

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/987**z dnia 27 kwietnia 2018 r.****w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/655 ⁽²⁾ ustanawia między innymi procedury monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach.
- (2) Zgodnie z tabelą III-1 w załączniku III do rozporządzenia (UE) 2016/1628 obowiązkowy termin rozpoczęcia stosowania homologacji typu UE i wprowadzania na rynek silników podkategorii NRE-v-5 upływa rok później niż w przypadku silników należących do podkategorii NRE-v-6.
- (3) Dlatego też, aby ułatwić producentom silników NRE-v-5 o niższych przedziałach mocy dotrzymanie terminów przekazania organom udzielającym homologacji wyników badań określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/655, należy ograniczyć dla tej podkategorii silników wymagany czas trwania akumulacji godzin pracy silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach i badanych w ramach monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych.
- (4) Dla jasności należy wskazać w dodatku 5 do załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655, że pracę odniesienia i masę odniesienia CO₂ stosowane przez producenta w procedurach obliczania emisji zanieczyszczeń gazowych dla typu silnika lub dla dowolnego typu silnika należącego do tej samej rodziny silników określono w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/656 ⁽³⁾.
- (5) W celu uniknięcia błędów w zaokrągłaniu podczas obliczania emisji zanieczyszczeń gazowych należy wyjaśnić, że mające zastosowanie wartości graniczne emisji spalin określono w art. 18 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/1628.
- (6) W celu zapewnienia wewnętrznej spójności rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 i dostosowania go do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/654 ⁽⁴⁾ należy zmienić niektóre jednostki miary.
- (7) Po opublikowaniu rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 stwierdzono w nim różnego rodzaju błędy, w tym błędny podział obowiązków i błędy w niektórych równaniach, i które należy sprostować.
- (8) W związku z tym należy odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie delegowane (UE) 2017/655,

⁽¹⁾ Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/655 z dnia 19 grudnia 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 102 z 13.4.2017, s. 334).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/656 z dnia 19 grudnia 2016 r. określające wymogi administracyjne dotyczące wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 (Dz.U. L 102 z 13.4.2017, s. 364).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/654 z dnia 19 grudnia 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do wymogów technicznych i ogólnych dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 102 z 13.4.2017, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/655

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/655 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Przepisy przejściowe

1. Niezależnie od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, zmienionego rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/987 (*), do dnia 31 grudnia 2018 r. organy udzielające homologacji w dalszym ciągu udzielają również homologacji typu UE typom silników lub rodzinom silników zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w jego brzmieniu obowiązującym w dniu 6 sierpnia 2018 r.

2. Niezależnie od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, zmienionego rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/987, do dnia 30 czerwca 2019 r. państwa członkowskie zezwalają również na wprowadzanie do obrotu silników na podstawie typu silnika homologowanego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w jego brzmieniu obowiązującym w dniu 6 sierpnia 2018 r.

(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/987 z dnia 27 kwietnia 2018 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 182 z 18.7.2018, s. 40).”;

2) w załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Sprostowania do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655

W załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 27 kwietnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 2.6.1.1 i 2.6.1.2 otrzymują brzmienie:

„2.6.1.1. Badanie dziewięciu silników o akumulacji godzin pracy wynoszącej mniej niż a % EDP, zgodnie z tabelą 1. Wyniki badania przekazuje się organowi udzielającemu homologacji typu do dnia 31 grudnia 2022 r.

2.6.1.2. Badanie dziewięciu silników o akumulacji godzin pracy wynoszącej więcej niż b % EDP, zgodnie z tabelą 1. Sprawozdania z badań przekazuje się organowi udzielającemu homologacji typu do dnia 31 grudnia 2024 r.”;

2) w pkt 2.6.1.3 dodaje się tabelę 1 w brzmieniu:

„Tabela 1

% wartości EDP

Moc odniesienia wybranego silnika (kW)	a	b
$56 \leq P < 130$	20	55
$130 \leq P \leq 560$	30	70”

3) pkt 2.6.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.6.2.1. Wyniki badań pierwszych dziewięciu silników przekazuje się nie później niż 12 miesięcy po zamontowaniu pierwszego silnika w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach i nie później niż 18 miesięcy po rozpoczęciu produkcji homologowanego typu silnika lub rodziny silników.”;

4) pkt 3.1.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1.1. Operator maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, który przeprowadza badanie polegające na monitorowaniu w trakcie eksploatacji, może nie być typowym wysoko wykwalifikowanym specjalistą, jeżeli producent wykaże organowi udzielającemu homologacji, że wyznaczony operator nabył wystarczające umiejętności oraz odbył wystarczające szkolenia, aby obsługiwać maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach.”;

5) w dodatku 3 pkt 4.1 tabela otrzymuje brzmienie:

„Tabela

Tolerancje

Nachylenie linii regresji, m	0,9 do 1,1 – zalecane
Współczynnik determinacji, r^2	min. 0,90 – obowiązkowo”;

6) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) przed rys. 1 dodaje się pkt 2.1.5 w brzmieniu:

„2.1.5. Pracę odniesienia i masę odniesienia CO₂ dla typu silnika lub dla wszystkich typów silnika należących do tej samej rodziny silników określono w pkt 11.3.1 i 11.3.2 uzupełnienia do świadectwa homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/656 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/656 z dnia 19 grudnia 2016 r. określające wymogi administracyjne dotyczące wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 (Dz.U. L 102 z 13.4.2017, s. 364).”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zaokrąglenie obliczeń wielkości emisji zanieczyszczeń gazowych

Zgodnie z normą ASTM E 29-06b (standardową praktyką w zakresie wykorzystania znaczących cyfr w danych dotyczących badania w celu określenia zgodności ze specyfikacją) ostateczne wyniki badania zaokrągla się jednorazowo do liczby miejsc po przecinku wskazanych w odpowiednich wartościach granicznych emisji określonych w art. 18 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/1628 powiększonej o jedną dodatkową cyfrę znaczącą.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655 wprowadza się następujące sprostowania:

1) pkt 5.1 otrzymuje brzmienie:

„5.1. ECU dostarcza informacje na temat strumienia danych do przyrządów pomiarowych lub do rejestratora danych przenośnego systemu pomiaru emisji (PEMS) zgodnie z wymogami określonymi w dodatku 7.”;

2) pkt 6.1–6.4 otrzymują brzmienie:

„6.1. Badanie polegające na monitorowaniu w trakcie eksploatacji przeprowadza się z wykorzystaniem PEMS zgodnie z przepisami dodatku 1.

6.2. Producenci przestrzegają procedury badań określonej w dodatku 2 w odniesieniu do monitorowania w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, z wykorzystaniem PEMS.

6.3. Producenci przestrzegają procedur określonych w dodatku 3 do celów wstępnego przetwarzania danych uzyskanych z monitorowania w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, z wykorzystaniem PEMS.

6.4. Producenci przestrzegają procedur określonych w dodatku 4 do celów określenia ważnych zdarzeń podczas badania polegającego na monitorowaniu w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, z wykorzystaniem PEMS.”;

3) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. **Obliczenia**

Producenci przestrzegają procedur określonych w dodatku 5 do celów obliczeń emisji zanieczyszczeń gazowych na potrzeby monitorowania w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, wykorzystujących PEMS.”;

4) w pkt 10.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Producenci sporządzają sprawozdanie z badań polegających na monitorowaniu w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, z wykorzystaniem PEMS w odniesieniu do każdego zbadanego silnika.”;

5) w dodatku 5 wprowadza się następujące sprostowania:

a) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. Obliczenia jednostkowych emisji zanieczyszczeń gazowych

Jednostkowe emisje zanieczyszczeń gazowych e_{gas} (g/kWh) oblicza się dla każdego zakresu uśredniania i dla każdego zanieczyszczenia gazowego w następujący sposób:

$$e_{\text{gas}} = \frac{m_i}{W(t_{2,i}) - W(t_{1,i})}$$

gdzie:

- m_i to emisja masowa zanieczyszczenia gazowego w zakresie uśredniania i, w g/zakres uśredniania,
- $W(t_{2,i}) - W(t_{1,i})$ to praca silnika w zakresie uśredniania i, w kWh.”;

b) pkt 2.2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.2.3. Obliczanie współczynników zgodności

Współczynniki zgodności oblicza się dla każdego ważnego zakresu uśredniania i każdego zanieczyszczenia gazowego w następujący sposób:

$$CF = \frac{e_{\text{gas}}}{L}$$

gdzie:

- e_{gas} to emisja jednostkowa zanieczyszczenia gazowego, w g/kWh,
- L to właściwa wartość graniczna, w g/kWh.”;

c) w pkt 2.3, w legendzie do pierwszego równania, tiret odnoszące się do $m_{\text{CO}_2}(t_{j,i})$ i $m_{\text{CO}_2,\text{ref}}$ otrzymują brzmienie:

- „— $m_{\text{CO}_2}(t_{j,i})$ to masa CO_2 zmierzona między rozpoczęciem badania a czasem $t_{j,i}$, w g;
— $m_{\text{CO}_2,\text{ref}}$ to masa CO_2 określona dla NRTC, w g.”;

d) w pkt 2.3.1, w legendzie do równania, tiret odnoszące się do P_{max} otrzymuje brzmienie:

- „— P_{max} to maksymalna moc netto zgodnie z definicją w art. 3 pkt 28 rozporządzenia (UE) 2016/1628, w kW.”;

e) pkt 2.3.2 otrzymuje brzmienie:

„2.3.2. Obliczanie współczynników zgodności

Współczynniki zgodności oblicza się dla każdego zakresu uśredniania i każdego zanieczyszczenia w następujący sposób:

$$CF = \frac{CF_I}{CF_C}$$

przy

$$CF_I = \frac{m_i}{m_{\text{CO}_2}(t_{2,i}) - m_{\text{CO}_2}(t_{1,i})} \text{ (współczynnik eksploatacyjny) oraz}$$

$$CF_C = \frac{m_L}{m_{\text{CO}_2,\text{ref}}} \text{ (współczynnik certyfikacyjny)}$$

gdzie:

- m_i to emisja masowa zanieczyszczenia gazowego w zakresie uśredniania i, w g/zakres uśredniania,
- $m_{\text{CO}_2}(t_{2,i}) - m_{\text{CO}_2}(t_{1,i})$ to masa CO_2 w zakresie uśredniania i, w g,
- $m_{\text{CO}_2,\text{ref}}$ to masa CO_2 z silnika określona dla NRTC, w g,
- m_L to emisja masowa zanieczyszczenia gazowego odpowiadająca właściwej wartości granicznej w NRTC, w g.”;

6) w dodatku 8 pkt 2.8 otrzymuje brzmienie:

„2.8. Całkowita pojemność skokowa silnika [cm^3].”