

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

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 osiągnięć jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniono swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 wprowadzono kompleksową homologację typu UE oraz wzmocniony system nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych oraz ich układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych.
- (2) Termin „pojazdy rolnicze i leśne” obejmuje szeroki wachlarz różnych typów pojazdów posiadających jedną lub wiele osi oraz dwa, cztery lub większą liczbę kół lub pojazdów gąsienicowych, np. ciągników kołowych, ciągników gąsienicowych, przyczep i urządzeń ciągniętych, stosowanych do rozmaitych celów rolniczych i leśnych, w tym do prac specjalistycznych.
- (3) W odpowiedzi na wniosek Parlamentu Europejskiego oraz w celu uproszczenia i przyspieszenia przyjmowania przepisów dotyczących homologacji typu w ustawodawstwie Unii dotyczącym homologacji typu pojazdów wprowadzono nowe podejście regulacyjne, zgodnie z którym prawodawca w zwykłej procedurze ustawodawczej określa jedynie podstawowe przepisy i zasady oraz przekazuje Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących dalszych szczegółów technicznych. Zgodnie z tą zasadą rozporządzenie (UE) nr 167/2013 określa podstawowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa funkcjonalnego, bezpieczeństwa pracy i efektywności środowiskowej oraz przekazuje Komisji uprawnienia do określenia odpowiednich specyfikacji technicznych w aktach delegowanych.
- (4) Dlatego należy obecnie określić wymagania techniczne dla homologacji typu pojazdów rolniczych i leśnych w odniesieniu do ich efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej.
- (5) W 2010 r. Komisja ustanowiła Europejską strategię na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów ⁽²⁾. W strategii zaproponowano działania Unii w dziedzinach, w których może ona przynieść określoną wartość dodaną i uzupełniać działania podejmowane przez branżę oraz władze publiczne na szczeblu krajowym i regionalnym. Działania te powinny zmierzać do poprawy efektywności środowiskowej pojazdów, a jednocześnie wzmacniać konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego Unii. W szczególności w celu poprawy jakości

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1.

⁽²⁾ COM(2010) 186 final z 28.4.2010.

powietrza i przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń konieczna jest znaczna redukcja emisji węglowodorów z pojazdów rolniczych i leśnych. Należy to osiągnąć nie tylko poprzez zmniejszenie emisji węglowodorów z rury wydechowej i emisji par z tych pojazdów, ale również przyczyniając się do zmniejszenia poziomów cząstek lotnych.

- (6) Odwołując się do przepisów dyrektywy 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, niniejsze rozporządzenie ustanawia wartości dopuszczalne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych stosowanych w kolejnych etapach oraz procedurę badania dla silników spalinowych przeznaczonych do napędu ciągników rolniczych lub leśnych. Etapy IIIA, IIIB i IV ograniczania emisji dla pojazdów rolniczych i leśnych, poprzez wytyczenie ambitnych wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przy jednoczesnym dostosowaniu do norm międzynarodowych, są jednym ze środków służących ograniczaniu emisji cząstek stałych oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenki azotu i węglowodory.
- (7) Wprowadzenie znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z silników pojazdów rolniczych i leśnych jest niezbędne, aby zapobiec powstawaniu barier technicznych dla handlu między państwami członkowskimi. Ponadto należy również zapewnić, aby klienci i użytkownicy otrzymywali obiektywne i dokładne informacje.
- (8) Jednym z głównych celów ustawodawstwa Unii w zakresie homologacji pojazdów jest zapewnienie, aby nowe pojazdy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom ochrony środowiska. Osiągnięciu tego celu nie powinien szkodzić montaż pewnych części lub wyposażenia po wprowadzeniu pojazdów do obrotu lub po ich dopuszczeniu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby części lub wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach rolniczych i leśnych, a przy tym znacząco zakłócać funkcjonowanie układów mających zasadnicze znaczenie dla ochrony środowiska, były kontrolowane przez organ udzielający homologacji, zanim zostaną wprowadzone do obrotu. Środki te powinny obejmować przepisy techniczne dotyczące wymagań, które muszą spełniać te części lub to wyposażenie.
- (9) Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ przewiduje homologację typu WE całego pojazdu w odniesieniu do pojazdów terenowych i pojazdów typu *side-by-side* wykorzystywanych jak pojazdy rolnicze i leśne. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno obejmować również te typy pojazdów w odniesieniu do ich efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej, pod warunkiem że dany typ pojazdu należy do jednej z kategorii pojazdów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013.
- (10) Postęp techniczny wymaga dostosowywania wymagań technicznych wymienionych w załącznikach do tej dyrektywy. Kategorie silnika, wartości graniczne oraz daty wdrożenia należy dostosować do przyszłych zmian w dyrektywie 97/68/WE zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) nr 167/2013.
- (11) Wymogi dotyczące efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych nie powinny mieć zastosowania do pojazdów wyposażonych w silniki nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 97/68/WE do dnia ich objęcia tą dyrektywą. Jednak pojazdom wyposażonym w silniki nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 97/68/WE można udzielić homologacji typu całego pojazdu na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (12) Decyzją Rady 97/836/WE ⁽³⁾ Unia przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”). W komunikacie „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” Komisja podkreśliła, że przyjęcie przepisów międzynarodowych w ramach Porozumienia EKG ONZ z 1958 r. jest najlepszym sposobem usunięcia barier pozataryfowych w handlu. W związku z tym wymogi określone w dyrektywach uchylonych rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 należy zastąpić, w stosownych przypadkach, odniesieniami do odpowiednich regulaminów EKG ONZ.

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

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, komponentami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

- (13) Możliwość stosowania regulaminów EKG ONZ do celów homologacji typu UE pojazdu jako podstawa przepisów Unii jest przewidziana w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013. Zgodnie z tym rozporządzeniem homologację typu zgodnie z regulaminami EKG ONZ, które obowiązują na równych zasadach z przepisami Unii, należy uznać za homologację typu UE zgodnie z tym rozporządzeniem oraz przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi i wykonawczymi.
- (14) Stosowanie regulaminów EKG ONZ na równych warunkach z przepisami Unii pozwala uniknąć dublowania nie tylko wymagań technicznych, ale również procedur certyfikacji i procedur administracyjnych. Ponadto homologacja typu oparta bezpośrednio na normach ustalonych na szczeblu międzynarodowym powinna poprawić dostęp do rynku w państwach trzecich, zwłaszcza w tych, które są umawiającymi się stronami zrewidowanego porozumienia z 1958 r., podnosząc tym samym konkurencyjność przemysłu Unii.
- (15) Z uwagi na skalę i wpływ działań proponowanych w tej dziedzinie środki unijne przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są niezbędne do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a mianowicie homologacji pojazdów w Unii. Państwa członkowskie działające indywidualnie nie mogą samodzielnie osiągnąć tych celów w stopniu wystarczającym.
- (16) Ponieważ wymogi dotyczące efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych mają zasadnicze znaczenie dla homologacji typu tych pojazdów, niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) nr 167/2013,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań dotyczące efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń i dopuszczalnych poziomów hałasu zewnętrznego oraz homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, ich silników oraz ich układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 167/2013.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 167/2013. Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „emitowane zanieczyszczenia” oznaczają emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych zawartych w spalinach;
- 2) „układ oczyszczania spalin z zanieczyszczeń” oznacza przejście gazów spalinowych poprzez urządzenie lub układ, którego celem jest modyfikacja chemiczna lub fizyczna emitowanych zanieczyszczeń przed ich wypuszczeniem do atmosfery, w tym katalizatory, filtry cząstek stałych lub inne komponenty, układy lub oddzielne zespoły techniczne umożliwiające oczyszczenie emitowanych z silnika spalin z zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych lub ograniczenie tych zanieczyszczeń;
- 3) „układ redukcji emisji hałasu zewnętrznego” oznacza wszystkie komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które obejmują układ wydechowy i układ tłumiący, w tym układ wydechowy, układ dolotowy silnika, tłumik lub inne układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wpływające na dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego emitowanego przez pojazd rolniczy lub leśny, takiego samego typu, jak ten w który pojazd był wyposażony w chwili homologacji typu lub rozszerzenia homologacji typu;
- 4) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, który jest częścią układu oczyszczania spalin z zanieczyszczeń;

- 5) „zamienne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny przeznaczony do zastąpienia, częściowo lub w całości, układu oczyszczania spalin z zanieczyszczeń w pojeździe homologowanym zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- 6) „typ silnika” oznacza kategorię silników, które nie różnią się pod względem podstawowych cech charakterystycznych określonych w dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 97/68/WE;
- 7) „silnik macierzysty” oznacza silnik reprezentatywny dla jednostki napędowej lub rodziny silników zgodnie z pkt 7 załącznika I do dyrektywy 97/68/WE;
- 8) „rodzina silników” oznacza grupę silników określoną przez producenta zgodnie z pkt 6 załącznika I do dyrektywy 97/68/WE, które ze względu na swoją konstrukcję powinny mieć podobną charakterystykę emisji zanieczyszczeń spalinowych i które spełniają wymagania niniejszego rozporządzenia;
- 9) „silnik zamienny” oznacza fabrycznie nowy silnik przeznaczony do zastąpienia silnika w pojeździe rolniczym lub leśnym i który został dostarczony wyłącznie w tym celu;
- 10) „urządzenia pomocnicze” oznaczają wszelkie wyposażenie, aparaturę i urządzenia wymienione w tabeli 1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 120 zmienionego serią poprawek 01;
- 11) „moc silnika” oznacza moc uzyskaną na stanowisku badawczym na końcu wału korbowego lub jego odpowiednika przy odpowiedniej prędkości silnika;
- 12) „moc netto silnika” oznacza moc silnika uzyskaną na stanowisku badawczym na końcu wału korbowego lub jego odpowiednika przy odpowiedniej prędkości silnika z urządzeniami pomocniczymi i wyposażeniem wymienionymi w tabeli 1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 120 zmienionego serią poprawek 01 ⁽¹⁾, ustaloną w warunkach atmosferycznych odniesienia.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 3

Obowiązki ogólne

1. Producent zapewnia, aby wszystkie nowe pojazdy wprowadzane do obrotu, rejestrowane lub dopuszczane w Unii, wszystkie nowe i zamienne silniki wprowadzane do obrotu lub dopuszczane w Unii i wszystkie nowe układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które mogą mieć wpływ na efektywność środowiskową i osiągi jednostki napędowej pojazdu, które są wprowadzane do obrotu lub dopuszczane w Unii, były tak zaprojektowane, zbudowane i zmontowane, aby w trakcie normalnego użytkowania pojazd utrzymywany zgodnie z zaleceniami producenta mógł spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
2. Producent pojazdów, silników, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wykazuje organowi udzielającemu homologacji za pomocą demonstracji fizycznej i badań, że pojazdy, silniki, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne udostępnione na rynku, rejestrowane lub dopuszczane w Unii spełniają szczegółowe wymagania techniczne i procedury badawcze określone w art. 6–9a i załącznikach I i II do dyrektywy 97/68/WE.
3. Niniejszego artykułu nie stosuje się do typów pojazdów przeznaczonych na wywóz do państw trzecich.

Artykuł 4

Ogólne wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń i poziomów hałasu zewnętrznego

1. Producent spełnia wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń określone w załącznikach I i II.

Producent spełnia wymogi dotyczące poziomu hałasu zewnętrznego określone w załączniku III.

2. Organy udzielające homologacji typu mogą rozszerzyć homologację typu w zakresie emisji zanieczyszczeń spalinowych i wymagań dotyczących poziomu hałasu zewnętrznego na różne warianty i wersje pojazdu oraz typy i rodziny silników, pod warunkiem że wariant pojazdu, napęd jednostki i parametry układu kontrolującego emisję mają identyczną efektywność lub nie przekraczają poziomów określonych w art. 19 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

⁽¹⁾ Dz.U. L 257 z 30.9.2010, s. 298.

3. Producent zgłasza bezzwłocznie organowi udzielającemu homologacji wszelkie modyfikacje układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które mogą mieć wpływ na efektywność środowiskową i osiągi jednostki napędowej pojazdu rolniczego lub leśnego po wprowadzeniu do obrotu homologowanego typu pojazdu zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) nr 167/2013. Należy przekazywać obowiązkowo informacje dotyczące:

- a) parametrów typu lub rodziny silników, jak określono w załączniku II do dyrektywy 97/68/WE i w pkt 9 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- b) układów oczyszczania spalin z zanieczyszczeń, jak określono w pkt 6 załącznika I do dyrektywy 97/68/WE i w pkt 9.1 załącznika I oraz w pkt 3.2 załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
- c) układu redukcji emisji hałasu zewnętrznego pojazdu, zgodnie z wymogami załącznika III.

4. W uzupełnieniu przepisów ust. 1, 2 i 3 oraz art. 14 producent stosuje się do następujących wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej:

- d) w odniesieniu do paliw wzorcowych, wymogów określonych w załączniku 7 do regulaminu EKG ONZ nr 120 – seria poprawek 01 oraz w załączniku V do dyrektywy 97/68/WE;
- e) w odniesieniu do urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, wymogów określonych w dodatku 5 do załącznika III do dyrektywy 97/68/WE;
- f) w odniesieniu do wyposażenia badawczego, wymogów określonych w załączniku III do dyrektywy 97/68/WE.

5. Producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dowody, że zmiany, o których mowa w ust. 3, nie pogarszają efektywności środowiskowej pojazdu w stosunku do efektywności środowiskowej wykazanej w ramach homologacji typu.

6. Producent wykazuje, że zamiennie urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń wymagające homologacji typu zgodnie z art. 9–13 niniejszego rozporządzenia, które są wprowadzane do obrotu lub dopuszczane w Unii, są homologowane zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami technicznymi i procedurami badań określonymi w pkt 4.1.1 załącznika I do dyrektywy 97/68/WE, w stosownych przypadkach.

7. Pojazdy wyposażone w zamiennie urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń spełniają te same wymagania w zakresie badań środowiskowych i dopuszczalnych wartości granicznych emisji co pojazdy wyposażone w oryginalne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń.

Artykuł 5

Szczególne obowiązki dotyczące homologacji typu pojazdów lub silników

1. Producent zapewnia, aby emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych dla danego typu silnika nie przekraczały poziomu zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych zgodnie z wyszczególnieniem dla kategorii silnika i przedziałów mocy objętych dyrektywą 97/68/WE.

2. Producent zapewnia, aby osiągi jednostki napędowej odpowiadały poziomowi zgłoszonemu organowi udzielającemu homologacji w folderze informacyjnym podczas udostępniania pojazdu na rynku lub przed jego wejściem do eksploatacji.

Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania, zgodnie z definicją przedstawioną w pkt 2.8c załącznika I do dyrektywy 97/68/WE, które obniżają skuteczność działania układów kontrolujących emisję, jest zabronione zgodnie z pkt 4.1.1 załącznika III do dyrektywy 97/68/WE.

3. Zmiany marki układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego wprowadzone po udzieleniu homologacji typu nie skutkują jej automatycznym unieważnieniem, chyba że pierwotne właściwości lub parametry techniczne zostały zmienione w sposób mający wpływ na funkcjonalność silnika lub układu kontroli emisji zanieczyszczeń.

Artykuł 6

Wymogi w zakresie homologacji typu silnika jako odrębnego zespołu technicznego

Aby uzyskać homologację typu silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego, producent, zgodnie z przepisami załącznika I do niniejszego rozporządzenia, wykazuje, że silniki podlegają badaniom i spełniają wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i w dyrektywie 97/68/WE.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 7

Równoważność alternatywnych homologacji typu

1. Organy krajowe uznają alternatywne homologacje typu za równoważne z homologacją na mocy niniejszego rozporządzenia zgodnie z załącznikiem IV.
2. Oprócz wymogów, o których mowa w akapicie pierwszym, aby alternatywna homologacja typu była uznana za równoważną z homologacją udzieloną na mocy niniejszego rozporządzenia, producent musi zapewnić niedyskryminacyjny dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zgodnie z wymogami rozdziału XV rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz odpowiedniego aktu delegowanego.

Artykuł 8

Pomiar emisji zanieczyszczeń

Służby techniczne dokonują pomiaru emisji zanieczyszczeń spalinowych z pojazdów rolniczych i leśnych oraz z silników tych pojazdów zgodnie z przepisami dyrektywy 97/68/WE dostosowanymi do wymogów załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 9

Pomiar poziomu hałasu zewnętrznego

1. Służby techniczne dokonują pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdów rolniczych i leśnych kategorii T wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i kategorii C wyposażonych w gumowe gąsienice, do celów homologacji typu, zgodnie z warunkami badania i metodami określonymi w pkt 1.3.1 załącznika III.
2. Służby techniczne przestrzegają również warunków przeprowadzania badania i metod określonych w załączniku III pkt 1.3.2 oraz zapisują wyniki zgodnie z przepisami załącznika III pkt 1.3.2.4.
3. Służby techniczne dokonują pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdów rolniczych i leśnych kategorii C wyposażonych w metalowe gąsienice, do celów homologacji typu, zgodnie z warunkami badania nieruchomego pojazdu i metodami określonymi w pkt 1.3.2 załącznika III.
4. Służby techniczne przestrzegają również warunków przeprowadzania badania i metod określonych w załączniku III pkt 1.3.3 oraz zapisują wyniki.

Artykuł 10

Wymogi dotyczące osiąarów jednostki napędowej

W celu oceny osiąarów jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych przeprowadza się pomiary mocy netto silnika, momentu obrotowego silnika i jednostkowego zużycia paliwa zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 120 zmienionego seria poprawek 01.

Artykuł 11

Przepisy szczegółowe dotyczące homologacji typu pojazdów lub silników

1. Homologacji typu można udzielać pojazdom wyposażonym w silniki nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 97/68/WE.

2. Po upływie 24 miesięcy od daty wejścia w życie aktu prawnego rozszerzającego zakres dyrektywy 97/68/WE na pojazdy wyposażone w silniki, które nie są obecnie objęte zakresem stosowania tej dyrektywy [lub najpóźniej w dniu 1 stycznia 2018 r.], państwa członkowskie odmawiają udzielenia homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pojazdów niespełniających wszystkich wymogów niniejszego rozporządzenia.

3. Homologacje typu udzielone zgodnie z ustępem pierwszym przestają obowiązywać trzy lata od daty wejścia w życie aktu prawnego rozszerzającego zakres dyrektywy 97/68/WE na te silniki [lub najpóźniej w dniu 31 grudnia 2018 r.].

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2019 r. państwa członkowskie uznają świadectwa zgodności w odniesieniu do nowych pojazdów za nieważne do celów art. 38 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 i zabraniają rejestracji, sprzedaży i dopuszczania takich pojazdów.

4. Do celów homologacji typu terminy określone w art. 9 ust. 3c, 3d i 4a dyrektywy 97/68/WE, w odniesieniu do pojazdów rolniczych i leśnych kategorii T2, T4.1 i C2 zdefiniowanych w art. 4 ust. 3, 6 i 9 oraz w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 i wyposażonych w silniki kategorii L-R, zostają odroczone o 3 lata. Klauzule przejściowe i klauzule odstępstwa w art. 9 ust. 4a i w art. 10 ust. 5 dyrektywy 97/68/WE oraz w art. 39 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 zostają również odpowiednio odroczone.

5. Silniki zamiennie muszą spełniać wartości graniczne, które zamieniany silnik musiał spełniać, gdy został pierwotnie wprowadzony do obrotu.

6. Silniki zastępcze są znakowane zgodnie z dodatkiem do załącznika I.

Artykuł 12

Procedury homologacji typu UE

Nie naruszając przepisów art. 11 i pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 68 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, jeśli producent wystąpi z takim wnioskiem, krajowe organy nie mogą, ze względów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez pojazdy, odmówić udzielenia homologacji typu UE lub homologacji krajowej typu nowemu typowi pojazdu lub silnika ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia nowego pojazdu oraz sprzedaży lub używania nowych silników, w przypadku gdy ten pojazd lub silniki są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Artykuł 13

Udostępnienie na rynku lub montaż w pojeździe zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń

Zamienne urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń, które są również objęte homologacją typu układu w odniesieniu do pojazdu, nie podlegają żadnej dodatkowej homologacji komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z art. 26 ust. 3 rozporządzenia UE nr 167/2013.

Artykuł 14

Formuła elastyczna

1. W drodze odstępstwa od art. 10 ust. 3 państwa członkowskie zezwalają na wprowadzanie do obrotu ograniczonej liczby pojazdów wyposażonych w silniki spełniające wymogi art. 9 dyrektywy 97/68/WE według formuły elastycznej, zgodnie z przepisami załącznika V, na wniosek producenta i pod warunkiem że organ udzielający homologacji udzielił odpowiedniego zezwolenia na dopuszczenie.

2. Formułę elastyczną określoną w ust. 1 stosuje się od chwili rozpoczęcia każdego etapu, a czas jej trwania jest taki sam jak czas trwania danego etapu.

Formuła elastyczna, o której mowa w pkt 1.2 załącznika V, jest ograniczona do czasu trwania etapu III B lub do trzech lat, jeżeli nie następuje kolejny etap.

3. Typy pojazdów dopuszczane według formuły elastycznej muszą być wyposażone w typy silników zgodne z postanowieniami załącznika V.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

*Artykuł 15***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 października 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Numer załącznika	Tytuł załącznika	Strona
I	Wymogi dotyczące homologacji UE typu silnika lub rodziny silników przeznaczonych dla typu pojazdu rolniczego lub leśnego jako oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń	15
II	Wymogi dotyczące homologacji UE typu pojazdu rolniczego lub leśnego wyposażonego w typ silnika lub rodziny silników w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń	21
III	Wymogi dotyczące emisji hałasu zewnętrznego	23
IV	Uznawanie alternatywnych homologacji typu	27
V	Przepisy dotyczące pojazdów rolniczych i leśnych oraz ich silników wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej określonej w art. 14	28

ZAŁĄCZNIK I

Wymogi dotyczące homologacji UE typu silnika lub rodziny silników przeznaczonych dla typu pojazdu rolniczego lub leśnego jako oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń**1. Ogólne**

Przepisy dyrektywy 97/68/WE stosuje się do homologacji typu UE silnika lub rodziny silników przeznaczonych dla typu pojazdu rolniczego lub leśnego jako oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń z uwzględnieniem następujących dostosowań:

- 1.1. Do celów niniejszego rozporządzenia odniesienia do maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach w dyrektywie 97/68/WE należy traktować jako odniesienia do pojazdów rolniczych i leśnych.
- 1.2. Do celów niniejszego rozporządzenia odniesienia do wytwórcy urządzenia oryginalnego (WUO) w dyrektywie 97/68/WE należy traktować jako odniesienia do producenta pojazdów.
- 1.3. Do celów niniejszego rozporządzenia terminy wprowadzania do obrotu silników, o których mowa w dyrektywie 97/68/WE, należy traktować jako daty pierwotnego dopuszczenia silników i pojazdów.
- 1.4. Do celów niniejszego rozporządzenia daty homologacji typu w odniesieniu do typu silników i rodzin silników w dyrektywie 97/68/WE należy traktować jako daty homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu lub rodziny silników lub typu pojazdu.

2. Wystąpienie o homologację typu UE silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego

- 2.1. O udzielenie homologacji typu silnika lub rodziny silników w zakresie emitowanych zanieczyszczeń występuje producent silnika lub jego przedstawiciel.
- 2.2. Do wniosku o udzielenie homologacji typu należy dołączyć folder informacyjny zgodnie z art. 22 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. c) tego rozporządzenia.
- 2.3. Służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań homologacyjnych należy dostarczyć silnik zgodny z właściwościami typu silnika lub silnika macierzystego opisanymi w załączniku I do dyrektywy 97/68/WE.

3. Specyfikacje i badania

Stosuje się przepisy załącznika I, sekcje 4, 8 i 9, dodatki 1 i 2 oraz załączników III, IV i V do dyrektywy 97/68/WE.

4. Homologacja typu układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

Uwzględniając przepisy dotyczące homologacji typu UE określone w rozdziałach IV–VII, IX i X rozporządzenia (UE) nr 167/2013, oddzielne zespoły techniczne, komponenty i układy mające wpływ na efektywność środowiskową i osiągi jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych muszą uzyskać homologację typu przed wprowadzeniem do obrotu lub pierwszym dopuszczeniem.

Zgodnie z art. 19 i 52 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 wymogi te stosuje się w szczególności do:

- silników,
- układów oczyszczania spalin z zanieczyszczeń,
- układu redukcji emisji hałasu zewnętrznego.

Dokumenty informacyjne dotyczące homologacji typu muszą być zgodne z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

5. Oznakowanie silnika

Silnik musi być oznakowany zgodnie z wymogami określonymi w art. 34 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. h) tego rozporządzenia.

6. Zgodność produkcji

Niezależnie od przepisów art. 28 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 zgodność produkcji silników sprawdzana jest zgodnie z przepisami załącznika I pkt 5 do dyrektywy 97/68/WE.

7. Zawiadomienie o wydaniu homologacji

Zawiadomienie o homologacji, rozszerzeniu, odmowie lub cofnięciu homologacji lub o definitywnym zaprzestaniu produkcji w odniesieniu do typu silnika na podstawie niniejszego załącznika lub w odniesieniu do typu pojazdu rolniczego lub leśnego na podstawie załącznika II musi być przekazane przez producenta państwom członkowskim zgodnie z art. 31 i rozdziałem XVI rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

8. Nadzór rynku

Uwzględniając art. 7 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, nadzór rynku jest wykonywany zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na mocy art. 68 lit. g), j) i m) tego rozporządzenia.

9. Rodzina silników

9.1. Parametry definiujące rodzinę silników

Rodzina silników może być zdefiniowana przez podstawowe parametry konstrukcyjne, które muszą być wspólne dla wszystkich silników w obrębie rodziny. W niektórych przypadkach może dojść do wzajemnego oddziaływania parametrów. Fakt ten należy uwzględnić w celu zapewnienia, aby w skład rodziny silników wchodziły wyłącznie silniki o podobnych właściwościach w zakresie emisji zanieczyszczeń spalinowych.

W celu uznania, że silniki należą do tej samej rodziny silników, następujący wykaz podstawowych parametrów musi być wspólny.

9.1.1. Cykl spalania: 2-suwowy/4-suwowy

9.1.2. Czynnik chłodzący: powietrze/woda/olej

9.1.3. Pojemność skokowa poszczególnych cylindrów

— między 85 % a 100 % największej pojemności skokowej w ramach rodziny silników

9.1.4. Metoda zasysania powietrza: wolnossące/wymuszone pod ciśnieniem

9.1.5. Rodzaj paliwa: olej napędowy/benzyna

9.1.6. Typ/konstrukcja komory spalania

9.1.7. Zawór i szczeliny — konfiguracja, wielkość, liczba

9.1.8. Układ paliwowy

Dla oleju napędowego:

— wtryskiwacz pompowy

— pompa rządowa

— pompa rozdzielcza

— element pojedynczy

— zespół wtryskiwacza

Dla benzyny:

— gaźnik

— wtrysk paliwa do kolektora dolotowego

— wtrysk bezpośredni

9.1.9. Właściwości różne

— powtórny obieg spalin

— wtrysk woda/emulsja

— wtrysk powietrza

- układ chłodzenia powietrza doładowującego
- typ zapłonu (samoczynny, iskrowy)

9.1.10. Oczyszczanie spalin

- katalizator utleniający
- katalizator redukcyjny
- katalizator trójdrożny
- reaktor cieplny
- wychwytywacz cząstek stałych

9.2. Wybór silnika macierzystego

- 9.2.1. Silnik macierzysty rodziny silników wybierany jest na podstawie podstawowego kryterium, jakim jest największa dawka paliwa na suw przy deklarowanej maksymalnej prędkości obrotowej silnika zgodnie z podstawowymi właściwościami rodziny silników określonymi w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 97/68/WE. Jeżeli dwa lub więcej silników wspólnie spełnia to podstawowe kryterium, silnik macierzysty wybierany jest na podstawie wtórnego kryterium największej dawki paliwa na suw przy prędkości znamionowej. W określonych okolicznościach organ udzielający homologacji może stwierdzić, że najgorszy przypadek poziomu emisji w rodzinie można najlepiej scharakteryzować przez badanie drugiego silnika. Organ udzielający homologacji może zatem wybrać dodatkowy silnik do badań, opierając się na cechach wskazujących na to, że może on mieć najwyższe poziomy emisji zanieczyszczeń w obrębie tej rodziny silników.
- 9.2.2. Jeżeli silniki należące do tej samej rodziny wykazują inne właściwości zmienne, które można uznać za mające wpływ na emisję zanieczyszczeń, właściwości te należy także określić i wziąć pod uwagę przy doborze silnika macierzystego.
-

*Dodatek***Oznakowanie silników**

1. Każdy silnik homologowany jako oddzielny zespół techniczny musi zawierać wszystkie następujące oznaczenia:
 - a) znak towarowy lub nazwa handlowa producenta silnika;
 - b) typ silnika i, w stosownych przypadkach, rodzina silnika oraz niepowtarzalny numer identyfikacyjny silnika;
 - c) znak homologacji typu UE zgodnie z aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 167/2013.
2. Znaki, o których mowa w pkt 1, muszą utrzymywać się przez cały okres użytkowania silnika i muszą pozostać czytelne i nieusuwalne. Jeśli użyte są etykiety lub płytki, muszą one być zamocowane w taki sposób, aby również utrzymywały się przez cały okres użytkowania silnika, przy czym etykiety/płytki nie mogą być usunięte bez ich zniszczenia lub zatarcia.
3. Znaki, o których mowa w pkt 1, należy przytwierdzić do części silnika niezbędnej do jego prawidłowego funkcjonowania i zwykle niewymagającej wymiany w okresie użytkowania silnika. Znaki te należy umieścić tak, aby były łatwo zauważalne dla przeciętnej osoby po zainstalowaniu silnika w pojeździe rolniczym lub leśnym, razem z wszystkimi akcesoriami niezbędnymi do pracy silnika. Jeżeli konieczne jest usunięcie maski w celu uwidocznienia znaku, powyższe wymaganie jest uważane za spełnione, jeśli usunięcie maski jest proste.

W razie wątpliwości co do spełnienia tego wymagania jest ono uważane za spełnione, jeżeli został dodany znak dodatkowy zawierający przynajmniej numer identyfikacyjny silnika oraz nazwę, nazwę handlową lub logo wytwórcy. Ten znak dodatkowy umieszczony jest na głównym komponencie lub obok głównego komponentu, który nie musi być wymieniany podczas zwyczajnej eksploatacji silnika i który jest łatwo dostępny bez użycia narzędzi podczas rutynowych działań konserwacyjnych; w przeciwnym wypadku musi być umiejscowiony w pewnej odległości od znaku oryginalnego na skrzyni korbowej silnika. Znak oryginalny oraz, w stosownych przypadkach, znak dodatkowy muszą być dobrze widoczne po instalacji wszystkich akcesoriów potrzebnych do działania silnika. Maską spełniającą wymogi określone w powyższym ustępie podlega zatwierdzeniu. Znak dodatkowy umieszczany jest w sposób trwały, najlepiej bezpośrednio na górnej części silnika, np. przez grawerunek, naklejkę lub płytkę spełniające wymogi pkt 2.
4. Silniki muszą być sklasyfikowane za pomocą ich numerów identyfikacyjnych w taki sposób, by można było jednoznacznie określić kolejność ich produkcji.
5. Silniki muszą posiadać wszelkie wymagane znaki przed opuszczeniem linii produkcyjnej.
6. Dokładne położenie znaków silnika określone jest w dokumencie informacyjnym, zgodnie z aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 167/2013.
7. W przypadku silników zamiennych napis „SILNIK ZAMIENNY” dołączany jest do etykiety na silniku w formie metalowej tabliczki.

ZAŁĄCZNIK II

Wymogi dotyczące homologacji UE typu pojazdu rolniczego lub leśnego wyposażonego w typ silnika lub rodziny silników w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń**1. Ogólne**

O ile nie zostało to inaczej określone w niniejszym rozporządzeniu, stosuje się definicje, symbole, skróty, specyfikacje i badania, warunki oceny zgodności produkcji, parametry określające rodzinę silników, wybór silnika macierzystego, zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 97/68/WE.

2. Wystąpienie o homologację typu UE typu pojazdu rolniczego lub leśnego**2.1. Wystąpienie o homologację typu UE typu pojazdu rolniczego lub leśnego w odniesieniu do emitowanych zanieczyszczeń**

2.1.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu rolniczego lub leśnego w zakresie emitowanych zanieczyszczeń występuje producent pojazdu rolniczego lub leśnego albo jego przedstawiciel.

2.1.2. Do wniosku należy załączyć dokument informacyjny, zgodnie z aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

2.1.3. Producent przekazuje silnik pojazdu rolniczego lub leśnego zgodny z typem silnika lub właściwościami silnika macierzystego zgodnie z przepisami załącznika I do niniejszego rozporządzenia i załącznika VII do dyrektywy 97/68/WE służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych.

2.2. Wystąpienie o homologację typu UE typu pojazdów rolniczych i leśnych z homologowanym silnikiem

2.2.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu rolniczego lub leśnego w zakresie emitowanych zanieczyszczeń występuje producent pojazdu rolniczego lub leśnego albo jego przedstawiciel.

2.2.2. Do wniosku należy dołączyć dokument informacyjny zgodny ze wzorem przedstawionym w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 68 lit. a) i l) rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz kopię świadectwa homologacji typu UE silnika lub rodziny silników, a w stosownych przypadkach dla układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zainstalowanych w typie pojazdu rolniczego lub leśnego.

3. Specyfikacje i badania**3.1. Ogólne**

Stosuje się przepisy załącznika I, sekcje 4, 8 i 9, dodatki 1 i 2 oraz załączników III, IV i V do dyrektywy 97/68/WE.

3.2. Instalacja silnika w pojeździe

Instalację silnika w pojeździe przeprowadza się w sposób zapewniający zgodność z poniższymi wymogami w odniesieniu do homologacji typu silnika:

3.2.1. podciśnienie ssania nie przekracza wartości określonej dla homologowanego silnika;

3.2.2. naciśnienie wydechu nie przekracza wartości określonej dla homologowanego silnika.

3.3. Komponenty pojazdu, które mogą wpływać na emitowane zanieczyszczenia, muszą być zaprojektowane, wykonane i zmontowane w taki sposób, aby spełnić wymogi techniczne niniejszego rozporządzenia w normalnych warunkach eksploatacji pojazdu i bez względu na drgania, jakim mogą zostać poddane.

4. Homologacja

Każdy typ pojazdu rolniczego lub leśnego z silnikiem, który uzyskał świadectwo homologacji typu zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia lub równoważną homologację typu zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia, otrzymuje świadectwo homologacji typu zgodnie z aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 68 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi dotyczące emisji hałasu zewnętrznego**1. Dopuszczalne poziomy hałasu zewnętrznego****1.1. Przyrządy pomiarowe**

Układ pomiarowy, w tym mikrofony, kable i osłona przed wiatrem, jeżeli jest stosowana, musi spełniać wymagania dotyczące instrumentów klasy 1 określone w normie IEC 61672-1:2002. Filtry muszą spełniać wymagania dotyczące instrumentów klasy 1 podane w normie IEC 61260:1995.

1.2. Warunki pomiaru

Pomiary są przeprowadzane na pojazdach rolniczych i leśnych o masie własnej, w stanie gotowości do jazdy, na terenie wystarczająco cichym i otwartym (poziom hałasu otoczenia oraz wiatru niższy o co najmniej 10 dB(A) od mierzonego poziomu hałasu zewnętrznego).

Teren ten może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 metrów, której środkowa część o promieniu 20 metrów jest praktycznie płaska; powierzchnia może być pokryta betonem, asfaltem lub podobnym materiałem, nie może być jednak pokryta sypkim śniegiem, wysoką trawą, sypką ziemią ani popiołem.

Powierzchnia toru badawczego musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon. Warunek ten dotyczy jedynie pomiarów hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazdy rolnicze i leśne w ruchu.

Pomiary przeprowadza się przy dobrej pogodzie i niewielkim wietrze. Żadna osoba poza obserwatorem odczytującym wskazania przyrządu nie może pozostawać w pobliżu pojazdu rolniczego lub leśnego, lub mikrofonu, ponieważ obecność obserwatorów w pobliżu albo pojazdu rolniczego lub leśnego, albo mikrofonu może znacząco wpłynąć na wskazania przyrządu. Wahania wskaźnika, które wydają się nie być związane z właściwościami ogólnego poziomu hałasu, nie są uwzględniane przy odczytywaniu wyników.

1.3. Metoda pomiaru**1.3.1. Pomiary hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazdy rolnicze i leśne w ruchu**

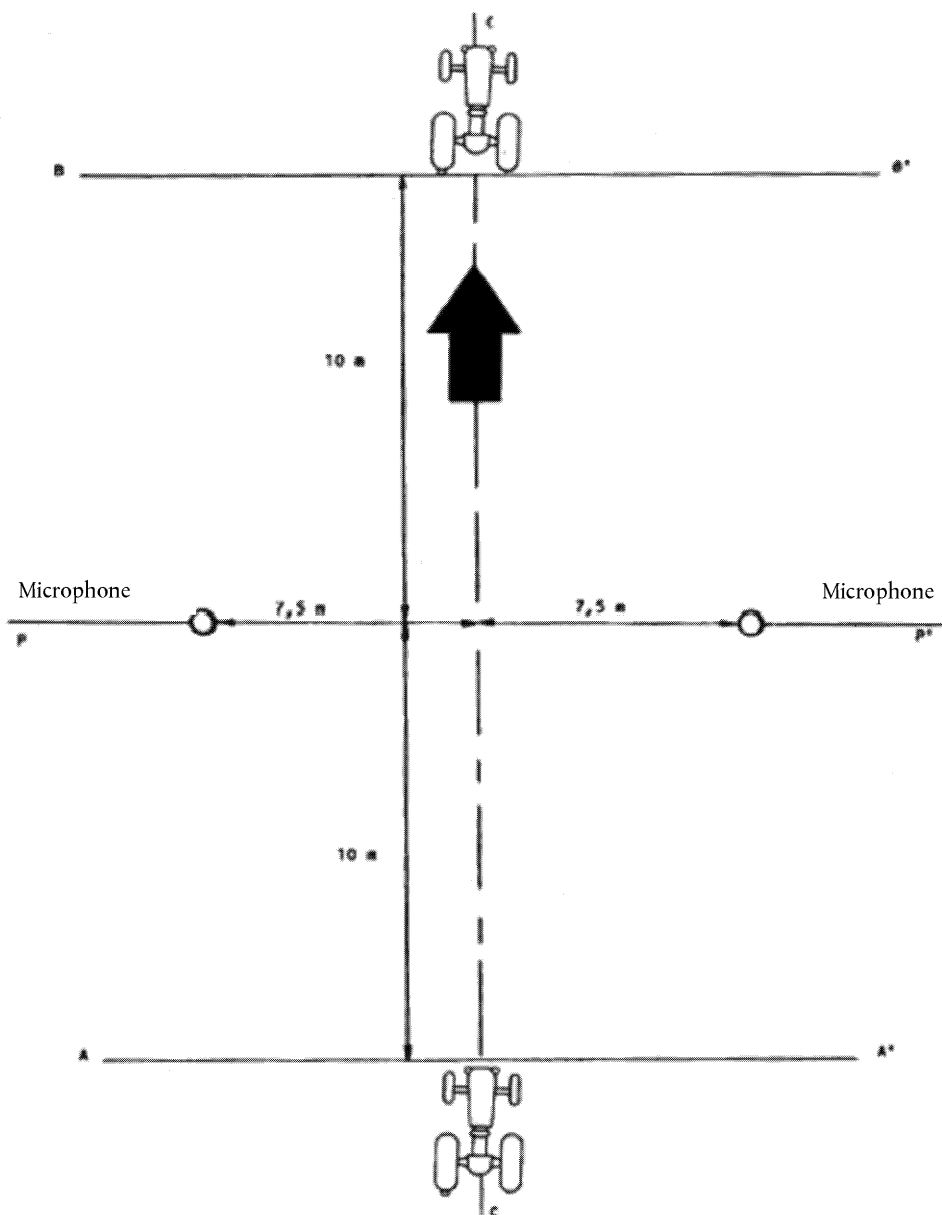
Z każdej strony pojazdu rolniczego lub leśnego przeprowadza się co najmniej dwa pomiary. Wstępne pomiary mogą być przeprowadzone w celu regulacji urządzenia, ale nie są brane pod uwagę.

Mikrofon umieszcza się 1,2 metra ponad poziomem podłoża w odległości 7,5 metra od osi jazdy pojazdu rolniczego lub leśnego, CC, mierzonej wzdłuż linii prostopadłej PP' do tej prostej (rys. 1).

Na torze badawczym wyznacza się dwie proste AA' i BB', równoległe do prostej PP' i położone odpowiednio 10 metrów przed i 10 metrów za tą prostą. Pojazdy rolnicze i leśne zbliżają się do prostej AA' z określoną poniżej stałą prędkością. Przepustnica zostaje wówczas otwarta możliwie najszybciej i trzymana w pozycji maksymalnego otwarcia do momentu, gdy tył pojazdu rolniczego lub leśnego przekroczy linię BB'; przepustnica zostaje wówczas możliwie najszybciej zamknięta. Jeżeli pojazd rolniczy lub leśny jest połączony z przyczepą, faktu tego nie uwzględnia się przy ustalaniu, kiedy przekroczono linię BB'.

Maksymalny zapisany poziom hałasu stanowi wynik pomiaru.

Rysunek 1



- 1.3.1.1. Prędkość podczas badania wynosi trzy czwarte podanej przez producenta maksymalnej prędkości konstrukcyjnej (v_{max}), która może być osiągnięta na najwyższym biegu przeznaczonym do jazdy drogowej.
- 1.3.1.2. Interpretacja wyników
 - 1.3.1.2.1. W celu uwzględnienia niedokładności przyrządów pomiarowych należy od wartości każdego odczytu odjąć 1 dB(A).
 - 1.3.1.2.2. Pomiary uznaje się za ważne, jeżeli różnica między dwoma kolejnymi pomiarami po tej samej stronie pojazdu rolniczego lub leśnego nie przekracza 2 dB(A).
 - 1.3.1.2.3. Najwyższy zmierzony poziom hałasu stanowi wynik testu. Jeżeli wynik ten przekracza o 1 dB(A) maksymalny dopuszczalny poziom hałasu dla kategorii badanego pojazdu rolniczego lub leśnego, przeprowadza się dwa kolejne pomiary. Trzy z czterech otrzymanych w ten sposób wyników muszą mieścić się w przepisowych granicach.

1.3.2. Pomiary hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez nieruchome pojazdy rolnicze i leśne

1.3.2.1. Położenie miernika poziomu dźwięku

Pomiary przeprowadza się w pkt X (pokazanym na rys. 2) w odległości 7 metrów od najbliższej powierzchni pojazdu rolniczego lub leśnego. Mikrofon umieszcza się 1,2 metra nad poziomem podłoża.

1.3.2.2. Przeprowadza się co najmniej dwa pomiary.

1.3.2.3. Warunki badania pojazdów rolniczych i leśnych

Silnik pojazdu rolniczego lub leśnego bez regulatora obrotów pracuje na trzech czwartych prędkości obrotowej, przy której według producenta pojazdu osiąga on maksymalną moc. Prędkość obrotowa silnika mierzona jest za pomocą niezależnego instrumentu pomiarowego, np. rolki i tachometru. Jeżeli silnik ma regulator zapobiegający przekroczeniu przez silnik prędkości, przy której osiąga on swoją maksymalną moc, pracuje on na maksymalnej prędkości, na którą pozwala regulator.

Przed przeprowadzeniem jakichkolwiek pomiarów silnik jest doprowadzany do swojej normalnej temperatury roboczej.

1.3.2.4. Interpretacja wyników

Wszystkie zapisane odczyty poziomu hałasu zewnętrznego są podawane w sprawozdaniu. Moc silnika zapisuje się zgodnie z przepisami art. 9 niniejszego rozporządzenia. Podaje się również stan obciążenia pojazdu rolniczego lub leśnego.

Pomiary uznaje się za ważne, jeżeli różnica między dwoma kolejnymi pomiarami po tej samej stronie pojazdu rolniczego lub leśnego nie przekracza 2 dB(A).

Najwyższa zanotowana wartość stanowi wynik pomiaru.

1.3.3. Przepisy dotyczące badania hałasu zewnętrznego w przypadku pojazdów kategorii C z ruchomymi metalowymi gaśnicami

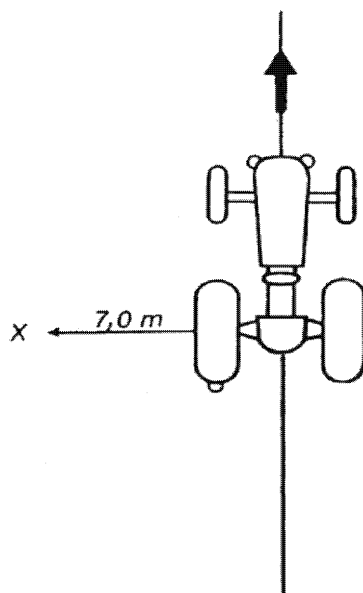
W przypadku pojazdów rolniczych i leśnych kategorii C z ruchomymi metalowymi gaśnicami pomiary hałasu w ruchu przeprowadza się na pojazdach o masie własnej, w stanie gotowości do jazdy, poruszających się ze stałą prędkością 5 km/h ($\pm 0,5$ km/h), z silnikiem pracującym z prędkością znamionową, na wilgotnej warstwie piasku zgodnie z pkt 5.3.2 normy ISO 6395:2008. Mikrofon umieszcza się zgodnie z przepisami pkt 1.3.1. Zmierzoną wartość hałasu zapisuje się w sprawozdaniu z badań.

2. **Układ wydechowy (tłumik)**

2.1. Jeżeli pojazd rolniczy lub leśny wyposażony jest w urządzenie przeznaczone do zmniejszania hałasu wydechu (tłumik), stosuje się wymogi niniejszego punktu. Jeżeli we wlocie silnika znajduje się filtr powietrza, który jest konieczny do spełnienia wymogów dotyczących dopuszczalnego poziomu hałasu, filtr uważany jest za część tłumika, a wymagania niniejszego pkt 2 mają zastosowanie także do tego filtra.

Wylot rury wydechowej musi być umiejscowiony w taki sposób, aby spaliny nie przedostały się do wnętrza kabiny.

Rysunek 2

Pozycje pomiarowe dla nieruchomych pojazdów rolniczych i leśnych

- 2.2. Rysunek układu wydechowego musi być załączony do świadectwa homologacji typu pojazdu rolniczego lub leśnego.
- 2.3. Tłumik musi być oznakowany określeniem marki oraz typu, które powinno być czytelne i nieusuwalne.
- 2.4. Zastosowanie włóknistego materiału pochłaniającego w konstrukcji tłumika jest dozwolone jedynie przy spełnieniu następujących warunków:
 - 2.4.1. włóknisty materiał pochłaniający nie może znajdować się w tych częściach tłumika, przez które przechodzą spaliny;
 - 2.4.2. odpowiednie elementy muszą zapewnić, by przez cały czas stosowania tłumika materiał nie przemieszczał się;
 - 2.4.3. włóknisty materiał pochłaniający musi być odporny na temperaturę przynajmniej o 20 % wyższą niż temperatura robocza (w stopniach Celsjusza), która może wystąpić na odcinku tłumika, gdzie znajduje się ten materiał.

ZAŁĄCZNIK IV

Uznawanie alternatywnych homologacji typu

Następujące homologacje typu oraz, w stosownych przypadkach, znaki homologacji są uznawane za równorzędne z homologacją na podstawie niniejszego rozporządzenia:

- a) dla silników kategorii H, I, J i K (etap III A), określonych w art. 9 ust. 3a i 3b dyrektywy 97/68/WE, homologacje typu zgodnie z pkt 3.1, 3.2 i 3.3 załącznika XII do dyrektywy 97/68/WE;
 - b) dla silników kategorii L, M, N i P (etap III B), określonych w art. 9 ust. 3c dyrektywy 97/68/WE, homologacje typu zgodnie z pkt 4.1, 4.2 i 4.3 załącznika XII do dyrektywy 97/68/WE;
 - c) dla silników kategorii Q i R (etap IV), określonych w art. 9 ust. 3d dyrektywy 97/68/WE, homologacje typu zgodnie z pkt 5.1 i 5.2 załącznika XII do dyrektywy 97/68/WE.
-

ZAŁĄCZNIK V

Przepisy dotyczące pojazdów rolniczych i leśnych oraz ich silników wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej ustanowionej w art. 14**1. Działania podejmowane przez producenta pojazdów rolniczych i leśnych**

1.1. Z wyjątkiem okresu trwania etapu III B, producent pojazdów rolniczych i leśnych, który pragnie skorzystać z formuły elastycznej, składa w organie udzielającym homologacji wnioski o pozwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów rolniczych i leśnych zgodnie z odpowiednimi przepisami określonymi w niniejszym załączniku. Liczba pojazdów rolniczych i leśnych nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1.1.1 i 1.1.2. Silniki muszą spełniać wymogi, o których mowa w art. 9 dyrektywy 97/68/WE.

1.1.1. Liczba pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej nie może, dla żadnej kategorii silników, przekroczyć 20 % rocznej liczby pojazdów wprowadzonych do obrotu przez danego producenta, wyposażonych w silnik w danym przedziale mocy (obliczonej jako średnia wartość w ciągu ostatnich pięciu lat na rynku unijnym). Jeżeli producent pojazdów wprowadzał do obrotu pojazdy rolnicze i leśne na rynku unijnym przez okres krótszy niż pięć lat, wspomniana średnia wartość jest obliczana dla okresu, w którym producent pojazdów wprowadzał do obrotu pojazdy rolnicze i leśne na rynku unijnym.

1.1.2. W ramach rozwiązania alternatywnego do rozwiązania podanego w pkt 1.1.1 liczba pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej w każdym przedziale mocy nie może przekroczyć następujących wartości:

Zakres mocy silnika P (kW)	liczba pojazdów
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. Podczas etapu III B producent pojazdów, który pragnie skorzystać z formuły elastycznej, składa w organie udzielającym homologacji wnioski o pozwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów rolniczych i leśnych zgodnie z odpowiednimi przepisami określonymi w niniejszym załączniku. Liczba pojazdów rolniczych i leśnych nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1.2.1 i 1.2.2. Silniki muszą spełniać wymogi, o których mowa w art. 9 dyrektywy 97/68/WE.

1.2.1. Liczba pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej w żadnym zakresie mocy silnika nie może przekroczyć 40 % rocznej liczby pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzonych do obrotu przez danego producenta pojazdów, wyposażonych w silnik mieszczący się w danym zakresie mocy (obliczonej jako średnia wartość sprzedaży w ciągu ostatnich pięciu lat na rynku unijnym). Jeżeli producent pojazdów wprowadzał do obrotu pojazdy rolnicze i leśne na rynku unijnym przez okres krótszy niż pięć lat, wspomniana średnia wartość jest obliczana dla okresu, w którym producent pojazdów wprowadzał do obrotu pojazdy rolnicze i leśne na rynku unijnym.

1.2.2. W ramach rozwiązania alternatywnego do rozwiązania podanego w pkt 1.2.1 liczba pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej w każdym przedziale mocy nie może przekroczyć następujących wartości:

Zakres mocy silnika P (kW)	liczba pojazdów
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. Producent pojazdów umieszcza we wniosku do organu udzielającego homologacji wszystkie następujące informacje:
 - a) próbkę etykiet do zamocowania na każdym pojeździe rolniczym lub leśnym, w którym zamontowany będzie silnik wprowadzony do obrotu według formuły elastycznej. Na etykietach umieszcza się następujący tekst: „POJAZD ROLNICZY LUB LEŚNY NR ... (seria pojazdów) Z ... (całkowita liczba pojazdów w odpowiednim przedziale mocy) Z SILNIKIEM NR ... Z HOMOLOGACJĄ TYPU (np. zgodnie z przepisami dyrektywy 97/68/WE lub uznanej alternatywnej homologacji typu zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/96)”;
 - b) próbkę dodatkowej etykiety, która będzie zamocowana na silniku, zawierającej tekst podany w pkt 2.2.
- 1.4. Producent pojazdów rolniczych i leśnych przekazuje organowi udzielającemu homologacji wszelkie niezbędne informacje związane z wdrożeniem formuły elastycznej, których organ udzielający homologacji może zażądać w celu podjęcia decyzji.
- 1.5. Producent pojazdu składa co 12 miesięcy sprawozdanie organowi udzielającemu homologacji w każdym państwie członkowskim, w którym pojazd rolniczy lub leśny jest wprowadzany do obrotu, na temat realizacji stosowanej przez danego producenta formuły elastycznej. Sprawozdanie obejmuje zbiorcze dane dotyczące liczby pojazdów rolniczych i leśnych wprowadzanych do obrotu według formuły elastycznej, numerów seryjnych silników i pojazdów oraz państw członkowskich, w których dopuszczono dany pojazd. Procedura ta obowiązuje przez cały czas stosowania formuły elastycznej, bez żadnych wyjątków.

2. Działania producenta silników

- 2.1. Producent silników może wprowadzać do obrotu silniki według formuły elastycznej zatwierdzonej zgodnie z pkt 1 i 3.
- 2.2. Producent silników zamieszcza na nich następujący tekst: „Silnik wprowadzony do obrotu według formuły elastycznej”, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XIII do dyrektywy 97/68/WE.

3. Działania organu udzielającego homologacji

Organ udzielający homologacji ocenia zawartość wniosku dotyczącego stosowania formuły elastycznej oraz załączonych dokumentów. Następnie powiadamia on producenta pojazdów rolniczych i leśnych o swojej decyzji w sprawie złożonego przez niego wniosku dotyczącego stosowania formuły elastycznej.
