

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/45

z dnia 14 stycznia 2015 r.

**zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do innowacyjnych technologii mających na celu zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów użytkowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 5 ust. 3,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) <sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 <sup>(3)</sup> ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> (oszczędności CO<sub>2</sub>) uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych uwzględnia się przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdego producenta. Szczegółowe przepisy dotyczące zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 427/2014 <sup>(4)</sup>.
- (2) Aby uwzględnić oszczędności CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych w obliczeniach docelowego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdego producenta, a także aby zapewnić skuteczne monitorowanie oszczędności CO<sub>2</sub> w poszczególnych pojazdach, pojazdy wyposażone w ekoinnowacje powinny być certyfikowane w ramach homologacji typu pojazdu, a oszczędności CO<sub>2</sub> powinny zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 zostać podane osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak i na świadectwie zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE.
- (3) W rezultacie konieczna jest zmiana dokumentów używanych w procesie homologacji typu, aby odpowiednio odzwierciedlały informacje dotyczące ekoinnowacji.
- (4) Celem zmiany dokumentów stosowanych do celów homologacji typu jest, z jednej strony, dostarczenie organom homologacyjnym odpowiednich danych do certyfikowania lekkich pojazdów dostawczych wyposażonych w ekoinnowacje, a z drugiej strony — włączenie danych o oszczędnościach CO<sub>2</sub> uzyskanych dzięki zastosowaniu ekoinnowacji do informacji reprezentatywnych dotyczących danego typu, wariantu lub wersji pojazdu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

- (5) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 <sup>(1)</sup> ustanowiono przepisy administracyjne dotyczące kontroli zgodności pojazdów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> oraz wymogi dotyczące pomiarów emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa w takich pojazdach.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2007/46/WE i rozporządzenie (WE) nr 692/2008.
- (7) Należy zapewnić producentom i organom krajowym wystarczającą ilość czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych przepisów.
- (8) Do czasu rozpoczęcia stosowania nowych przepisów producenci powinni mieć możliwość składania, na zasadzie dobrowolności, wniosków o poświadczenie oszczędności CO<sub>2</sub> uzyskanych dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

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

#### Artykuł 2

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

#### Artykuł 3

Ze skutkiem od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia organy krajowe nie mogą odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do typów pojazdów, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

Od dnia 1 stycznia 2016 r. homologacji typów pojazdów wyposażonych w innowacyjne rozwiązania technologiczne umożliwiające zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> udziela się zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE i rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 zmienionymi niniejszym rozporządzeniem.

W odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów nie później niż od dnia 1 stycznia 2016 r. producenci wydają świadectwa zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE i rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 zmienionymi niniejszym rozporządzeniem.

#### Artykuł 4

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

---

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

## ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I i IX do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I pkt 3.5.6 i 3.5.6.1 otrzymują brzmienie:

- „3.5.6. Pojazd wyposażony w ekoinnowację w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub>: tak/nie<sup>1</sup>
- 3.5.6.1. Typ/wariant/wersja pojazdu referencyjnego, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub> (jeżeli dotyczy).....”;

2) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I, Kategoria pojazdów — N<sub>1</sub> (pojazdy kompletne i skompletowane), strona 2, pozycja 49 wzoru świadectwa zgodności WE dodaje się pozycje 3, 3.1 i 3.2 w brzmieniu:

- „3. Pojazd wyposażony w ekoinnowację(-e): tak/nie<sup>1</sup>
- 3.1. Kod ogólny ekoinnowacji (P<sup>1</sup>): .....
- 3.2. Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikających z zastosowania ekoinnowacji (P<sup>2</sup>) (powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego):.....”;

b) w części II, Kategoria pojazdów — N<sub>1</sub> (pojazdy niekompletne), strona 2, pozycja 49 wzoru certyfikatu zgodności WE dodaje się pozycje 3, 3.1 i 3.2 w brzmieniu:

- „3. Pojazd wyposażony w ekoinnowację(-e): tak/nie<sup>1</sup>
- 3.1. Kod ogólny ekoinnowacji (P<sup>1</sup>): .....
- 3.2. Całkowita wartość oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikających z zastosowania ekoinnowacji (P<sup>2</sup>) (powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego):.....”.

—

## ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4.3.5.1 otrzymuje brzmienie:

„4.3.5.1. W przypadku typu pojazdu wyposażonego w co najmniej jedną ekoinnovazione w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub> zgodność produkcji w odniesieniu do ekoinnovacji wykazuje się poprzez wykonanie badań określonych w decyzjach Komisji zatwierdzających dane ekoinnovacje.”;

b) w dodatku 3 pkt 3.5.6 i 3.5.6.1 otrzymują brzmienie:

„3.5.6. Pojazd wyposażony w ekoinnovazione w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub>: tak/nie (\*)

3.5.6.1. Typ/wariant/wersja pojazdu referencyjnego, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub> (\*\*).”;

2) w załączniku XII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4.1 i 4.2 otrzymują brzmienie:

„4.1. Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> oraz z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub> producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia swoich średnich indywidualnych wartości emisji CO<sub>2</sub> poprzez oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania co najmniej jednej ekoinnovacji zamontowanej w pojeździe, składa do organu udzielającego homologacji wnioski o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu, w którym zastosowano ekoinnovazione.

4.2. Na potrzeby homologacji typu oszczędności emisji CO<sub>2</sub> z pojazdu, w którym zastosowano ekoinnovazione, ustala się z zastosowaniem procedury i metodologii badań określonych w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnovazione, zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub>.”;

b) pkt 4.4 otrzymuje brzmienie:

„4.4. Homologacji typu nie udziela się, jeżeli pojazd, w którym zastosowano ekoinnovazione, nie wykazuje zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> o co najmniej 1 g/km w porównaniu z pojazdem referencyjnym, jak określono w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w odniesieniu do pojazdów kategorii N<sub>1</sub>.”.

---