testów laboratoryjnych:

a) emisji gazów ze skrzyni korbowej – jeżeli wymaga tego ust. 3 i jeżeli nie są one ujęte w pomiarze laboratoryjnym;

b) wszelkich koniecznych współczynników korekcji – jeżeli wymaga tego ust. 3 i jeżeli silnik zawiera regeneracyjne układy wtórnej obróbki spalin;

c) w odniesieniu do wszystkich silników – współczynniki pogorszenia jakości odpowiednie dla okresów trwałości emisji określonych w załączniku V.

2. Badanie typu silnika lub rodziny silników w celu stwierdzenia zachowania wartości granicznych emisji określonych w niniejszym rozporządzeniu przeprowadza się przy zastosowaniu, odpowiednio, następujących paliw wzorcowych lub mieszanin paliw wzorcowych:

a) olej napędowy;

b) benzyna;

c) mieszanina benzyny/oleju w przypadku dwusuwowych silników ZI;

d) gaz ziemny/biometan;

e) gaz płynny (LPG);

f) alkohol etylowy.

Typ silnika lub rodzina silników spełnia dodatkowo wartości graniczne emisji spalin określone w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych określonych przez producenta we wniosku o homologację typu UE i opisanych w folderze informacyjnym.

3. Na potrzeby prowadzenia pomiarów i badań spełnione muszą być wymogi techniczne dotyczące:

a) aparatury i procedur w odniesieniu do prowadzenia badań;

b) aparatury i procedur w odniesieniu do pomiarów i pobierania próbek emisji;

c) metod oceny danych i obliczeń;

d) metod ustalania współczynników pogorszenia jakości;

e) w odniesieniu do silników należących do kategorii NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB oraz ATS, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu V określone w załączniku II:

(i) metod uwzględniania emisji gazów ze skrzyni korbowej;

▼B

(ii) metod określania i uwzględniania ciągłej lub nieczęstej regeneracji układów wtórnej obróbki spalin;

f) w odniesieniu do sterowanych elektronicznie silników należących do kategorii NRE, NRG, IWP, IWA, RLL i RLR, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu V określone w załączniku II i w przypadku których sterowanie elektroniczne jest stosowane do określenia zarówno ilości, jak i momentu wtrysku paliwa lub jest ono stosowane w celu aktywacji, dezaktywacji lub modulacji układu sterowania emisją stosowanego do redukcji $NO_x$:

(i) strategii sterowania emisją, w tym dokumentacji wymaganej do przedstawienia tych strategii;

(ii) środków kontroli $NO_x$, w tym metod stosowanych do przedstawienia tych środków kontroli;

(iii) obszaru związanego z danym cyklem badania w warunkach stałych dla maszyn nieporuszających się po drogach, w obrębie którego wielkość, o jaką emisje mogą przekroczyć wartości graniczne emisji określone w załączniku II, jest kontrolowana;

(iv) wyboru przez służbę techniczną dodatkowych punktów pomiarowych z obszaru kontroli podczas badania emisji na stanowisku badawczym.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się:

a) metodykę dostosowywania wyników testów laboratoryjnych dotyczących emisji tak, aby uwzględniały współczynniki pogorszenia jakości, o których mowa w ust. 1 lit. c);

b) charakterystyki techniczne paliw wzorcowych, o których mowa w ust. 2, oraz, w odpowiednich przypadkach, wymogi dotyczące opisu innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych określonych w folderze informacyjnym;

c) szczegółowe wymogi i charakterystyki techniczne dotyczące prowadzenia pomiarów i badań, o których mowa w ust. 3;

d) metodę stosowaną do pomiaru liczby cząstek stałych, z uwzględnieniem specyfikacji zawartych w serii 06 regulaminu EKG ONZ nr 49;

e) szczegółowe wymogi techniczne mające zastosowanie do badań silników dwupaliwowych lub zasilanych gazem silników jednopaliwowych, o których mowa w załączniku II.

Te akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

▼B

*Artykuł 26*

**Zgodność ustaleń dotyczących produkcji**

1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE niezbędne do sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy przyjęto odpowiednie ustalenia w celu zapewnienia, aby produkowane silniki odpowiadały homologowanemu typowi w odniesieniu do wymogów niniejszego rozporządzenia.

2. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE niezbędne do sprawdzenia, czy oświadczenia o zgodności wydane przez producenta są zgodne z art. 31.

3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są wciąż odpowiednie, tak aby produkowane silniki nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a oświadczenia o zgodności były, w odpowiednich przypadkach, nadal zgodne z art. 31.

4. W celu sprawdzenia zgodności silnika z homologowanym typem organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, może przeprowadzać wszelkie kontrole lub badania wymagane na potrzeby homologacji typu UE na próbkach pobranych u producenta, w tym w zakładzie produkcyjnym producenta.

5. Gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, stwierdzi, że ustalenia, o których mowa w ust. 1, nie są stosowane, odbiegają znacząco od ustaleń, o których mowa w ust. 1, przestały być stosowane lub nie są już uważane za adekwatne, chociaż produkcja jest kontynuowana, wówczas albo podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania procedury zgodności produkcji, albo cofa homologację typu UE.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się szczegółowe środki podejmowane przez organy udzielające homologacji oraz procedury stosowane przez nie w celu zapewnienia, aby produkowane silniki były zgodne z homologowanym typem. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

ROZDZIAŁ VI

**ZMIANY I WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE**

*Artykuł 27*

**Przepisy ogólne**

1. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym.

▼B

W przypadku takiej zmiany organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 28 należy zastosować.

W razie potrzeby organ udzielający homologacji może po konsultacji z producentem zadecydować o udzieleniu nowej homologacji typu UE.

2. Wniosek o dokonanie zmiany homologacji typu UE składa się wyłącznie do organu udzielającego homologacji, który udzielił pierwotnej homologacji typu UE.

3. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że dla potrzeb dokonania zmiany należy powtórzyć inspekcje lub badania, informuje o tym producenta.

Procedury określone w art. 28 stosuje się tylko w przypadku, gdy na podstawie tych inspekcji lub badań organ udzielający homologacji stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane.

*Artykuł 28*

**Poprawki i rozszerzenie homologacji typu UE**

1. Jeżeli nastąpiła zmiana szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym niewymagająca powtórzenia inspekcji lub badań, zmianę taką określa się jako „poprawkę”.

W przypadku takiej poprawki organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb poprawia bez nieuzasadnionego opóźnienia odnośne strony pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego wskazania charakteru zmiany, zamieszcza datę poprawki oraz poprawiony spis treści pakietu informacyjnego. Uznaje się, że wymóg określony w niniejszym ustępie spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

2. Zmianę, o której mowa w ust. 1, określa się jako „rozszerzenie”, w przypadku gdy szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione i zaistniała dowolna z następujących okoliczności:

a) wymagane są dalsze inspekcje lub badania;

b) zmianie uległa informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;

c) w odniesieniu do homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników zacznie obowiązywać nowy wymóg określony w niniejszym rozporządzeniu lub aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji sporządza uaktualnione świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia, zgodnym z liczbą kolejnych udzielonych uprzednio rozszerzeń. Świadectwo homologacji typu UE wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę rozszerzenia.

▼B

3. W przypadku wprowadzenia zmian na stronach pakietu informacyjnego lub sporządzenia skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji, zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji typu UE w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub poprawki lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

4. Zmiany homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników nie są wymagane, jeżeli nowy wymóg, o którym mowa w ust. 2 lit. c), jest z technicznego punktu widzenia nieistotny dla tego typu silnika lub rodziny silników w odniesieniu do ich osiągów pod względem emisji.

*Artykuł 29*

**Wydawanie i notyfikowanie zmian**

1. W przypadku poprawki homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje wnioskodawcy bez nieuzasadnionego opóźnienia poprawione dokumenty lub skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję, stosownie do okoliczności, w tym poprawiony spis treści pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 28 ust. 1 akapit drugi.

2. W przypadku rozszerzenia homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje wnioskodawcy bez nieuzasadnionego opóźnienia zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE, o którym mowa w art. 28 ust. 2 akapit drugi, w tym załączniki do niego, oraz spis treści pakietu informacyjnego.

3. Za pośrednictwem systemu IMI organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej zmianie wprowadzonej do homologacji typu UE, zgodnie z art. 22 ust. 5.

*Artykuł 30*

**Ważność homologacji typu UE**

1. Homologacja typu UE wydawana jest na czas nieokreślony.

2. Homologacja typu UE silnika traci ważność w następujących przypadkach:

a) w przypadku gdy nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników stają się obowiązkowe dla potrzeb wprowadzenia na rynek, przy czym nie ma możliwości odpowiedniego rozszerzenia lub poprawki homologacji typu UE;

b) w przypadku gdy nastąpiło definitywne i dobrowolne zaprzestanie produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników;

c) w przypadku gdy okres ważności homologacji typu UE upłynął ze względu na ograniczenie zgodnie z art. 35 ust. 3;

d) w przypadku gdy homologacja typu UE została wycofana zgodnie z art. 26 ust. 5, art. 39 ust. 1 lub art. 40 ust. 3.

▼B

3. W przypadku gdy warunki ważności homologacji typu UE rodziny silników przestały być spełnione w odniesieniu do wyłącznie jednego typu silnika w rodzinie silników, homologacja typu UE dla danej rodziny silników traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy tego konkretnego typu silnika.

4. W przypadku definitywnego zaprzestania produkcji typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników, producent powiadamia o tym zaprzestaniu organ udzielający homologacji, który udzielił odpowiedniej homologacji typu UE.

W terminie jednego miesiąca od otrzymania takiego powiadomienia organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników, informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.

5. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy zbliża się termin utraty ważności homologacji typu UE typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników, producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił odpowiedniej homologacji typu UE.

W takich przypadkach organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, niezwłocznie przekazuje wszystkie odpowiednie informacje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich.

Powiadomienie to zawiera w szczególności datę produkcji oraz numer identyfikacyjny ostatniego wyprodukowanego silnika.

6. Wymogi dotyczące powiadomienia, o których mowa w ust. 4 i 5, uznaje się za spełnione w przypadku przesłania odpowiednich informacji do systemu IMI.

## ROZDZIAŁ VII

## OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

### *Artykuł 31*

### Oświadczenie o zgodności

1. Producent, w ramach swoich uprawnień jako posiadacz homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników, wydaje oświadczenie o zgodności (zwane dalej „oświadczeniem o zgodności”) dołączane do silników, które są wprowadzane na rynek na podstawie:

a) wyłączenia, o którym mowa w art. 34 ust. 2, 4, 5, 6, 7 lub 8, art. 35 ust. 4; lub

b) przepisu przejściowego, o którym mowa w art. 58 ust. 9, 10 lub 11.

Oświadczenie o zgodności określa szczegółowe charakterystyki i ograniczenia, które mają zastosowanie do tego silnika, i jest wydawane nieodpłatnie wraz z silnikiem i, w stosownych przypadkach, dołączane do maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowany jest silnik. Wydanie oświadczenia nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji. Oświadczenie o zgodności można również wydać w postaci bezpiecznego pliku elektronicznego.

▼B

Przez okres 10 lat od daty produkcji silnika producent, na wniosek użytkownika końcowego, wydaje duplikat oświadczenia o zgodności za kwotę nieprzekraczającą kosztów jego wydania. Na duplikacie oświadczenia o zgodności musi być wyraźnie widoczne słowo „duplikat”.

2. Oświadczenie o zgodności jest sporządzane w przynajmniej jednym z urzędowych języków urzędowych instytucji Unii.

Każde państwo członkowskie może zażądać od producenta tłumaczenia oświadczenia o zgodności na swój język urzędowy lub swoje języki urzędowe.

3. Osoba lub osoby upoważnione do podpisywania oświadczeń o zgodności należą do struktury organizacyjnej producenta i są należycie upoważnione przez kierownictwo tej struktury organizacyjnej do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji lub zgodności produkcji silnika.

4. Oświadczenie o zgodności wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania silnika innych niż ograniczenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór oświadczenia o zgodności, w tym jego cechy służące zapobieganiu fałszerstwom oraz pozwalające na weryfikację bezpiecznego pliku elektronicznego. W tym celu w aktach wykonawczych określa się elementy zabezpieczeń stosowane w celu ochrony oświadczenia o zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 32*

**Wymagane przepisami oznakowanie silników**

1. Producent umieszcza oznakowanie na każdym silniku wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem (zwane dalej „wymaganym przepisami oznakowaniem”).

2. W odniesieniu do następujących silników wymagane przepisami oznakowanie zawiera dodatkowe informacje wskazujące, że silnik podlega stosownemu wyłączeniu lub przepisom przejściowym:

a) silników przeznaczonych na eksport do krajów trzecich, zgodnie z art. 34 ust. 1, które zostały wyprodukowane w Unii, albo poza Unią i następnie zamontowane w Unii w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;

b) silników wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 2, 5, 6 lub 8;

c) silników tymczasowo wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 4;

▼B

d) silników przejściowych wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 58 ust. 5;

e) silników zamiennych wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 7 lub art. 58 ust. 10 lub 11.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór wymaganego przepisami oznakowania wraz z obowiązkowymi podstawowymi informacjami wymaganymi w momencie, kiedy silnik opuszcza linię produkcyjną, jego obowiązkowymi podstawowymi informacjami wymaganymi, zanim silnik zostanie wprowadzony na rynek, oraz, w odpowiednich przypadkach, dodatkowymi informacjami, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 33*

**Tymczasowe oznakowania silników**

1. Producent umieszcza oznakowanie tymczasowe na każdym wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem silniku, który jest wprowadzany na rynek na podstawie art. 34 ust. 3.

2. Silnik, który nie jest jeszcze zgodny z homologowanym typem i jest dostarczany producentowi tego silnika, nosi jedynie oznakowanie tymczasowe.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór oznakowania tymczasowego, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, w tym wskazanych na nim obowiązkowych podstawowych informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

ROZDZIAŁ VIII

**WYŁĄCZENIA**

*Artykuł 34*

**Wyłączenia ogólne**

1. Silniki przeznaczone na eksport do krajów trzecich nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu z wyjątkiem art. 32 ust. 2 lit. a).

2. Silniki przeznaczone do użytku sił zbrojnych nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu z wyjątkiem art. 32 ust. 2 lit. b).

Dla potrzeb niniejszego ustępu służby pożarnicze, służby obrony cywilnej, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby ratownictwa medycznego nie są uznawane za część sił zbrojnych.

3. Nie naruszając art. 32 i za zgodą producenta oryginalnego sprzętu producent może dostarczyć temu producentowi oryginalnego sprzętu osobno silnik i jego układ wtórnej obróbki spalin.

▼B

4. Niezależnie od art. 5 ust. 3 na potrzeby badań w warunkach terenowych państwa członkowskie zezwalają na tymczasowe wprowadzanie na rynek silników, którym nie udzielono homologacji typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

5. Niezależnie od art. 18 ust. 2 oraz art. 22 ust. 3 państwa członkowskie udzielają homologacji typu UE i zezwalają na wprowadzenie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, pod warunkiem że silniki te są przeznaczone do montażu w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, która ma być użytkowana w atmosferze potencjalnie wybuchowej zdefiniowanej w art. 2 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE ([1]).

6. Niezależnie od art. 18 ust. 2 oraz art. 22 ust. 3 państwa członkowskie mogą, na wniosek, udzielić homologacji typu UE i zezwolić na wprowadzenie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, pod warunkiem że silniki te są przeznaczone do montażu w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, która jest użytkowana wyłącznie do wodowania i wciągania łodzi ratunkowych używanych przez krajową służbę ratowniczą.

7. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 w odniesieniu do silników kategorii RLL lub RLR i wprowadzonych na rynek Unii nie później niż w dniu 31 grudnia 2011 r., państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników zamiennych, jeżeli po analizie organ udzielający homologacji uzna i stwierdzi, że zamontowanie silników spełniających mające zastosowanie wartości graniczne emisji określone w załączniku II w tabelach II-7 i II-8 spowoduje znaczne trudności techniczne. W takim przypadku silniki zamienne muszą spełniać wartości graniczne emisji, które musiałyby spełniać dla potrzeb wprowadzenia ich na rynek Unii w dniu 31 grudnia 2011 r., albo spełniają surowsze wartości graniczne emisji.

W odniesieniu do silników kategorii RLL i RLR, które zostały wprowadzone na rynek Unii po dniu 31 grudnia 2011 r., państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników zamiennych spełniających wartości graniczne emisji, które musiały spełniać zastępowane silniki w momencie ich pierwotnego wprowadzenia na rynek Unii.

8. W odniesieniu do silników kategorii RLL lub RLR państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników, które są zgodne z najaktualniejszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w odnośnym prawodawstwie mającym zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., pod warunkiem że:

a) silniki te wchodzą w skład projektu, który jest na zaawansowanym etapie realizacji w dniu 6 października 2016 r. zgodnie z definicją w dyrektywie 2008/57/WE; oraz

b) użytkowanie silników zgodnych z mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w tabelach II-7 lub II-8 załącznika II doprowadzi do nieproporcjonalnych kosztów.

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 309).

▼B

Do dnia 17 września 2017 r. każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz takich projektów.

9. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które dotyczą szczegółowych specyfikacji technicznych i warunków odnośnie do:

a) dostarczenia przez producenta producentowi oryginalnego sprzętu osobno silnika i jego układu wtórnej obróbki spalin, jak określono w ust. 3;

b) tymczasowego wprowadzenia na rynek silników, którym nie udzielono homologacji typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na potrzeby badań w warunkach terenowych, jak określono w ust. 4;

c) udzielania homologacji typu UE i zezwalania na wprowadzanie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, o których mowa w ust. 5 i 6.

Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

*Artykuł 35*

**Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji**

1. Producent może wystąpić o homologację typu UE w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje, w wyniku czego silnik lub rodzina silników są niezgodne z co najmniej jednym wymogiem niniejszego rozporządzenia.

2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

a) we wniosku wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie nowych technologii lub nowych koncepcji powoduje niezgodność danego typu silnika lub danej rodziny silników z co najmniej jednym wymogiem niniejszego rozporządzenia;

b) we wniosku opisano wpływ nowych technologii lub nowych koncepcji na środowisko oraz środki podjęte, aby zapewnić poziom ochrony środowiska co najmniej równoważny poziomowi zapewnianemu przez wymogi niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;

c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie warunku określonego w lit. b).

3. Przyznanie homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, wymaga zezwolenia Komisji.

▼B

W stosownych przypadkach w zezwoleniu Komisji określa się, czy podlega ono ograniczeniom.

Zezwolenia tego udziela się w drodze aktu wykonawczego.

4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia na mocy ust. 3, organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE, która jest ważna:

a) wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego;

b) wyłącznie w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników objętych wyłączeniem, o które wystąpiono; oraz

c) na okres co najmniej 36 miesięcy.

W przypadku udzielenia tymczasowej homologacji typu UE organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną takiej tymczasowej homologacji typu UE musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu UE i nagłówek odpowiedniego oświadczenia o zgodności.

5. W przypadku gdy organ udzielający homologacji podejmie decyzję o uznawaniu na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, informuje o tym na piśmie odpowiedni organ udzielający homologacji i Komisję.

6. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o nieudzieleniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, że tymczasowa homologacja typu UE zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty decyzji odmownej wydanej przez Komisję.

Niezależnie od decyzji Komisji o nieudzieleniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, silniki wyprodukowane zgodnie z tymczasową homologacją typu UE przed utratą jej ważności można wprowadzać na rynek w państwie członkowskim, którego organy udzielające homologacji uznały tymczasową homologację typu UE.

7. Wymogi, o których mowa w ust. 4 akapit drugi i w ust. 5, uznaje się za spełnione w przypadku przesłania odpowiednich informacji do systemu IMI.

▼B

8. Komisja może przyjmować akty wykonawcze udzielające zezwolenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

9. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające zharmonizowane wzory świadectwa homologacji typu UE i oświadczenia o zgodności, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, w tym zawarte w nich obowiązkowe podstawowe informacje. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 36*

**Późniejsze dostosowanie aktów delegowanych i wykonawczych**

1. W przypadku gdy Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na mocy art. 35, niezwłocznie podejmuje działania niezbędne do dostosowania odpowiednich aktów delegowanych lub wykonawczych do zmian technologicznych.

W przypadku gdy wyłączenie przyznane na mocy art. 35 dotyczy kwestii uregulowanej w regulaminie EKG ONZ, Komisja proponuje zmianę tego regulaminu zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.

2. Niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach delegowanych lub wykonawczych, o których mowa w ust. 1, Komisja uchyla wszelkie ograniczenia nałożone decyzją zezwalającą na wyłączenie.

W przypadku gdy nie podjęto działań niezbędnych do dostosowania aktów delegowanych lub wykonawczych, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło tymczasowej homologacji typu UE, zezwolić temu państwu członkowskiemu na jej rozszerzenie w drodze decyzji w formie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

ROZDZIAŁ IX

**SPRAWOZDAWCZOŚĆ DOTYCZĄCA PRODUKCJI I WERYFIKACJA PRODUKCJI**

*Artykuł 37*

**Obowiązki producentów w odniesieniu do sprawozdawczości dotyczącej produkcji**

1. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu UE, wykaz zawierający liczbę silników dla każdego typu silnika i podkategorii silników wyprodukowanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i zgodnie z homologacją typu UE, począwszy od daty ostatniego złożonego sprawozdania o produkcji lub od daty, gdy wymogi niniejszego rozporządzenia miały po raz pierwszy zastosowanie.

▼B

Wykaz ten jest przekazywany:

a) w ciągu 45 dni po zakończeniu każdego roku kalendarzowego;

b) niezwłocznie po każdej dacie wprowadzenia na rynek silników, o których mowa w załączniku III; oraz

c) w innym terminie określonym przez organ udzielający homologacji.

2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, określa sposób, w jaki numery identyfikacyjne powiązane są z odpowiednimi typami silników lub, w stosownych przypadkach, rodzin silników i z numerami homologacji typu UE, jeżeli te powiązania nie są określone przez system kodowania silników.

3. W wykazie, o którym mowa w ust. 1, wskazuje się przypadki, gdy producent zaprzestaje produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników.

4. Producent przechowuje kopię wykazu, o którym mowa w ust. 1, przez okres co najmniej 20 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające format wykazu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 38*

**Środki weryfikacji**

1. Organ udzielający homologacji państwa członkowskiego, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, by producenci odpowiednio przydzielili i stosowali numery identyfikacyjne w odniesieniu do homologacji typu UE przed wprowadzeniem silnika z homologacją typu na rynek lub udostępnieniem go na rynku.

2. Dodatkowa weryfikacja numerów identyfikacyjnych może być przeprowadzana w połączeniu z kontrolą zgodności produkcji określoną w art. 26.

3. W odniesieniu do weryfikacji numerów identyfikacyjnych producent lub przedstawiciel producenta na żądanie przekazuje niezwłocznie odpowiedzialnemu organowi udzielającemu homologacji wymagane informacje dotyczące nabywców producenta wraz z numerami identyfikacyjnymi silników zgłoszonych jako produkowane zgodnie z art. 37. W przypadku gdy silniki są udostępniane producentowi oryginalnego sprzętu, od producenta nie są wymagane dalsze informacje.

▼B

4. Jeżeli w następstwie żądania organu udzielającego homologacji producent nie jest w stanie wykazać spełniania wymogów dotyczących wymaganych przepisami oznakowań, organ udzielający homologacji może cofnąć homologację typu UE udzieloną w odniesieniu do odnośnego typu silnika lub rodziny silników. Organy udzielające homologacji informują się wzajemnie w ciągu jednego miesiąca o każdym przypadku wycofania homologacji typu UE i o przyczynach wycofania, zgodnie z art. 22 ust. 5.

ROZDZIAŁ X

**KLAUZULE OCHRONNE**

*Artykuł 39*

**Silniki niezgodne z homologowanym typem**

1. W przypadku gdy silniki, które są opatrzone wymaganym przepisami oznakowaniem i, w odpowiednich przypadkach, którym towarzyszy oświadczenie o zgodności, nie są zgodne z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników. Środki takie mogą obejmować cofnięcie homologacji typu UE, jeżeli działania naprawcze podejmowane przez producenta nie są odpowiednie.

Odnośny organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o podjętych środkach.

2. Dla potrzeb ust. 1 niezgodności ze szczegółowymi danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu UE lub w pakiecie informacyjnym, jeżeli nie zostało na nie udzielone zezwolenie zgodnie z rozdziałem VI, uznaje się za niezgodności z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników.

3. W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdza, że silniki, którym towarzyszy oświadczenie o zgodności, o ile ma ono zastosowanie, wydane w innym państwie członkowskim lub które są opatrzone znakiem homologacji typu wydanym w innym państwie członkowskim, nie są zgodne z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników, może zwrócić się z wnioskiem do organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu UE, by sprawdził, czy produkowane silniki są nadal zgodne z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników. Po otrzymaniu takiego wniosku organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, jak najszybciej podejmuje działanie, o którym mowa w ust. 1, najpóźniej w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.

4. Organy udzielające homologacji informują się wzajemnie w ciągu jednego miesiąca o każdym przypadku wycofania homologacji typu UE i o przyczynach wycofania, zgodnie z art. 22 ust. 5.

5. W przypadku gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, kwestionuje zgłoszoną mu niezgodność, zainteresowane państwa członkowskie dokładają starań, aby rozstrzygnąć spór.

Organ udzielający homologacji informuje o tym Komisję, która w razie potrzeby prowadzi odpowiednie konsultacje w celu osiągnięcia porozumienia.

▼B

*Artykuł 40*

**Wycofanie silników od użytkowników**

1. W przypadku gdy producent, któremu udzielono homologacji typu UE, jest zobowiązany zgodnie z art. 20 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 do wycofania od użytkowników wprowadzonych na rynek silników, niezależnie od tego, czy są one zamontowane w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, ze względu na fakt, że silniki te stanowią poważne ryzyko w odniesieniu do ochrony środowiska lub zdrowia publicznego:

a) niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE; oraz

b) proponuje temu organowi udzielającemu homologacji zestaw odpowiednich środków zaradczych w celu usunięcia poważnego ryzyka.

2. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich i Komisję o proponowanych środkach zaradczych.

Organy udzielające homologacji zapewniają skuteczne wdrażanie tych środków zaradczych w swoich państwach członkowskich.

3. Jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że środki zaradcze są niewystarczające lub nie zostały wdrożone wystarczająco szybko, niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił producentowi homologacji typu UE.

Jeżeli producent następnie nie zaproponuje i nie wdroży skutecznych środków naprawczych, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje wszystkie wymagane środki ochronne, włącznie z cofnięciem homologacji typu UE.

W przypadku cofnięcia homologacji typu UE organ udzielający homologacji w terminie jednego miesiąca od tego cofnięcia powiadamia o tym producenta, organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisję listem poleconym lub za pomocą równoważnych środków elektronicznych.

*Artykuł 41*

**Powiadamianie o decyzjach i dostępnych środkach zaradczych**

1. W decyzjach następujących typów lub wydanych w następujących celach podaje się powody, na których decyzje te są oparte:

a) podjęte na mocy niniejszego rozporządzenia;

b) o odmowie udzielenia lub o cofnięciu homologacji typu UE;

c) nakładające obowiązek wycofaniu silników od z rynku;

▼B

d) o zakazie, ograniczeniu lub skutkujące spowolnieniem wprowadzania silnika na rynek; lub

e) o zakazie, ograniczeniu lub skutkujące spowolnieniem wprowadzania na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której jest zamontowany silnik wchodzący w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Organy udzielające homologacji powiadamiają stronę, której to dotyczy, o:

a) wszelkich decyzjach, o których mowa w ust. 1;

b) środkach odwoławczych przysługujących jej na mocy przepisów obowiązujących w danych państwach członkowskich oraz o terminach mających zastosowanie w odniesieniu do tych środków zaradczych.

ROZDZIAŁ XI

**PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE I DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH**

*Artykuł 42*

**Akceptacja równoważnych homologacji typu silnika**

1. Unia może uznawać, w ramach wielostronnych lub dwustronnych porozumień między Unią a państwami trzecimi, równoważność warunków i przepisów dotyczących homologacji typu UE silników ustanowionych przez niniejsze rozporządzenie oraz procedur ustanowionych przez przepisy międzynarodowe lub przepisy państw trzecich.

2. Udzielone homologacje typu i wymagane przepisami oznakowania zgodne z regulaminami EKG ONZ lub poprawkami do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła, jak określono w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 4 lit. a), uznaje się za równoważne z udzielonymi homologacjami typu UE i wymaganym przepisami oznakowaniem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Homologacje typu UE udzielone na podstawie aktów Unii wskazanych w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 4 lit. b), uznaje się za równoważne z homologacjami typu UE udzielonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się:

a) wykaz regulaminów EKG ONZ lub poprawek do nich – w tym wszelkie zawarte w nich wymogi, które odnoszą się do ich stosowania – za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła i które mają mieć zastosowanie w odniesieniu do homologacji typu UE typów silników i rodzin silników, które są przeznaczone do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach;

▼B

b) wykaz aktów Unii, na mocy których udziela się homologacji typu UE, w tym wszelkie zawarte w nich wymogi, które odnoszą się do ich stosowania.

Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

*Artykuł 43*

**Informacje i instrukcje przeznaczone dla producentów oryginalnego sprzętu i użytkowników końcowych**

1. Producent nie może dostarczyć producentom oryginalnego sprzętu ani użytkownikom końcowym żadnych informacji technicznych związanych ze szczegółowymi danymi przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu, które nie są zgodne ze szczegółowymi danymi zatwierdzonymi przez organ udzielający homologacji.

2. Producent udostępnia producentom oryginalnego sprzętu wszystkie istotne informacje i instrukcje niezbędne do prawidłowego montażu silnika w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, w tym opis wszelkich specjalnych warunków lub ograniczeń związanych z montażem lub użytkowaniem silnika.

3. Producent udostępnia producentom oryginalnego sprzętu wszystkie istotne informacje i niezbędne instrukcje przeznaczone dla użytkownika końcowego, w tym opis wszelkich specjalnych warunków lub ograniczeń związanych z użytkowaniem silnika.

4. Producenci udostępniają producentom oryginalnego sprzętu wartości emisji dwutlenku węgla ($CO_2$) określone podczas procesu udzielania homologacji typu UE oraz instruują ich, aby udzielili tych informacji, wraz z informacjami wyjaśniającymi odnośnie do warunków badań, użytkownikowi końcowemu maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której ma zostać zamontowany silnik.

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które dotyczą określenia szczegółów informacji i instrukcji, o których mowa w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

*Artykuł 44*

**Wymiana danych i informacji za pośrednictwem systemu IMI**

1. Wymiana danych i informacji związanych z homologacjami typu UE między organami krajowymi lub między organami krajowymi a Komisją w ramach niniejszego rozporządzenia odbywa się w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu IMI.

2. Wszelkie odpowiednie informacje dotyczące homologacji typu UE udzielone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są centralnie gromadzone oraz udostępniane organom krajowym i Komisji za pośrednictwem systemu IMI.

▼B

3. Komisja zapewnia, by system IMI:

a) umożliwiał wymianę danych i informacji między producentami lub służbami technicznymi, z jednej strony, a organami krajowymi lub Komisją, z drugiej;

b) zapewniał publiczny dostęp do niektórych danych i informacji związanych z wynikami homologacji typu i wynikami monitoringu silników w trakcie eksploatacji;

c) w odpowiednich przypadkach i w miarę wykonalności technicznej i ekonomicznej oraz w porozumieniu z danymi państwami członkowskimi – zapewniał rozwiązania służące automatycznemu przesyłowi danych między istniejącymi krajowymi bazami danych a systemem IMI.

4. Wykorzystywanie funkcji systemu IMI, o którym mowa w ust. 3, jest fakultatywne.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi techniczne i procedury niezbędne do międzysystemowego połączenia systemu IMI z istniejącymi krajowymi bazami danych, o czym mowa w ust. 3 lit. c) niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## ROZDZIAŁ XII

## WYZNACZANIE I ZGŁASZANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

### *Artykuł 45*

### Wymogi dotyczące służb technicznych

1. Służby techniczne wyznaczane są przez organ udzielający homologacji zgodnie z art. 47 i spełniają wymogi określone w ust. 2–9 niniejszego artykułu.

2. Służba techniczna jest powoływana na mocy prawa krajowego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną.

3. Służba techniczna jest organem zewnętrznym niezależnym od procesu projektowania, produkcji, dostarczania lub konserwacji silnika, który ocenia.

Podmiot należący do stowarzyszenia przedsiębiorców lub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, składaniem, montażem, użytkowaniem lub konserwacją silników, które ocenia, bada lub poddaje inspekcji, może być uważany za spełniający wymogi akapitu pierwszego, pod warunkiem że wykaże on swoją niezależność i brak konfliktów interesów.

4. Pracownicy służby technicznej, w tym jej ścisłe kierownictwo ani pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie kategorii działań, do których służba techniczna została wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, monterami ani konserwatorami silników, które ta służba ocenia, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Ograniczenie to nie wyklucza użytkowania ocenianych silników, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej ani korzystania z takich silników do celów prywatnych.

Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej podmiotów zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm lub bezstronność w odniesieniu do kategorii działań, do których została wyznaczona.

▼B

5. Służba techniczna wykonuje kategorie działań, do których została wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w danej dziedzinie, a jej pracownicy są wolni od wszelkich nacisków lub zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na jej osąd lub wyniki prowadzonych przez nią czynności oceniających, szczególnie ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.

6. Służba techniczna wykazuje wobec wyznaczającego organu udzielającego homologacji, że jest w stanie wykonywać wszystkie kategorie działań, do których ma zostać wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, poprzez zapewnienie, by dysponowała:

a) pracownikami o odpowiednich umiejętnościach, specjalistycznej wiedzy technicznej i przeszkoleniu zawodowym oraz wystarczającym i odpowiednim doświadczeniu w wykonywaniu określonych zadań;

b) opisami procedur odpowiednich do kategorii działań, w których ubiega się o wyznaczenie, zapewniającymi przejrzystość i powtarzalność tych procedur;

c) procedurami wykonywania kategorii działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniającymi stopień złożoności technologii danego silnika oraz to, czy silnik został wyprodukowany w następstwie masowego czy seryjnego procesu produkcyjnego; oraz

d) środkami niezbędnymi do właściwego wykonywania zadań związanych z kategoriami działań, w których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

7. Służba techniczna, jej ścisłe kierownictwo i pracownicy dokonujący oceny muszą być bezstronni oraz nie mogą podejmować żadnej działalności mogącej stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona służba techniczna.

8. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności obejmujące jej działalność, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność przejmuje państwo członkowskie lub samo państwo członkowskie bezpośrednio odpowiada za ocenę.

9. Pracownicy służby technicznej są związani tajemnicą zawodową w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub przepisów krajowych wykonujących niniejsze rozporządzenie.

Pracownicy służby technicznej nie są związani tajemnicą służbową, o której mowa w akapicie pierwszym, w przypadku ujawnienia informacji wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji lub w przypadkach gdy ujawnienie informacji jest wymagane na mocy prawa Unii lub prawa krajowego.

Prawa własności podlegają ochronie.

▼B

*Artykuł 46*

**Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych**

1. Służba techniczna może jedynie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji zlecać podwykonawstwo określonych zadań związanych z kategoriami działań, do których wykonywania została wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu.

W takich przypadkach służba techniczna zapewnia, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniali wymogi określone w art. 45, oraz informuje o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

2. Służba techniczna ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub podmioty zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.

3. Służba techniczna przechowuje do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji podwykonawcy lub podmiotu zależnego oraz wykonywanych przez nich zadań.

*Artykuł 47*

**Wyznaczanie służb technicznych**

1. Organy udzielające homologacji wyznaczają służby techniczne do jednej lub większej liczby następujących kategorii działań, stosownie do zakresu ich kompetencji:

a) kategoria A: przeprowadzanie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w obiektach należących do danej służby technicznej;

b) kategoria B: nadzorowanie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;

c) kategoria C: regularna ocena i monitorowanie procedur stosowanych przez producenta do zapewniania zgodności produkcji;

d) kategoria D: nadzorowanie lub prowadzenie badań lub inspekcji w ramach zapewniania zgodności produkcji.

2. Organ udzielający homologacji może pełnić zadania służby technicznej w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii działań, o których mowa w ust. 1.

3. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby techniczne wyznaczone zgodnie z niniejszym artykułem można zgłaszać zgodnie z art. 50, ale tylko w przypadku, gdy tego rodzaju uznanie służb technicznych przewiduje dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym krajem trzecim.

▼B

Służba techniczna ustanowiona zgodnie z art. 45 ust. 2 może jednak tworzyć podmioty zależne w krajach trzecich, pod warunkiem że ta służba techniczna bezpośrednio zarządza podmiotami zależnymi i kontroluje je.

*Artykuł 48*

**Procedury dotyczące norm efektywności i oceny służb technicznych**

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie dotyczących:

a) norm, jakich muszą przestrzegać służby techniczne; oraz

b) procedury oceny służb technicznych, w tym odpowiedniego sprawozdania, zgodnie z art. 49.

*Artykuł 49*

**Ocena umiejętności służb technicznych**

1. Wyznaczający organ udzielający homologacji sporządza sprawozdanie oceniające, w którym wykazuje, że kandydująca służba techniczna została oceniona pod względem zgodności z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie. To sprawozdanie oceniające może obejmować świadectwo akredytacji wydane przez krajową jednostkę akredytującą, poświadczające, że służba techniczna spełnia wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu.

Ocena, w oparciu o którą sporządzane jest sprawozdanie oceniające, jest prowadzona zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 48.

2. Wyznaczający organ udzielający homologacji dokonuje przeglądu sprawozdania oceniającego nie rzadziej niż raz na trzy lata.

3. Wyznaczający organ udzielający homologacji przekazuje Komisji sprawozdanie oceniające na jej wniosek. W takich przypadkach oraz jeżeli podstawą oceny nie jest świadectwo akredytacji wydane przez krajową jednostkę akredytującą, wyznaczający organ udzielający homologacji przedkłada Komisji dokumenty potwierdzające:

a) kompetencje służby technicznej;

b) wprowadzone ustalenia mające zapewnić regularne monitorowanie służby technicznej przez wyznaczający organ udzielający homologacji; oraz

c) spełnianie przez służbę techniczną wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na jego podstawie.

▼B

4. Organ udzielający homologacji, który ma zamiar pełnić zdania służby technicznej zgodnie z art. 47 ust. 2, dokumentuje zgodność na podstawie oceny przeprowadzonej przez audytorów niezwiązanych z działalnością podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie.

*Artykuł 50*

**Procedury zgłaszania**

1. W odniesieniu do każdej wyznaczonej przez siebie służby technicznej państwa członkowskie zgłaszają Komisji:

a) nazwę służby technicznej;

b) adres, w tym adres elektroniczny;

c) osoby odpowiedzialne;

d) kategorię działań; oraz

e) wszelkie zmiany dotyczące wyznaczenia, o którym mowa w art. 47.

2. Służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 47 ust. 1, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji jedynie w przypadku, gdy została wcześniej zgłoszona Komisji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Tę samą służbę techniczną może wyznaczyć kilka wyznaczających organów udzielających homologacji i mogą ją zgłosić państwa członkowskie tych wyznaczających organów udzielających homologacji niezależnie od kategorii działań, które ma ona wykonywać zgodnie z art. 47 ust. 1.

4. W przypadku gdy w zastosowaniu aktu delegowanego należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwy organ prowadzący działania niewymienione w art. 47 ust. 1, dane państwo członkowskie zgłasza to Komisji zgodnie z niniejszym artykułem.

5. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane służb technicznych, których zgłoszenia dokonano zgodnie z niniejszym artykułem.

*Artykuł 51*

**Zmiany dotyczące wyznaczenia**

1. W przypadku gdy wyznaczający organ udzielający homologacji stwierdza lub otrzymuje informację, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu albo nie wypełnia swoich obowiązków, wyznaczający organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub odwołuje wyznaczenie, w odpowiednich przypadkach, stosownie do wagi niespełnienia tych wymogów lub niewypełnienia tych obowiązków.

Państwo członkowskie, które zgłosiło tę służbę techniczną Komisji zgodnie z art. 50 ust. 1, niezwłocznie informuje Komisję o takim ograniczeniu, zawieszeniu lub odwołaniu wyznaczenia.

Komisja odpowiednio zmienia opublikowane informacje, o których mowa w art. 50 ust. 5.

▼B

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub odwołania wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną wyznaczający organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub organów nadzoru rynku.

*Artykuł 52*

**Kwestionowanie kompetencji służb technicznych**

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub w których otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub dalszego wypełniania przez tę służbę techniczną nałożonych na nią wymogów i obowiązków.

2. Na wniosek Komisji państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji udziela jej wszystkich informacji dotyczących podstawy wyznaczenia lub utrzymania wyznaczenia danej służby technicznej.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia wymogów wyznaczenia lub przestała je spełniać, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji w celu ustalenia we współpracy z tym państwem członkowskim niezbędnych środków naprawczych oraz wymaga od tego państwa członkowskiego wprowadzenia tych środków naprawczych, w razie potrzeby włącznie z odwołaniem wyznaczenia.

*Artykuł 53*

**Obowiązki operacyjne służb technicznych**

1. Służby techniczne wykonują kategorie działań, do których zostały wyznaczone, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji i zgodnie z procedurami oceny i badań określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w towarzyszących mu aktach delegowanych i wykonawczych.

Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji typu UE lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu lub w jednym z towarzyszących mu aktów delegowanych lub wykonawczych, chyba że zezwala się na stosowanie procedur alternatywnych.

Służby techniczne nie mogą prowadzić badań, ocen ani inspekcji, do których nie zostały wyznaczone.

2. Służby techniczne w każdej chwili:

a) umożliwiają wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie przeprowadzanej przez nią oceny zgodności, w przypadkach gdy uzna on to za stosowne; oraz

▼B

b) bez uszczerbku dla art. 45 ust. 9 i art. 54 przekazują wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji żądane przez niego informacje dotyczące realizowanych prze nie kategorii działań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. W przypadku gdy służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym fakcie wyznaczający organ udzielający homologacji, który żąda od producenta podjęcia odpowiednich środków naprawczych.

Wyznaczający organ udzielający homologacji nie wydaje świadectwa homologacji typu UE, dopóki producent nie podejmie odpowiednich środków naprawczych zadowalających ten organ.

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności produkcji w następstwie wydania świadectwa homologacji typu UE służba techniczna działająca w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji stwierdzi, że typ silnika lub rodzina silników nie spełnia już wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 26.

*Artykuł 54*

**Obowiązki informacyjne służb technicznych**

1. Służby techniczne informują wyznaczający organ udzielający homologacji o:

a) przypadkach niezgodności, które mogą wymagać odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia homologacji typu UE;

b) okolicznościach wpływających na zakres lub warunki ich wyznaczenia;

c) wnioskach organów nadzoru rynku o informacje dotyczące ich działalności.

2. Na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji służby techniczne dostarczają informacji o działaniach należących do zakresu ich wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych działaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

ROZDZIAŁ XIII

**AKTY DELEGOWANE I AKTY WYKONAWCZE**

*Artykuł 55*

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

▼B

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34. ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 października 2016 r.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34 ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34 ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeżeli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 56*

**Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ XIV

**PRZEPISY KOŃCOWE**

*Artykuł 57*

**Sankcje**

1. Państwa członkowskie przewidują sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie przez podmioty gospodarcze lub producentów oryginalnego sprzętu. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

▼B

Państwa członkowskie zgłaszają Komisji te przepisy do dnia 7 października 2018 r. i niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Państwa członkowskie podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych sankcji.

2. Naruszenia podlegające sankcjom obejmują:

a) składanie fałszywych oświadczeń, w szczególności w trakcie procedur uzyskiwania homologacji typu UE, procedur prowadzących do wycofania od użytkowników lub procedur związanych z wyłączeniami;

b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu UE lub monitorowania silników w trakcie eksploatacji;

c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłoby prowadzić do wycofania silników od użytkowników lub odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE;

d) stosowanie strategii nieracjonalnych;

e) odmowę udzielenia dostępu do informacji;

f) wprowadzanie na rynek silników podlegających homologacji typu UE bez uzyskania homologacji typu UE lub umyślne fałszowanie w tym celu dokumentów lub wymaganych przepisami oznakowań;

g) wprowadzanie na rynek silników przejściowych i maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których montowane są takie silniki, z naruszeniem przepisów dotyczących wyłączeń;

h) naruszanie ograniczeń określonych w art. 35 ust. 3 i 4;

i) wprowadzanie na rynek silnika zmienionego tak, że nie jest on już zgodny ze specyfikacjami homologacji typu UE;

j) montowanie w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach silnika do celów innych niż wyłączny użytek określony w art. 4;

k) wprowadzanie na rynek silnika specjalnego przeznaczenia zgodnie z art. 34 ust. 5 lub 6 do użytkowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przewidziana w tych ustępach;

l) wprowadzanie na rynek silnika na mocy art. 34 ust. 7 lub 8 oraz art. 58 ust. 9, 10 lub 11 do użytkowania w maszynie innej niż przewidziana w tych ustępach;

▼B

m) wprowadzanie na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowane są silniki podlegające homologacji typu UE na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli silniki takie nie mają takiej homologacji;

n) wprowadzanie na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach naruszającej ograniczenia dotyczące maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, określone w art. 34 ust. 8.

*Artykuł 58*

**Przepisy przejściowe**

1. Nie naruszając rozdziałów II i III, niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE ani wyłączenia przed datami wprowadzenia na rynek silników określonych w załączniku III.

2. Organy udzielające homologacji mogą, zgodnie z odpowiednimi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., kontynuować udzielanie homologacji typu UE do określonych w załączniku III obowiązkowych dat odnoszących się do homologacji typu UE silników oraz kontynuować udzielanie wyłączeń zgodnie z tymi przepisami do określonych w załączniku III obowiązkowych dat dotyczących wprowadzania na rynek silników.

Państwa członkowskie mogą, zgodnie z odpowiednimi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., nadal zezwalać na wprowadzanie na rynek silników do określonych w załączniku III obowiązkowych dat dotyczących wprowadzania na rynek silników.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia silniki, którym udzielono już homologacji typu UE zgodnie ze stosownymi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r. lub które spełniają wymogi określone przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CCNR) i przyjęte przez CCNR jako etap II w ramach zmienionej konwencji o żegludze na Renie, mogą być w dalszym ciągu wprowadzane na rynek do dat odnoszących się do wprowadzania na rynek silników określonych w załączniku III.

W takim przypadku organy krajowe nie zakazują, nie ograniczają i nie uniemożliwiają wprowadzania na rynek silników zgodnych z homologowanym typem.

4. Silniki, które w dniu 5 października 2016 r. nie były objęte zakresem stosowania dyrektywy 97/68/WE, mogą w dalszym ciągu być wprowadzane na rynek na podstawie obowiązujących przepisów krajowych, jeżeli takie istnieją, aż do dat odnoszących się do wprowadzania na rynek silników określonych w załączniku III.

5. Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 3, art. 18 ust. 2 i, w odpowiednich przypadkach, dyrektywy 2008/57/WE oraz rozporządzenia Komisji nr 1302/2014 ([1]), silniki przejściowe oraz, w stosownych przypadkach, maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których montowane są takie silniki przejściowe, mogą być w dalszym ciągu wprowadzane na rynek podczas okresu przejściowego, pod warunkiem że maszyna, w której zamontowany jest silnik przejściowy, ma datę produkcji przypadającą nie później niż 18 miesięcy po rozpoczęciu okresu przejściowego.

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

▼M1

W przypadku podkategorii silników kategorii NRE, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., państwa członkowskie zezwalają na przedłużenie okresu przejściowego i 18-miesięcznego okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym, o dodatkowe 12 miesięcy w odniesieniu do producentów oryginalnego sprzętu, których całkowita produkcja roczna jest mniejsza niż 100 sztuk maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania. Na potrzeby obliczenia tej całkowitej produkcji rocznej wszyscy producenci oryginalnego sprzętu podlegający kontroli tej samej osoby fizycznej lub prawnej są uznawani za jednego producenta oryginalnego sprzętu.

W przypadku silników podkategorii należących do kategorii NRE, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., montowanych w żurawiach samojezdnych, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.

▼B

W przypadku silników kategorii NRS o mocy silnika mniejszej niż 19 kW stosowanych w odśnieżarkach okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 24 miesiące.

▼M1

W przypadku silników wszystkich podkategorii, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2019 r., z wyjątkiem silników, o których mowa w akapicie czwartym, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.

▼B

6. Z zastrzeżeniem ust. 5 niniejszego artykułu silniki przejściowe spełniają co najmniej jeden z następujących wymogów:

a) są zgodne z typami silników lub rodzinami silników, których homologacja typu UE nie jest już ważna na mocy art. 30 ust. 2 lit. a), i są, w dacie produkcji silników, objęte ważną homologacją typu UE, która jest zgodna z najaktualniejszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w odnośnym prawodawstwie mającym zastosowanie w dniu 5 października 2016 r.;

b) mieszczą się w przedziale mocy, który nie podlegał homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń na szczeblu unijnym w dniu 5 października 2016 r.; lub

c) są użytkowane lub mają być użytkowane w zastosowaniu, które nie podlegało homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń na szczeblu unijnym w dniu 5 października 2016 r.

7. Okres wprowadzania silników przejściowych na rynek jest ograniczony do:

a) 24 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit pierwszy;

b) 36 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit drugi i trzeci;

c) 48 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit czwarty;

▼M1

d) 36 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit piąty.

▼B

8. Producenci zapewniają, by silniki przejściowe wprowadzone na rynek po okresie przejściowym były zgodne z oznakowaniem, o którym mowa w art. 32 ust. 2 lit. d).

9. Niezależnie od art. 5 ust. 3, art. 18 ust. 2 i art. 22 państwa członkowskie mogą – przez okres, który zakończy się nie później niż dnia 17 września 2026 r. – zezwalać na wprowadzanie na rynek silników kategorii RLL o maksymalnej mocy netto większej niż 2 000 kW, które nie są zgodne z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku II, przeznaczonych do montażu w lokomotywach, które poruszają się wyłącznie po odizolowanej technicznie sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm. W tym okresie silniki wprowadzane na rynek są zgodne przynajmniej z wartościami granicznymi emisji, które te silniki musiały spełniać przed wprowadzeniem na rynek w dniu 31 grudnia 2011 r. Organy udzielające homologacji państw członkowskich udzielają homologacji typu UE i zezwalają na wprowadzenie takich silników na rynek.

10. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek silników zastępczych, na okres nie dłuższy niż 15 lat od mających zastosowanie terminów wprowadzenia na rynek silników etapu V określonych w załączniku III, pod warunkiem że silniki te należą do kategorii równoważnej NRS o mocy odniesienia co najmniej 19 kW lub należą do kategorii równoważnej NRG, w przypadku gdy silnik zastępczy i silnik oryginalny należą do kategorii lub zakresu mocy, które nie podlegały homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień 31 grudnia 2016 r.

11. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 i na okres nie dłuższy niż 20 lat od mających zastosowanie dat dotyczących wprowadzenia na rynek silników etapu V określonych w załączniku III państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek silników zamiennych, pod warunkiem że silniki te:

a) należą do kategorii NRE, ich moc odniesienia jest nie mniejsza niż 19 kW i nie większa niż 560 kW oraz spełniają wymogi etapu emisji, który wygasł nie wcześniej niż 20 lat przed wprowadzeniem tych silników na rynek i który jest co najmniej tak samo rygorystyczny jak wartości graniczne emisji, jakie musiały spełniać silniki w momencie, gdy zostały pierwotnie wprowadzone na rynek;

b) należą do kategorii równoważnej NRE, ich moc odniesienia jest nie większa niż 560 kW, przy czym silnik zamienny i silnik oryginalny należą do kategorii silników lub zakresu mocy, które nie podlegały homologacji typu na szczeblu unijnym w dniu 31 grudnia 2016 r.

12. Państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia – przez okres, który zakończy się nie później niż w dniu 17 września 2026 r. – w odniesieniu do silników montowanych w maszynach do zbierania bawełny.

13. Producenci zapewniają, by silniki zamienne były zgodne z oznakowaniem, o którym mowa w art. 32 ust. 2 lit. e).

▼B

*Artykuł 59*

**Sprawozdanie**

1. Do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie informują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu UE określonych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Do dnia 31 grudnia 2022 r. na podstawie informacji dostarczonych na mocy ust. 1 Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 60*

**Przegląd**

1. Do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie odnośnie do oceny możliwości ustanowienia zharmonizowanych środków dotyczących instalowania dodatkowych urządzeń sterowania emisją w silnikach maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, które to maszyny zostały już wprowadzone na rynek Unii. Sprawozdanie to dotyczy też kwestii stosowania środków technicznych i systemów zachęt finansowych jako sposobu wspierania państw członkowskich w osiąganiu zgodności z unijnymi przepisami w zakresie jakości powietrza, poprzez ocenianie ewentualnego przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza na obszarach gęsto zaludnionych, z należytym poszanowaniem unijnych zasad pomocy państwa.

2. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące:

a) oceny dalszego potencjału zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w oparciu o dostępne technologie oraz analizę kosztów i korzyści.

   W szczególności dla silników kategorii IWP i IWA – oceny technicznej i ekonomicznej wykonalności:

   (i) dalszego zmniejszenia wartości granicznej emisji dla liczby cząstek stałych i tlenków azotu ($NO_x$);

   (ii) dalszego zmniejszenia współczynnika A dla silników napędzanych całkowicie lub częściowo gazem przy pracy neutralnej dla klimatu, w porównaniu z silnikami napędzanymi olejem napędowym; oraz

   (iii) dodania wartości granicznych liczby cząstek stałych w odniesieniu do tych kategorii silników, dla których ich nie wyznaczono w załączniku II do niniejszego rozporządzenia;

b) identyfikacji potencjalnie istotnych rodzajów zanieczyszczeń, które nie są objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania klauzul wyłączenia przewidzianych w art. 34 ust. 4 i 5 oraz monitorowania wyników badań emisji określonych w art. 19 i wyciągniętych z nich wniosków.

▼B

W sprawozdaniu ocenia się także badania wymagane dla potrzeb homologacji typu UE określone w art. 24 i 25, ze szczególnym uwzględnieniem tego, w jakim stopniu te testy odpowiadają rzeczywistym warunkom pracy silnika, oraz możliwości wprowadzenia testów dla emisji zanieczyszczeń pyłowych w ramach badań w trakcie eksploatacji określonych w art. 19.

4. Sprawozdania, o których mowa w ust. 2 i 3:

a) opierają się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami;

b) uwzględniają obowiązujące w tym zakresie normy unijne i międzynarodowe; oraz

c) w stosownych przypadkach towarzyszą im wnioski ustawodawcze.

*Artykuł 61*

**Zmiany w dyrektywie 97/68/WE**

W dyrektywie 97/68/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9 ust. 4a dodaje się akapity w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą zezwolić, na wniosek producenta oryginalnego sprzętu, na wprowadzanie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu IIIA, pod warunkiem że te silniki przeznaczone są do zamontowania w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach przeznaczonych do użytkowania w atmosferze potencjalnie wybuchowej zdefiniowanej w art. 2 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE (*).

Producenci dostarczają organowi udzielającemu homologacji dowodów, że silniki są montowane wyłącznie w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, które to maszyny posiadają świadectwo spełnienia tych wymogów. Do wszelkich takich silników przymocowuje się, obok wymaganego przepisami oznakowania silnika określonego w załączniku I sekcja 3, etykietę z tekstem „Silnik do ograniczonego użytku wyłącznie w maszynie wyprodukowanej przez”, po czym umieszcza się nazwę producenta oryginalnego sprzętu i jednoznaczne odniesienie do przedmiotowego odstępstwa.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą udzielać homologacji typu UE i zezwalać na wprowadzanie na rynek silników kategorii RLL o maksymalnej mocy netto większej niż 2 000 kW, które nie są zgodne z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku II, a które są przeznaczone do montażu w lokomotywach poruszających się wyłącznie po odizolowanej technicznie sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm. Silniki takie muszą spełniać przynajmniej wartości graniczne emisji, które takie silniki musiały spełniać przed wprowadzeniem na rynek na dzień 31 grudnia 2011 r.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 309).”;

▼B

2) w art. 10 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu niniejszej dyrektywy do silników montowanych w maszynach do zbioru bawełny.”.

*Artykuł 62*

**Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 1024/2012**

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkt w brzmieniu:

▼C1

„10. 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 (*): art. 44.

(*) Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53.”.

▼B

*Artykuł 63*

**Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013**

W art. 19 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zastosowanie mają przepisy odnoszące się do kategorii silnika, wartości granicznych emisji spalin, cykli badania, okresów trwałości emisji, wymogów dotyczących emisji spalin, monitorowania emisji z silników w trakcie eksploatacji oraz prowadzenia pomiarów i badań, a także przepisy przejściowe i przepisy pozwalające na wczesne udzielanie homologacji typu UE i wprowadzanie na rynek silników etapu V określone dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 (*) oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Do celów wprowadzania na rynek, rejestracji lub oddawania do użytku ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 silniki w zakresie mocy 56–130 kW spełniające wymogi etapu IIIB są uznawane za silniki przejściowe zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

(*) 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 (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).”;

▼B

2) w ust. 6 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od zasady zawartej w akapicie drugim Komisja jest uprawniona do zmiany do dnia 31 grudnia 2016 r. rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/96 (*), tak aby:

a) do celów homologacji typu UE w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 okres odroczenia określony w art. 11 ust. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96 wynosił cztery lata; oraz

b) według „formuły elastycznej", o której mowa w z art. 14 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96, elastyczność dozwolona na mocy pkt 1.1.1 załącznika V do tego rozporządzenia delegowanego została zwiększona do 150 % w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2.

_____

(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/96 z dnia 1 października 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągów jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 1).".

*Artykuł 64*

**Uchylenie**

1. Nie naruszając przepisów art. 58 ust. 1–4 niniejszego rozporządzenia, dyrektywa 97/68/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r.

2. Odesłania do uchylonej dyrektywy należy interpretować jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 65*

**Wejście w życie i stosowanie**

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

2. Niniejsze rozporządzenie obowiązuje od dnia 1 stycznia 2017 r., z wyjątkiem art. 61, który obowiązuje od dnia 6 października 2016 r.

Od dnia 6 października 2016 r. organy udzielające homologacji nie odmawiają udzielenia homologacji typu UE w odniesieniu do nowego typu silnika lub nowej rodziny silników ani nie zakazują wprowadzania ich na rynek, jeżeli ten typ silnika lub ta rodzina silników są zgodne z rozdziałami II, III, IV i VIII oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

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

▼B

*ZAŁĄCZNIK I*

**Definicja podkategorii silników, o których mowa w art. 4**

Tabela I-1: Podkategorie silników kategorii NRE zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 1

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| NRE | ZS | zmienna | $0 < P < 8$ | NRE-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | ZS | | $8 \leq P < 19$ | NRE-v-2 | |
| | ZS | | $19 \leq P < 37$ | NRE-v-3 | |
| | ZS | | $37 \leq P < 56$ | NRE-v-4 | |
| | wszystkie | | $56 \leq P < 130$ | NRE-v-5 | |
| | | | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-v-6 | |
| | | | $P > 560$ | NRE-v-7 | |
| | ZS | stała | $0 < P < 8$ | NRE-c-1 | Znamionowa moc netto |
| | ZS | | $8 \leq P < 19$ | NRE-c-2 | |
| | ZS | | $19 \leq P < 37$ | NRE-c-3 | |
| | ZS | | $37 \leq P < 56$ | NRE-c-4 | |
| | wszystkie | | $56 \leq P < 130$ | NRE-c-5 | |
| | | | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-c-6 | |
| | | | $P > 560$ | NRE-c-7 | |

Tabela I-2: Podkategorie silników kategorii NRG zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 2

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| NRG | wszystkie | zmienna | $P > 560$ | NRG-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | | stała | $P > 560$ | NRG-c-1 | Znamionowa moc netto |

Tabela I-3: Podkategorie silników kategorii NRSh zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 3

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Pojemność skokowa ($cm^3$) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRSh | ZI | zmienna lub stała | $0 < P < 19$ | $SV < 50$ | NRSh-v-1a | Maksymalna moc netto |
| | | | | $SV \geq 50$ | NRSh-v-1b | |

▼B

Tabela I-4: Podkategorie silników kategorii NRS zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Pojemność skokowa ($cm^3$) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRS | ZI | zmienna ≥ 3 600 obr./min lub stała | 0 < P < 19 | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vr-1a | Maksymalna moc netto |
| | | | | SV ≥ 225 | NRS-vr-1b | |
| | | zmienna < 3 600 obr./min | | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vi-1a | |
| | | | | SV ≥ 225 | NRS-vi-1b | |
| | | zmienna lub stała | 19 ≤ P < 30 | SV ≤ 1 000 | NRS-v-2a | Maksymalna moc netto |
| | | | | SV > 1 000 | NRS-v-2b | |
| | | | 30 ≤ P < 56 | każda | NRS-v-3 | Maksymalna moc netto |

W przypadku silników o mocy < 19 kW i pojemności skokowej SV < 80 $cm^3$ w maszynach innych niż maszyny przeznaczone do pracy z ręki stosuje się silniki kategorii NRSh.

Tabela I-5: Podkategorie silników kategorii IWP zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 5

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| IWP | wszystkie | zmienna | 19 ≤ P < 75 | IWP-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-v-4 | |
| | | stała | 19 ≤ P < 75 | IWP-c-1 | Znamionowa moc netto |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-c-4 | |

▼B

Tabela I-6: Podkategorie silników kategorii IWA zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 6

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| IWA | wszystkie | zmienna | $19 \leq P < 75$ | IWA-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | | | $75 \leq P < 130$ | IWA-v-2 | |
| | | | $130 \leq P < 300$ | IWA-v-3 | |
| | | | $P \geq 300$ | IWA-v-4 | |
| | | stała | $19 \leq P < 75$ | IWA-c-1 | Znamionowa moc netto |
| | | | $75 \leq P < 130$ | IWA-c-2 | |
| | | | $130 \leq P < 300$ | IWA-c-3 | |
| | | | $P \geq 300$ | IWA-c-4 | |

Tabela I-7: Podkategorie silników kategorii RLL zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 7

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| RLL | wszystkie | zmienna | $P > 0$ | RLL-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | | stała | $P > 0$ | RLL-c-1 | Znamionowa moc netto |

Tabela I-8: Podkategorie silników kategorii RLR zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 8

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| RLR | wszystkie | zmienna | $P > 0$ | RLR-v-1 | Maksymalna moc netto |
| | | stała | $P > 0$ | RLR-c-1 | Znamionowa moc netto |

Tabela I-9: Podkategorie silników kategorii SMB zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 9

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| SMB | ZI | zmienna lub stała | $P > 0$ | SMB-v-1 | Maksymalna moc netto |

Tabela I-10: Podkategorie silników kategorii ATS zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 10

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Moc odniesienia |
|---|---|---|---|---|---|
| ATS | ZI | zmienna lub stała | $P > 0$ | ATS-v-1 | Maksymalna moc netto |

▼B

*ZAŁĄCZNIK II*

**Wartości graniczne emisji spalin, o których mowa w art. 18 ust. 2**

Tabela II-1: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRE, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 1

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | $0 < P < 8$ | ZS | 8,00 | ($HC + NO_x \leq 7,50$) | | 0,40 (1) | — | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | $8 \leq P < 19$ | ZS | 6,60 | ($HC + NO_x \leq 7,50$) | | 0,40 | — | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | $19 \leq P < 37$ | ZS | 5,00 | ($HC + NO_x \leq 4,70$) | | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | $37 \leq P < 56$ | ZS | 5,00 | ($HC + NO_x \leq 4,70$) | | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | $56 \leq P < 130$ | wszystkie | 5,00 | 0,19 | 0,40 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | $130 \leq P \leq 560$ | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 0,40 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 1,10 |
| Etap V | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | $P > 560$ | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 3,50 | 0,045 | — | 6,00 |

(1) 0,60 w odniesieniu do uruchamianych ręcznie silników z wtryskiem bezpośrednim, chłodzonych powietrzem.

Tabela II-2: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRG, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 2

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | NRG-v-1<br>NRG-c-1 | $P > 560$ | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 0,67 | 0,035 | — | 6,00 |

Tabela II-3: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRSh, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 3

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | $HC + NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Etap V | NRSh-v-1a | $0 < P < 19$ | ZI | 805 | 50 |
| Etap V | NRSh-v-1b | | | 603 | 72 |

▼B

Tabela II-4: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRS, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | $HC + NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Etap V | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a | $0 < P < 19$ | ZI | 610 | 10 |
| Etap V | NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b | | | 610 | 8 |
| Etap V | NRS-v-2a | $19 \leq P \leq 30$ | | 610 | 8 |
| Etap V | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | $19 \leq P < 56$ | | 4,40 (*) | 2,70 (*) |

(*) Fakultatywnie, jako alternatywa, każde połączenie wartości spełniające warunki równania $(HC + NO_X) \times CO^{0,784} \leq 8,57$, jak i następujące warunki: $CO \leq 20,6$ g/kWh oraz $(HC + NO_X) \leq 2,7$ g/kWh

Tabela II-5: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii IWP, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 5

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | IWP-v-1<br>IWP-c-1 | $19 \leq P < 75$ | wszystkie | 5,00 | $(HC + NO_x \leq 4,70)$ | | 0,30 | — | 6,00 |
| Etap V | IWP-v-2<br>IWP-c-2 | $75 \leq P < 130$ | wszystkie | 5,00 | $(HC + NO_x \leq 5,40)$ | | 0,14 | — | 6,00 |
| Etap V | IWP-v-3<br>IWP-c-3 | $130 \leq P < 300$ | wszystkie | 3,50 | 1,00 | 2,10 | 0,10 | — | 6,00 |
| Etap V | IWP-v-4<br>IWP-c-4 | $P \geq 300$ | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 1,80 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Tabela II-6: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii IWA, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 6

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | IWA-v-1<br>IWA-c-1 | $19 \leq P < 75$ | wszystkie | 5,00 | $(HC + NO_x \leq 4,70)$ | | 0,30 | — | 6,00 |
| Etap V | IWA-v-2<br>IWA-c-2 | $75 \leq P < 130$ | wszystkie | 5,00 | $(HC + NO_x \leq 5,40)$ | | 0,14 | — | 6,00 |
| Etap V | IWA-v-3<br>IWA-c-3 | $130 \leq P < 300$ | wszystkie | 3,50 | 1,00 | 2,10 | 0,10 | — | 6,00 |
| Etap V | IWA-v-4<br>IWA-c-4 | $P \geq 300$ | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 1,80 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

▼B

Tabela II-7: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii RLL, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 7

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | RLL-c-1<br>RLL-v-1 | P > 0 | wszystkie | 3,50 | ($HC + NO_x \leq 4,00$) | | 0 025 | — | 6,00 |

Tabela II-8: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii RLR, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 8

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | Liczba cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | liczba/kWh | |
| Etap V | RLR-c-1<br>RLR-v-1 | P > 0 | wszystkie | 3,50 | 0,19 | 2,00 | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Tabela II-9: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii SMB, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 9

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | $NO_x$ | HC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh |
| Etap V | SMB-v-1 | P > 0 | ZI | 275 | — | 75 |

Tabela II-10: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii ATS, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 10

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | $HC + NO_x$ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh |
| Etap V | ATS-v-1 | P > 0 | ZI | 400 | 8 |

**Przepisy szczegółowe dotyczące całkowitych wartości granicznych węglowodorów (HC) w odniesieniu do silników w pełni lub częściowo zasilanych gazem**

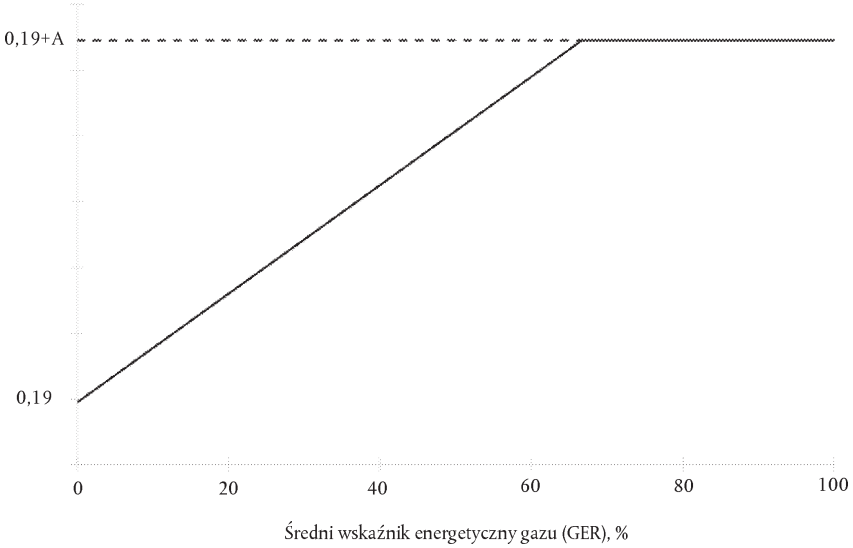
1. W przypadku podkategorii, dla których jest zdefiniowany współczynnik A, wartość graniczna HC w odniesieniu do silników w pełni lub częściowo zasilanych gazem podana w tabelach od II-1 do II-10 zostaje zastąpiona wartością graniczną obliczoną według następującego wzoru:

   $HC = 0,19 + (1,5 \times A \times GER)$

   gdzie GER jest średnim wskaźnikiem energetycznym gazu w trakcie trwania odpowiedniego cyklu badania. W przypadku gdy ma zastosowanie zarówno cykl badania w warunkach stałych, jak i cykl badania w warunkach zmiennych, GER określa się na podstawie cyklu gorącego rozruchu w cyklu badania w warunkach zmiennych. W przypadku gdy ma zastosowanie więcej niż jeden cykl badania w warunkach stałych, średni GER określa się dla każdego cyklu oddzielnie.

▼B

Jeżeli obliczona wartość graniczna HC przekracza wartość 0,19 + A, wartość graniczną HC ustala się jako 0,19 + A.




Rysunek 1. Schemat wartości granicznej emisji HC jako funkcji średniego GER.

2. W przypadku podkategorii z połączoną wartością graniczną HC i $NO_x$ połączona wartość graniczna HC i $NO_x$ zostaje obniżona o 0,19 g/kWh i ma zastosowanie tylko do $NO_x$.

3. Powyższy wzór nie ma zastosowania do silników niezasilanych gazem.

▼B

*ZAŁĄCZNIK III*

**Harmonogram stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do homologacji typu UE i wprowadzania na rynek**

Tabela III-1: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRE

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| NRE | ZS | $0 < P < 8$ | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |
| | ZS | $8 \leq P < 19$ | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | | |
| | ZS | $19 \leq P < 37$ | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |
| | | $37 \leq P < 56$ | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | | |
| | wszystkie | $56 \leq P < 130$ | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | 1 stycznia 2019 r. | 1 stycznia 2020 r. |
| | | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |
| | | $P > 560$ | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

Tabela III-2: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRG

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| NRG | wszystkie | $P > 560$ | NRG-v-1<br>NRG-c-1 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

Tabela III-3: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRSh

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| NRSh | ZI | $0 < P < 19$ | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

▼B

Tabela III-4: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRS

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| NRS | ZI | $0 < P < 56$ | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a<br>NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b<br>NRS-v-2a<br>NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

Tabela III-5: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii IWP

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| IWP | wszystkie | $19 \leq P < 300$ | IWP-v-1<br>IWP-c-1<br>IWP-v-2<br>IWP-c-2<br>IWP-v-3<br>IWP-c-3 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |
| | | $P \geq 300$ | IWP-v-4<br>IWP-c-4 | 1 stycznia 2019 r. | 1 stycznia 2020 r. |

Tabela III-6: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii IWA

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| IWA | wszystkie | $19 \leq P < 300$ | IWA-v-1<br>IWA-c-1<br>IWA-v-2<br>IWA-c-2<br>IWA-v-3<br>IWA-c-3 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |
| | | $P \geq 300$ | IWA-v-4<br>IWA-c-4 | 1 stycznia 2019 r. | 1 stycznia 2020 r. |

Tabela III-7: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii RLL

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| RLL | wszystkie | $P > 0$ | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | 1 stycznia 2020 r. | 1 stycznia 2021 r. |

▼B

Tabela III-8: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii RLR

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| RLR | wszystkie | P > 0 | RLR-v-1<br>RLR-c-1 | 1 stycznia 2020 r. | 1 stycznia 2021 r. |

Tabela III-9: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii SMB

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| SMB | ZI | P > 0 | SMB-v-1 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

Tabela III-10: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii ATS

| Kategoria | Typ zapłonu | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | homologacji typu UE silników | wprowadzania silników na rynek |
| ATS | ZI | P > 0 | ATS-v-1 | 1 stycznia 2018 r. | 1 stycznia 2019 r. |

▼B

*ZAŁĄCZNIK IV*

**Cykle badania w warunkach stałych dla maszyn nieporuszających się po drogach (NRSC)**

Tabela IV-1: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRE

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRE | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia poniżej 19 kW | NRE-v-1<br>NRE-v-2 | G2 lub C1 |
| | | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej lub równej 19 kW, ale nie większej niż 560 kW | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6 | C1 |
| | | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej 560 kW | NRE-v-7 | C1 |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej | NRE-c-1<br>NRE-c-2<br>NRE-c-3<br>NRE-c-4<br>NRE-c-5<br>NRE-c-6<br>NRE-c-7 | D2 |

Tabela IV-2: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRG

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRG | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej dla zespołu prądotwórczego | NRG-v-1 | C1 |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej dla zespołu prądotwórczego | NRG-c-1 | D2 |

Tabela IV-3: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRSh

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRSh | zmienna lub stała | Silnik o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, do stosowania w maszynach przystosowanych do obsługi ręcznej | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | G3 |

Tabela IV-4: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRS

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| NRS | zmienna < 3 600 obr./min | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, przeznaczony do pracy przy prędkości obrotowej < 3 600 obr./min | NRS-vi-1a<br>NRS-vi-1b | G1 |
| | zmienna ≥ 3 600 obr./min lub stała | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, przeznaczony do pracy przy prędkości obrotowej ≥ 3 600 obr./min; silnik o stałej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW | NRS-vr-1a<br>NRS-vr-1b | G2 |
| | zmienna lub stała | Silnik zarówno o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW, jak i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra | NRS-v-2a | G2 |
| | | Silnik o mocy odniesienia powyżej 19 kW, inny niż silnik o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | C2 |

▼B

Tabela IV-5: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii IWP

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| IWP | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej przeznaczony do napędu dostosowanego do charakterystyki śruby napędowej o stałym skoku | IWP-v-1<br>IWP-v-2<br>IWP-v-3<br>IWP-v-4 | E3 |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej przeznaczony do napędu śruby o regulowanym skoku lub sprzęganej elektrycznie | IWP-c-1<br>IWP-c-2<br>IWP-c-3<br>IWP-c-4 | E2 |

Tabela IV-6: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii IWA

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| IWA | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej przeznaczony do stosowania na statkach żeglugi śródlądowej jako jednostka pomocnicza | IWA-v-1<br>IWA-v-2<br>IWA-v-3<br>IWA-v-4 | C1 |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej przeznaczony do stosowania na statkach żeglugi śródlądowej jako jednostka pomocnicza | IWA-c-1<br>IWA-c-2<br>IWA-c-3<br>IWA-c-4 | D2 |

Tabela IV-7: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii RLL

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| RLL | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej do napędu lokomotyw | RLL-v-1 | F |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej do napędu lokomotyw | RLL-c-1 | D2 |

Tabela IV-8: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii RLR

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| RLR | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej do napędu wagonów silnikowych | RLR-v-1 | C1 |
| | stała | Silnik o stałej prędkości obrotowej do napędu wagonów silnikowych | RLR-c-1 | D2 |

▼B

Tabela IV-9: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii SMB

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| SMB | zmienna lub stała | Silniki do napędu skuterów śnieżnych | SMB-v-1 | H |

Tabela IV-10: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii ATS

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | NRSC |
|---|---|---|---|---|
| ATS | zmienna lub stała | Silniki do napędu pojazdów terenowych lub pojazdów typu *side-by-side* | ATS-v-1 | G1 |

**Cykle badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach**

Tabela IV-11: Cykl badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach w odniesieniu do silników kategorii NRE

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | |
|---|---|---|---|---|
| NRE | zmienna | Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej lub równej 19 kW, ale nie większej niż 560 kW | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6 | NRTC |

Tabela IV-12: Cykl badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach w odniesieniu do silników kategorii NRS ([1])

| Kategoria | Charakter prędkości | Cel | Podkategoria | |
|---|---|---|---|---|
| NRS | zmienna lub stała | Silnik o mocy odniesienia powyżej 19 kW, inny niż silnik o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | LSI-NRTC |

([1]) Ma zastosowanie tylko w odniesieniu do silników o maksymalnej testowej prędkości obrotowej ≤ 3 400 obr./min.

▼B

*ZAŁĄCZNIK V*

**Okresy trwałości emisji, o których mowa w art. 25 ust. 1**

Tabela V-1: Okresy trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRE

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| NRE | ZS | zmienna | 0 < P < 8 | NRE-v-1 | 3 000 |
| | ZS | | 8 ≤ P < 19 | NRE-v-2 | |
| | ZS | | 19 ≤ P < 37 | NRE-v-3 | 5 000 |
| | ZS | | 37 ≤ P < 56 | NRE-v-4 | 8 000 |
| | wszystkie | | 56 ≤ P < 130 | NRE-v-5 | |
| | | | 130 ≤ P ≤ 560 | NRE-v-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-v-7 | |
| | ZS | stała | 0 < P < 8 | NRE-c-1 | 3 000 |
| | ZS | | 8 ≤ P < 19 | NRE-c-2 | |
| | ZS | | 19 ≤ P < 37 | NRE-c-3 | |
| | ZS | | 37 ≤ P < 56 | NRE-c-4 | 8 000 |
| | wszystkie | | 56 ≤ P < 130 | NRE-c-5 | |
| | | | 130 ≤ P ≤ 560 | NRE-c-6 | |
| | | | P > 560 | NRE-c-7 | |

Tabela V-2: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRG

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| NRG | wszystkie | stała | P > 560 | NRG-v-1 | 8 000 |
| | | zmienna | | NRG-c-1 | |

Tabela V-3: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRSh

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Pojemność skokowa ($cm^3$) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRSh | ZI | zmienna lub stała | 0 < P < 19 | SV < 50 | NRSh-v-1a | 50/125/300 [1] |
| | | | | SV ≥ 50 | NRSh-v-1b | |

[1] Godziny EDP odpowiadające kategoriom okresów trwałości emisji Cat 1/Cat 2/Cat 3 zdefiniowanym w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

▼B

Tabela V-4: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRS

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Pojemność skokowa ($cm^3$) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NRS | ZI | zmienna ≥ 3 600 obr./min lub stała | 0 < P < 19 | 80 ≤ SV < 225 | NRS-vr-1a | 125/250/500 ([1]) |
| | | zmienna < 3 600 obr./min | | | NRS-vi-1a | |
| | | zmienna ≥ 3 600 obr./min lub stała | | SV ≥ 225 | NRS-vr-1b | 250/500/1 000 ([1]) |
| | | zmienna < 3 600 obr./min | | | NRS-vi-1b | |
| | | zmienna lub stała | 19 ≤ P < 30 | SV ≤ 1 000 | NRS-v-2a | 1 000 |
| | | | | SV > 1 000 | NRS-v-2b | 5 000 |
| | | | 30 ≤ P < 56 | każda | NRS-v-3 | 5 000 |

([1]) Godziny EDP odpowiadające kategoriom okresów trwałości emisji Cat 1/Cat 2/Cat 3 zdefiniowanym w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Tabela V-5: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii IWP

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| IWP | wszystkie | zmienna | 19 ≤ P < 75 | IWP-v-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-v-4 | |
| | | stała | 19 ≤ P < 75 | IWP-c-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWP-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWP-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWP-c-4 | |

Tabela V-6: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii IWA

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| IWA | wszystkie | zmienna | 19 ≤ P < 75 | IWA-v-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-v-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-v-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-v-4 | |
| | | stała | 19 ≤ P < 75 | IWA-c-1 | 10 000 |
| | | | 75 ≤ P < 130 | IWA-c-2 | |
| | | | 130 ≤ P < 300 | IWA-c-3 | |
| | | | P ≥ 300 | IWA-c-4 | |

▼B

Tabela V-7: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii RLL

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| RLL | wszystkie | zmienna | P > 0 | RLL-v-1 | 10 000 |
| | | stała | P > 0 | RLL-c-1 | |

Tabela V-8: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii RLR

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| RLR | wszystkie | zmienna | P > 0 | RLR-v-1 | 10 000 |
| | | stała | P > 0 | RLR-c-1 | |

Tabela V-9: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii SMB

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| SMB | ZI | zmienna lub stała | P > 0 | SMB-v-1 | 400 ([1]) |

([1]) Jako rozwiązanie alternatywne dopuszcza się okres trwałości emisji wynoszący 8 000 km.

Tabela V-10: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii ATS

| Kategoria | Typ zapłonu | Charakter prędkości | Zakres mocy (kW) | Podkategoria | EDP (w godzinach) |
|---|---|---|---|---|---|
| ATS | ZI | zmienna lub stała | P > 0 | ATS-v-1 | 500/1 000 ([1]) |

([1]) Godziny EDP odpowiadają następującym całkowitym pojemnościom silnika: < 100 $cm^3$ / ≥ 100 $cm^3$.

▼B

*ZAŁĄCZNIK VI*

**Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE), o których mowa w art. 34 ust. 5**

Tabela VI-1: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii NRE

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | $0 < P < 8$ | ZS | 8 | 7,5 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-2<br>NRE-c-2 | $8 \leq P < 19$ | ZS | 6,6 | 7,5 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | $19 \leq P < 37$ | ZS | 5,5 | 7,5 | | 0,6 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-4<br>NRE-c-4 | $37 \leq P < 56$ | ZS | 5,0 | 4,7 | | 0,4 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | $56 \leq P < 130$ | wszystkie | 5,0 | 4,0 | | 0,3 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | $130 \leq P \leq 560$ | wszystkie | 3,5 | 4,0 | | 0,2 | 6,0 |
| SPE | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | $P > 560$ | wszystkie | 3,5 | 6,4 | | 0,2 | 6,0 |

Tabela VI-2: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii NRG

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | NRG-c-1<br>NRG-v-1 | $P > 560$ | wszystkie | 3,5 | 6,4 | | 0,2 | 6,0 |

Tabela VI-3: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii RLL

| Etap emisji | Podkategoria silnika | Zakres mocy | Typ zapłonu | CO | HC | $NO_x$ | Masa cząstek stałych | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kW | | g/kWh | g/kWh | g/kWh | g/kWh | |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | $P \leq 560$ | wszystkie | 3,5 | ($HC + NO_x \leq 4,0$) | | 0,2 | 6,0 |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | $P > 560$ kW | wszystkie | 3,5 | 0,5 | 6,0 | 0,2 | 6,0 |
| SPE | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | $P > 2\,000$ kW i SVc [1] > 5 litrów | wszystkie | 3,5 | 0,4 | 7,4 | 0,2 | 6,0 |

[1] Pojemność skokowa na cylinder.