

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI¹⁾

z dnia

w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki²⁾

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

-
- ¹⁾ Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 248, poz. 1478).
- ²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża:
- 1) dyrektywę 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 cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 059 z 27.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 17);
 - 2) dyrektywę Komisji 2001/63/WE z dnia 17 sierpnia 2001 r. dostosowującą do postępu technicznego dyrektywę 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 227 z 23.08.2001, str. 41; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 26, str. 422);
 - 3) dyrektywę 2002/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 grudnia 2002 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 035 z 11.02.2003, str. 28; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 73);
 - 4) dyrektywę 2004/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w niedrogowych maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. UE L 146 z 25.06.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 341);
 - 5) dyrektywę 2010/26/UE Komisji z dnia 31 marca 2010 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE 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. Urz. UE L 86 z 01.04.2010, str. 29);
 - 6) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/88/UE z dnia 16 listopada 2011 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1);
 - 7) dyrektywę Komisji 2012/46/UE z dnia 6 grudnia 2012 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 80).
- ³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367, z 2012 r. poz. 1529 oraz z 2013 r. poz. 898.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania dla silników spalinowych, które będą zamontowane w niedrogowych maszynach ruchomych, i pomocniczych silników przeznaczonych do zamontowania w pojazdach stosowanych do przewozu osób lub ładunków po drogach, w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki;
- 2) warunki i tryb przeprowadzania badań silników, o których mowa w pkt 1;
- 3) sposoby identyfikacji i oznakowania silników, o których mowa w pkt 1.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do silników do napędu:

- 1) statków, z wyjątkiem jednostek pływających po wodach śródlądowych;
- 2) statków powietrznych;
- 3) pojazdów rekreacyjnych, w szczególności pojazdów: śnieżnych, wieloterenowych oraz motocykli terenowych;
- 4) ciągników rolniczych.

§ 3. 1. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) niedrogowa maszyna ruchoma – transportowe urządzenie przemysłowe lub pojazd z nadwoziem albo pojazd bez nadwozia nieprzeznaczony do przewozu osób lub ładunków po drogach oraz dowolną maszynę ruchomą przeznaczoną i przystosowaną do poruszania się lub do przemieszczania się po drogach lub po szynach i wyposażoną w silnik:
 - a) o zapłonie samoczynnym o mocy netto równej lub większej niż 19 kW, lecz nie większej niż 560 kW, który pracuje raczej przy zmiennej prędkości obrotowej niż przy jednej stałej prędkości obrotowej, działający na zasadzie samozapłonu, lub
 - b) o zapłonie samoczynnym o mocy netto równej lub większej niż 19 kW, lecz nie większej niż 560 kW, który pracuje przy stałej prędkości obrotowej, działający na zasadzie samozapłonu, lub
 - c) o zapłonie iskrowym o mocy netto nie większej niż 19 kW, działający na zasadzie zapłonu iskrowego, zasilany benzyną, lub
 - d) skonstruowany do napędu wagonów silnikowych, które są samojezdnymi pojazdami szynowymi przeznaczonymi do przewozu ładunków lub pasażerów, lub

- e) skonstruowany do napędu lokomotyw, które są samojezdnymi pojazdami szynowymi przeznaczonymi do poruszania lub napędu wagonów zaprojektowanych do przewozu ładunków oraz pasażerów, z wyjątkiem osób obsługujących lokomotywę, i innych urządzeń;
- 2) silnik – silnik o zapłonie samoczynnym oraz o zapłonie iskrowym;
 - 3) silnik zamienny – silnik nowo zbudowany, przeznaczony jako część zamienna do zastąpienia silnika zamontowanego w niedrogowej maszynie ruchomej;
 - 4) silnik pomocniczy – silnik zamontowany w pojeździe lub na pojeździe, niedostarczający mocy służącej do napędu pojazdu;
 - 5) silnik do maszyn „trzymaanych w rękę” – silnik spełniający co najmniej jeden z poniższych warunków:
 - a) musi być użytkowany w elemencie wyposażenia, który jest niesiony przez operatora, w całym zakresie możliwości jego przewidzianego działania,
 - b) musi być użytkowany w elemencie wyposażenia, który pracuje wielopozycyjnie, w pozycji odwróconej lub bocznej przy spełnieniu jego przewidzianych funkcji,
 - c) musi być użytkowany w elemencie wyposażenia, którego ciężar netto wraz z silnikiem wynosi mniej niż 20 kg i jest spełniony co najmniej jeden z warunków:
 - operator musi zapewniać albo podparcie elementu wyposażenia albo nieść ten element, w zakresie możliwości jego przewidzianego działania,
 - operator musi zapewniać podparcie elementu wyposażenia lub sterować jego położeniem, w zakresie możliwości jego przewidzianego działania,
 - musi być użytkowany w generatorze lub pompie;
 - 6) zanieczyszczenia gazowe – tlenek węgla (CO), węglowodory (HC) wyrażone jako C1:H1.85 i tlenki azotu (NOx) wyrażone jako ekwiwalent dwutlenku azotu (NO2);
 - 7) cząstki stałe – materiał osadzony na odpowiednim filtrze po przepływie rozrzedzonych gazów spalinowych silnika o zapłonie samoczynnym, rozcieńczonych czystym przefiltrowanym powietrzem, tak aby ich temperatura nie przekraczała 325 K (52 °C);
 - 8) moc netto – moc silnika w kW uzyskiwaną na stanowisku badawczym na końcówce wału korbowego lub jej odpowiedniku, mierzoną zgodnie z metodą pomiaru mocy silnika spalinowego, przeznaczonego dla pojazdów poruszających się po drogach, z tym że mocy wentylatora silnika nie uwzględnia się;
 - 9) znamionowa prędkość obrotowa – maksymalną prędkość obrotową przy pełnym obciążeniu, ograniczoną przez regulator, zgodnie z danymi producenta;

- 10) obciążenia częściowe – część maksymalnego momentu obrotowego przy danej prędkości obrotowej;
- 11) prędkość obrotowa momentu maksymalnego – prędkość obrotową silnika, przy której osiąga on maksymalny moment obrotowy, zgodnie z danymi producenta;
- 12) prędkość obrotowa pośrednia – prędkość obrotową silnika, przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) dla silników przeznaczonych do pracy w zakresie prędkości obrotowej na krzywej momentu przy pełnym obciążeniu, jako prędkość obrotowa pośrednia powinna być przyjęta deklarowana prędkość obrotowa momentu maksymalnego, jeżeli występuje on między 60 % a 75 % prędkości obrotowej znamionowej,
 - b) jeżeli deklarowana prędkość obrotowa momentu maksymalnego jest mniejsza niż 60 % prędkości obrotowej znamionowej, prędkość obrotowa pośrednia powinna wynosić 60 % prędkości obrotowej znamionowej,
 - c) jeżeli deklarowana prędkość obrotowa momentu maksymalnego jest większa niż 75 % prędkości obrotowej znamionowej, wówczas prędkość obrotowa pośrednia powinna wynosić 75 % prędkości obrotowej znamionowej,
 - d) dla silników przeznaczonych do badania według cyklu G1, prędkość obrotowa powinna wynosić 85 % znamionowej prędkości obrotowej;
- 13) typ silnika – kategorię silników, które różnią się między sobą pod względem podstawowych cech charakterystycznych, wyspecyfikowanych w dokumencie informacyjnym określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 14) rodzina silników – grupę silników wydzieloną przez producenta o podobnych charakterystykach emisji spalin;
- 15) rodzina silników małoseryjnych – rodzinę silników o zapłonie iskrowym o całkowitej rocznej produkcji mniejszej niż 5.000 sztuk;
- 16) silnik macierzysty – silnik wybrany z rodziny silników;
- 17) parametr nastawny – urządzenie nastawne, układ lub element o konstrukcji, która może mieć wpływ na emisję zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych lub osiagi silnika podczas badania tej emisji lub w czasie normalnej pracy silnika;
- 18) dodatkowe oczyszczanie – przejście spalin przez urządzenie lub układ, którego przeznaczeniem jest dokonanie chemicznej lub fizycznej zmiany w spalinach przed ich ujściem do atmosfery;

- 19) dodatkowe urządzenie sterujące emisją – dowolne urządzenie, które mierzy parametry pracy silnika w celu regulacji każdej części układu sterowania emisją zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych;
- 20) układ sterowania emisją zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych – urządzenie, układ lub element o konstrukcji, która umożliwia sterowanie tą emisją lub jej zmniejszanie;
- 21) okres trwałości emisji – liczbę godzin określoną w procedurze testu dla silników o zapłonie iskrowym, zgodnie z normami emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, stosowaną do określenia współczynników pogorszenia emisji;
- 22) układ paliwowy silnika – części składowe związane z dozowaniem i przygotowaniem mieszanki paliwa;
- 23) długość fazy – czas między zmianą prędkości obrotowej i/lub momentu obrotowego poprzedniej fazy lub fazy przygotowawczej a rozpoczęciem następnej fazy; zawiera ona czas, podczas którego prędkość obrotowa i/lub moment obrotowy są zmieniane, oraz stabilizację na początku każdej fazy;
- 24) cykl testu – sekwencję punktów testu o zdefiniowanej prędkości obrotowej i momencie obrotowym, w których ma pracować silnik w warunkach stacjonarnych (test NRSC) lub niestacjonarnych (test NRTC);
- 25) urządzenie unieruchamiające – urządzenie, które mierzy, wyczuwa lub reaguje na parametry eksploatacyjne w celu uaktywnienia, modulowania, opóźnienia lub odłączenia pracy jakiegokolwiek elementu lub funkcji układu ograniczenia emisji, tak aby efektywność tego układu została ograniczona w warunkach występujących podczas normalnej eksploatacji niedrogowej maszyny ruchomej, chyba że stosowanie takiego urządzenia jest włączone do procedury dotyczącej homologacji testu emisji;
- 26) nieracjonalna strategia kontroli – strategię, która podczas pracy niedrogowej maszyny ruchomej w normalnych warunkach eksploatacji ogranicza efektywność układu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych do poziomu niższego niż oczekiwany w stosowanej procedurze testu emisji;
- 27) ważne świadectwo żeglugi lub bezpieczeństwa – świadectwo potwierdzające zgodność z:
 - a) Międzynarodową Konwencją o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) z 1974 r., lub

- b) Międzynarodową Konwencją o Liniach Ładunkowych z 1966 r. i świadectwo IOPP potwierdzające zgodność z Międzynarodową Konwencją o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu przez Statki (MARPOL);
- 28) jednostka pływająca po wodach śródlądowych – jednostkę przeznaczoną do używania na wodach śródlądowych, mającą długość równą 20 m lub większą i objętość 100 m³ lub większą, obliczoną w sposób określony w pkt 29, lub holownik albo pchacz zbudowany do holowania lub pchania lub prowadzenia przy burcie jednostek mających długość równą 20 m lub większą, z wyjątkiem:
- a) jednostek pływających po wodach śródlądowych przeznaczonych do transportu pasażerów, przewożących nie więcej niż 12 osób bez wliczenia ich załogi,
 - b) rekreacyjnych jednostek pływających, mających długość mniejszą niż 24 m, w rozumieniu przepisów o systemie oceny zgodności,
 - c) jednostek obsługi należących do organów kontrolujących,
 - d) statków przeciwpożarowych,
 - e) statków pełnomorskich, w tym holowników pełnomorskich i pchaczy pływających lub stojących w akwenach wód pływowych lub czasowo na drogach wodnych śródlądowych, pod warunkiem że mają one ważne świadectwo żeglugi lub bezpieczeństwa;
- 29) objętość 100 m³ lub większa – objętość jednostki pływającej po wodach śródlądowych, obliczoną według wzoru:

$$L \times B \times T$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

„L” – maksymalną długość kadłuba, bez steru i bukszprytu,

„B” – maksymalną szerokość kadłuba, mierzoną od zewnętrznej krawędzi jego poszycia, w szczególności bez kół łopatkowych oraz belek odbojowych,

„T” – odległość pionową między najniższym punktem konstrukcyjnym kadłuba lub stępką a maksymalną linią zanurzenia;

- 30) formuła elastyczna – procedurę umożliwiającą producentowi silnika wprowadzenie do obrotu, niezależnie od obowiązywania etapów określających wartości graniczne, o których mowa w § 14, ograniczonej liczby silników przeznaczonych do zamontowania w niedrogowych maszynach ruchomych i spełniających wartości graniczne jedynie dla wcześniejszego z tych etapów.

2. Do niedrogowych maszyn ruchomych, w których zamontowane są silniki:

- 1) o zapłonie samoczynnym, zalicza się między innymi:
 - a) przemysłowe urządzenia wiertnicze, sprężarki,
 - b) urządzenia budowlane, w tym ładowarki kołowe, spycharki, ciągniki gąsienicowe, ładowarki gąsienicowe, ładowarki typu samochodowego, pozadrogowe samochody ciężarowe oraz koparki hydrauliczne,
 - c) urządzenia rolnicze, rotacyjne maszyny do uprawy roli, samojezdne pojazdy rolnicze, z wyjątkiem ciągników,
 - d) urządzenia stosowane w gospodarce leśnej,
 - e) urządzenia do podawania materiałów, wózki podnośnikowe,
 - f) urządzenia do naprawy dróg, w tym równiarki silnikowe, walce drogowe, równiarki do asfaltu,
 - g) urządzenia do odśnieżania,
 - h) urządzenia do wspomagania naziemnego na lotniskach,
 - i) podnośniki bramowe,
 - j) dźwigi ruchome,
 - k) sprężarki gazowe,
 - l) generatory prądotwórcze ze zmiennym obciążeniem, zawierające zespoły chłodzące i zestawy spawalnicze,
 - m) pompy irygacyjne,
 - n) maszyny do pielęgnacji murawy, dłuta pneumatyczne, wyposażenie do usuwania śniegu,
 - o) zamiatarki;
- 2) o zapłonie iskrowym, zalicza się między innymi:
 - a) kosiarki trawnikowe, piły łańcuchowe,
 - b) generatory,
 - c) pompy wodne,
 - d) przycinarki żywopłotów.

§ 4.1. Do obrotu mogą być wprowadzane nowe silniki zamontowane albo niezamontowane w niedrogowych maszynach ruchomych, z zastrzeżeniem § 15 ust. 4 i § 26 ust. 3:

- 1) jeżeli spełniają wymagania określone w rozporządzeniu;
- 2) dla których wydano certyfikat homologacji typu.

2. Przez certyfikat homologacji typu rozumie się:

- 1) świadectwo homologacji typu pojazdu wydawane dla pojazdów i części znajdujących się w typie pojazdu, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o ruchu drogowym;
- 2) świadectwo homologacji „E” wydawane dla wyposażenia pojazdu i części motoryzacyjnych, na podstawie Regulaminu EKG ONZ, którego Rzeczpospolita Polska jest stroną.

§ 5. W przypadku gdy silnik nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu, nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silnika lub rodziny silników.

§ 6. 1. Zabudowa silnika w niedrogowej maszynie ruchomej powinna spełniać wymagania określone w certyfikacie homologacji typu, a także następujące wymagania techniczne:

- 1) podciśnienie w układzie dolotowym;
- 2) nadciśnienie w układzie wylotowym.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, nie powinny przekraczać wartości określonej w informacji zamieszczonej odpowiednio w załączniku nr 2 do rozporządzenia albo w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 7. Silnik pomocniczy o mocy netto większej niż 560 kW, przewidziany do montażu w jednostkach pływających po wodach śródlądowych, musi spełniać wymagania określone dla silnika do napędu tych jednostek.

§ 8. Silniki zamienne, z wyjątkiem silników zamiennych do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, wagonów silnikowych i lokomotyw, powinny spełniać wartości graniczne, jakie musiał spełniać silnik zamieniany, gdy był wprowadzony do obrotu.

§ 9. 1. Silnik, który wydała spaliny zmieszane z wodą, powinien być wyposażony w łącznik w układzie wydechowym silnika umieszczony, w kierunku przepływu, za silnikiem i przed punktem, w którym spaliny wchodzi w kontakt z wodą lub inną cieczą chłodzącą bądź płuczącą, do czasowego zamocowania wyposażenia do poboru zanieczyszczeń gazowych lub cząstek stałych; umieszczenie tego łącznika powinno zapewniać pobór dobrze zmieszanej, reprezentatywnej próbki spalin.

2. Łącznik powinien mieć znormalizowany wewnętrzny gwint rurowy nie większy niż pół cala i gdy nie jest używany, powinien być zamknięty za pomocą zaślepki; dopuszczalne są łączniki ekwiwalentne.

Rozdział 2

Szczegółowe wymagania dla silników o zapłonie samoczynnym w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych

§ 10. 1. Części składowe silnika o zapłonie samoczynnym, które mogą wpłynąć na emisję zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, powinny być zaprojektowane, wykonane i zamontowane tak, aby silnik, w warunkach normalnego użytkowania, mimo drgań, którym podlega, spełniał wymagania określone w rozporządzeniu.

2. Producent silnika o zapłonie samoczynnym powinien zastosować takie środki techniczne, aby zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu zapewniały skuteczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych podczas eksploatacji silnika w warunkach prawidłowego użytkowania.

3. Jeżeli w silniku o zapłonie samoczynnym zamontowany został reaktor katalityczny lub wychwytywacz cząstek stałych, jako urządzenie do dodatkowego oczyszczania spalin, producent powinien wykazać, przeprowadzając samodzielnie badanie trwałości zgodnie z dobrą praktyką inżynierską i dokonując rejestracji tych badań, że urządzenia te będą prawidłowo działać przez okres użytkowania silnika.

4. Dopuszcza się systematyczną wymianę urządzeń do dodatkowego oczyszczania spalin po okresie pracy silnika określonym przez producenta.

5. Regulacja, naprawa, demontaż, czyszczenie lub wymiana elementów lub podzespołów silnika o zapłonie samoczynnym wykonywane okresowo, w celu zabezpieczenia silnika przed nieprawidłowym działaniem, w stosunku do urządzenia do dodatkowego oczyszczania spalin, może być wykonywana tylko w takim zakresie, jaki jest technicznie konieczny dla zapewnienia prawidłowego działania układu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych.

6. Sposób wykonywania czynności, o których mowa w ust. 5, powinien być określony w instrukcji obsługi i zatwierdzony przed wydaniem certyfikatu homologacji typu.

§ 11. 1. Silniki o zapłonie samoczynnym, z wyjątkiem silników do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych oraz wagonów silnikowych, mogą być wprowadzone do obrotu na podstawie formuły elastycznej w trybie określonym w § 19–22.

2. Silniki o zapłonie samoczynnym wprowadzone do obrotu na podstawie formuły elastycznej powinny być oznakowane w sposób określony w § 40.

§ 12. 1. Zanieczyszczenia gazowe i cząstki stałe emitowane przez silnik o zapłonie samoczynnym poddany badaniom mierzy się za pomocą metod opisanych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Emisja zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silnika o zapłonie samoczynnym może być mierzona za pomocą innych niż określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia metod pomiarów lub analizatorów, pod warunkiem że zapewnią one uzyskanie wyników emisji:

- 1) zanieczyszczeń gazowych mierzonych w spalinach nierozcieńczonych – układ przedstawiony na rysunku 2 w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 2) zanieczyszczeń gazowych mierzonych w spalinach rozcieńczonych w układzie przepływu całkowitego rozcieńczonej mieszaniny – układ przedstawiony na rysunku 3 w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 3) cząstek stałych mierzonych w układzie przepływu całkowitego spalin rozcieńczonych działającym z odrębnym filtrem dla każdej fazy lub przy użyciu metody jednego filtra – układ przedstawiony na rysunku 13 w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

3. Określenie równoważności układu pomiarowego powinno być oparte na zbadaniu, na podstawie cyklu siedmiu testów lub ich większej liczby, zależności pomiędzy rozpatrywanym układem a jednym lub kilkoma układami odniesienia wymienionymi w ust. 2.

4. Kryterium równoważności układu pomiarowego definiuje się jako $\pm 5\%$ zgodności ważonych wartości emisji cyklu, przy zastosowaniu cyklu testu określonego w pkt 4 załącznika nr 8 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Jeżeli silnik o zapłonie samoczynnym spełnia wymagania określone w rozporządzeniu dotyczące emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, nie można odmówić wydania certyfikatu homologacji typu silnika lub rodziny silników oraz żądać spełniania wymagań innych niż określone w rozporządzeniu.

2. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu po dniu 30 czerwca 1998 r. dla silników o mocy netto:

- 1) $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „A”,
- 2) $75 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „B”,
- 3) $37 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „C”

- jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 2.

3. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu po dniu:

- 1) 31 grudnia 1999 r. dla silników o mocy netto $18 \text{ kW} \leq P \leq 37 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „D”,
- 2) 31 grudnia 2000 r. dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „E”,
- 3) 31 grudnia 2001 r. dla silników o mocy netto $75 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „F”,
- 4) 31 grudnia 2002 r. dla silników o mocy netto $37 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „G”

- jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 4.

4. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, po dniu:

- 1) 30 czerwca 2005 r. dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „H”,
- 2) 31 grudnia 2005 r. dla silników o mocy netto $75 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „I”,
- 3) 31 grudnia 2006 r. dla silników o mocy netto $37 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „J”,
- 4) 31 grudnia 2005 r. dla silników o mocy netto $19 \text{ kW} \leq P \leq 37 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „K”

- jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 5.

5. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, po dniu:

- 1) 31 grudnia 2009 r. dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „H”,

- 2) 31 grudnia 2009 r. dla silników o mocy netto $75 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „I”,
- 3) 31 grudnia 2010 r. dla silników o mocy netto $37 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczonych do kategorii „J”,
- 4) 31 grudnia 2009 r. dla silników o mocy netto $19 \text{ kW} \leq P \leq 37 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „K”

– jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 5.

6. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, po dniu:

- 1) 31 grudnia 2009 r. dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „L”,
- 2) 31 grudnia 2010 r. dla silników o mocy netto $75 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „M”,
- 3) 31 grudnia 2010 r. dla silników o mocy netto $56 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „N”,
- 4) 31 grudnia 2011 r. dla silników o mocy netto $37 \text{ kW} \leq P \leq 56 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „P”

– jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 6.

7. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, po dniu:

- 1) 31 grudnia 2012 r. dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „Q”,
- 2) 31 grudnia 2013 r. dla silników o mocy netto $56 \text{ kW} \leq P \leq 130 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „R”

– jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 7.

8. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silnika do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, po dniu:

- 1) 31 grudnia 2005 r. dla silników o mocy równej lub większej niż 37 kW i objętości skokowej cylindra mniejszej niż 0,9 l – zaliczanych do kategorii „V1: 1”,
- 2) 30 czerwca 2005 r. dla silników o objętości skokowej cylindra równej lub większej niż 0,9 l, lecz mniejszej niż 1,2 l – zaliczanych do kategorii „V1: 2”,
- 3) 30 czerwca 2005 r. dla silników o objętości skokowej cylindra równej lub większej niż 1,2 l, lecz mniejszej niż 2,5 l i mocy netto silnika $37 \text{ kW} \leq P \leq 75 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „V1: 3”,
- 4) 31 grudnia 2006 r. dla silników o objętości skokowej cylindra równej lub większej niż 2,5 l, lecz mniejszej niż 5 l – zaliczanych do kategorii „V1: 4”,
- 5) 31 grudnia 2007 r. dla silników o objętości skokowej cylindra większej niż 5 l – zaliczanych do kategorii „V2”

– jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone w § 14 ust. 5.

9. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników do napędu wagonów silnikowych po dniu:

- 1) 30 czerwca 2005 r., dla silników o mocy netto większej niż 130 kW – zaliczanych do kategorii „RC A”,
- 2) 31 grudnia 2010 r., dla silników o mocy netto większej niż 130 kW – zaliczanych do kategorii „RC B”

– jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone odpowiednio w § 14 ust. 5 lub 6.

10. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla silników do napędu lokomotyw po dniu:

- 1) 31 grudnia 2005 r., dla silników o mocy netto $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ – zaliczanych do kategorii „RL A”,
- 2) 31 grudnia 2007 r., dla silników o mocy netto większej niż 560 kW – zaliczanych do kategorii „RH A”,
- 3) 31 grudnia 2010 r., dla silników o mocy netto większej niż 130 kW – zaliczanych do kategorii „R B”,

- jeżeli silniki te nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z tych silników przekraczają wartości graniczne określone odpowiednio w § 14 ust. 5 lub 6.

11. Przepisów ust. 2-7 nie stosuje się do silników do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, lokomotyw i wagonów silnikowych.

§ 14. 1. Wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określa się dla poszczególnych kategorii silników o zapłonie samoczynnym w zależności od ich mocy netto, w następujących etapach:

- 1) I – dla silników zaliczanych do kategorii A–C, o których mowa w § 13 ust. 2;
- 2) II – dla silników zaliczanych do kategorii D–G, o których mowa w § 13 ust. 3;
- 3) III A – dla silników, z wyjątkiem pracujących przy stałej prędkości obrotowej, zaliczanych do kategorii H–K, o których mowa w § 13 ust. 4;
- 4) III A – dla silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, zaliczanych do kategorii H–K, o których mowa w § 13 ust. 5;
- 5) III A – dla silników do napędu w jednostkach pływających po wodach śródlądowych zaliczanych do kategorii V1–V2, o których mowa w § 13 ust. 8;
- 6) III A – dla silników do napędu wagonów spalinowych zaliczanych do kategorii RC A, RL A i RH A, o których mowa w § 13 ust. 9 pkt 1 i ust. 10 pkt 1 i 2;
- 7) III B – dla:
 - a) silników zaliczanych do kategorii L–P, o których mowa w § 13 ust. 6, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej,
 - b) silników do napędu wagonów silnikowych zaliczanych do kategorii RC B, o których mowa w § 13 ust. 9 pkt 2,
 - c) silników do napędu lokomotyw zaliczanych do kategorii RB, o których mowa w § 13 ust. 10 pkt 3;
- 8) IV – dla silników zaliczanych do kategorii Q–R, o których mowa w § 13 ust. 7, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej.

2. W etapie I zmierzona emisja zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 1 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

3. Wartości graniczne emisji, o których mowa w ust. 2, dotyczą emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych wydalanych bezpośrednio z silnika o zapłonie samoczynnym. Wartości te powinny być osiągnane przed dowolnym urządzeniem do dodatkowego oczyszczania spalin.

4. W II etapie zmierzona emisja zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych nie powinna przekraczać wartości określonych w pkt 2 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

5. W etapie IIIA emisja tlenku węgla, suma emisji węglowodorów i tlenków azotu oraz emisji cząstek stałych określona z uwzględnieniem współczynników pogorszenia emisji, o których mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 3 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

6. W etapie III B emisja tlenku węgla, emisja węglowodorów i tlenków azotu lub suma emisji węglowodorów i tlenków azotu, jeżeli dotyczy, oraz cząstek stałych, określona z uwzględnieniem współczynników pogorszenia emisji, o których mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 4 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

7. W etapie IV emisja tlenku węgla, emisja węglowodorów i tlenków azotu oraz cząstek stałych z silników stosowanych do innych celów niż do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, lokomotyw i wagonów silnikowych, określona z uwzględnieniem współczynników pogorszenia emisji, o których mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, nie może przekroczyć wartości w pkt 5 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

§ 15.1. Do obrotu mogą być wprowadzane silniki zamontowane lub jeszcze niezamontowane w niedrogowych maszynach ruchomych, po datach wymienionych poniżej, z wyjątkiem silników przeznaczonych do wprowadzenia do obrotu na terytorium państw niebędących członkami Unii Europejskiej, jeżeli spełniają wymagania określone w rozporządzeniu i uzyskały certyfikat homologacji typu zgodnie z jedną z kategorii w:

- 1) etapie I – silniki zaliczane do kategorii:
 - a) A i B – po dniu 31 grudnia 1998 r.,
 - b) C – po dniu 31 marca 1999 r.;
- 2) etapie II – silniki zaliczane do kategorii:
 - a) D – po dniu 31 grudnia 2000 r.,
 - b) E – po dniu 31 grudnia 2001 r.,
 - c) F – po dniu 31 grudnia 2002 r.,
 - d) G – po dniu 31 grudnia 2003 r.;
- 3) etapie III A – silniki, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, zaliczane do kategorii:
 - a) H – po dniu 31 grudnia 2005 r.,
 - b) I i K – po dniu 31 grudnia 2006 r.,

- c) J – po dniu 31 grudnia 2007 r.;
- 4) etapie III A – silniki do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, zaliczane do kategorii:
 - a) V1:1, V1: 2 oraz V1:3 – po dniu 31 grudnia 2006 r.,
 - b) V1:4 i V2 – po dniu 31 grudnia 2008 r.;
- 5) etapie IIIA – silniki pracujące przy stałej prędkości obrotowej, zaliczane do kategorii:
 - a) H, I oraz K – po dniu 31 grudnia 2010 r.,
 - b) J – po dniu 31 grudnia 2011 r.;
- 6) etapie IIIA – silniki do napędu wagonów silnikowych, zaliczane do kategorii RC A – po dniu 31 grudnia 2005 r.;
- 7) etapie IIIA – silniki do napędu lokomotyw, zaliczane do kategorii:
 - a) RL A – po dniu 31 grudnia 2006 r.,
 - b) RH A – po dniu 31 grudnia 2008 r.;
- 8) etapie IIIB – silniki, z wyjątkiem pracujących przy stałej prędkości obrotowej, zaliczane do kategorii:
 - a) L – po dniu 31 grudnia 2010 r.,
 - b) M i N – po dniu 31 grudnia 2011 r.,
 - c) P – po dniu 31 grudnia 2012 r.;
- 9) etapie III B – silniki do napędu wagonów silnikowych, zaliczane do kategorii RC B – po dniu 31 grudnia 2011 r.;
- 10) etapie III B – silniki do napędu lokomotyw, zaliczane do kategorii R B – po dniu 31 grudnia 2011 r.;
- 11) etapie IV – silniki, z wyjątkiem silników pracujących przy stałej prędkości obrotowej, zaliczane do kategorii:
 - a) Q – po dniu 31 grudnia 2013 r.,
 - b) R – po dniu 30 września 2014 r.

2. Dla każdej kategorii silników daty, o których mowa w ust. 1 pkt 3–11, odracza się o dwa lata w przypadku silników, których data produkcji jest datą wcześniejszą niż wymieniona w ust. 1 pkt 3–11.

3. Certyfikaty homologacji typu wydane dla silników zaliczanych do danej kategorii w danym etapie wartości granicznych emisji tracą ważność po wejściu w życie następnego etapu wartości granicznych emisji.

4. Przepisów ust. 1 oraz § 4 ust. 1 nie stosuje się do silników:

- 1) przeznaczonych do użytkowania przez siły zbrojne;
- 2) stanowiących końcową partię zwolnioną z limitów czasowych wprowadzania ich do obrotu, o których mowa w § 18, zwanych dalej „limitami czasowymi”;
- 3) przeznaczonych do stosowania w maszynach przeznaczonych do:
 - a) wodowania i wydobywania łodzi ratunkowych,
 - b) wodowania i ściągania statków wyrzuconych na brzeg.

§ 16. 1. Do obrotu mogą być wprowadzone silniki zamienne do:

- 1) wagonów silnikowych i lokomotyw spełniające wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określone dla etapu III A, pod warunkiem że zastępują silniki, które:
 - a) nie spełniają wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określonych dla etapu III A,
 - b) spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określone dla etapu III A, ale nie spełniają wartości granicznych dla etapu III B;
- 2) wagonów silnikowych nieposiadających układu kontroli jazdy i niezdolnych do samodzielnego przemieszczania się niespełniające wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określonych dla etapu III A, o ile spełniają wartości graniczne nie niższe niż silniki zamontowane w wagonach silnikowych tego typu.

2. Wprowadzenie do obrotu silników zamiennych do wagonów silnikowych i lokomotyw spełniających warunki, o których mowa w ust. 1, możliwe jest pod warunkiem uzyskania zgody jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu lub rodziny silników, jednostka udziela zgody, jeżeli zamontowanie silnika zamiennego spełniającego wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określone dla ostatniego obowiązującego etapu emisji wiąże się ze znacznymi problemami natury technicznej.

3. Przy wprowadzaniu do obrotu silników zamiennych do wagonów silnikowych i lokomotyw nie stosuje się przepisów § 13 ust. 9 pkt 2 i ust. 10 pkt 3 oraz § 15 ust. 1 pkt 3–11.

§ 17. Jeżeli jedna rodzina silników pokrywa więcej niż jeden zakres mocy, wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silnika macierzystego i wszystkich typów silników wchodzących w skład tej samej rodziny powinny spełniać wyższe wymagania dla wyższego zakresu mocy, przy czym producent może ograniczyć rodzinę silników do jednego zakresu mocy i zgłosić ją do certyfikacji.

§ 18. 1. Silniki o zapłonie samoczynnym przechowywane w magazynach lub znajdujące się jako zapas dla niedrogowych maszyn ruchomych, w przypadku końcowej ich partii, mogą być zwolnione, na wniosek producenta, z limitów czasowych, po spełnieniu następujących warunków:

- 1) producent powinien wystąpić do jednostki, która przeprowadziła badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, przed dniem obowiązywania dla tych silników limitów czasowych;
- 2) wystąpienie, o którym mowa w pkt 1, powinno zawierać:
 - a) wykaz zawierający numery identyfikacyjne nowych silników danego typu, niewprowadzonych do obrotu w określonych limitach czasowych, zwany dalej „wykazem”,
 - b) techniczne i ekonomiczne uzasadnienie zwolnienia z limitów czasowych;
- 3) silniki te powinny być zgodne z typem lub rodziną silników, dla których certyfikat homologacji typu nie jest dłużej ważny, albo z typem lub rodziną silników, dla których certyfikat ten nie był wymagany, ale które były produkowane zgodnie z limitami czasowymi;
- 4) znajdują się w magazynach przed upływem limitów czasowych;
- 5) maksymalna liczba silników jednego lub większej liczby typów wprowadzanych do obrotu i zgłoszonych do zwolnienia z limitów czasowych nie może przekroczyć 10 % nowych silników wszystkich typów wprowadzonych do obrotu w poprzednim roku.

2. Jednostka, która przeprowadziła badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, powinna wydać dla każdego silnika o zapłonie samoczynnym lub rodziny silników, o których mowa w ust. 1, certyfikat zgodności; w certyfikacie tym należy zamieścić adnotacje o silnikach lub ich rodzinie. W szczególnie uzasadnionych przypadkach jednostka udzielająca homologacji typu może wydać wspólny dokument zawierający numery identyfikacyjne silników, o których mowa w ust. 1.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się w okresie 12 miesięcy od dnia, w którym silniki po raz pierwszy podlegały limitom czasowym.

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do silników do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych.

§ 19. 1. Na wniosek producenta urządzenia oryginalnego jednostka przeprowadzająca badania zgodności typu silnika lub rodziny silników może zezwolić producentowi wytwarzającemu silniki na wprowadzenie do obrotu na podstawie formuły elastycznej

określonej liczby silników przeznaczonych wyłącznie do zastosowania przez producenta urządzenia oryginalnego.

2. Zezwolenie nie dotyczy silników do wagonów silnikowych i lokomotyw.

3. Liczbę silników wprowadzonych do obrotu na podstawie formuły elastycznej ustala się w sposób określony w § 20 albo w § 21, wskazany we wniosku, o którym mowa w ust. 1, przy czym nie może ona przekroczyć wartości obliczonych zgodnie z § 20 i § 21.

§ 20. 1. Liczba silników wprowadzonych do obrotu na podstawie formuły elastycznej nie może dla określonej kategorii silników przekroczyć 20 % rocznej liczby urządzeń z silnikami tej kategorii wprowadzonych do obrotu przez producenta urządzenia oryginalnego, obliczonej jako średnia z ostatnich pięciu lat sprzedaży na rynku Unii Europejskiej.

2. Jeżeli producent urządzenia oryginalnego wprowadzał do obrotu na rynku Unii Europejskiej urządzenia z silnikami określonej kategorii przez okres krótszy niż pięć lat, średnia jest obliczana dla okresu, w którym producent urządzenia oryginalnego wprowadzał te urządzenia do obrotu na rynku Unii Europejskiej.

§ 21. Na wniosek producenta urządzenia oryginalnego jednostka przeprowadzająca badania zgodności typu silnika lub rodziny silników może zezwolić producentowi wytwarzającemu silniki na wprowadzenie do obrotu na podstawie formuły elastycznej stałej liczby silników wyłącznie do zastosowania przez producenta urządzenia oryginalnego. Liczba silników nie może przekroczyć dla określonej kategorii silników wartości określonych w pkt 6 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

§ 22. 1. Producent urządzenia oryginalnego dołącza do wniosku do jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników próbkę:

- 1) etykiety do zamocowania na każdym egzemplarzu niedrogowej maszyny ruchomej, w której zamontowany będzie silnik wprowadzony do obrotu na podstawie formuły elastycznej, zawierającą tekst wskazany w § 40 ust. 6;
- 2) dodatkowej etykiety, która będzie zamocowana na silniku, zgodnie z § 40 ust. 8.

2. Producent urządzenia oryginalnego przekazuje jednostce przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników wszelkie informacje niezbędne do wydania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu silników na podstawie formuły elastycznej.

3. Producent urządzenia oryginalnego przekazuje na żądanie jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników w państwie członkowskim informacje potwierdzające, że silnik, którego dotyczy wniosek o

wprowadzenie do obrotu na podstawie formuły elastycznej, lub oznaczony jako taki został odpowiednio zgłoszony lub oznakowany.

Rozdział 3

Szczegółowe wymagania dla silników o zapłonie iskrowym w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych

§ 23. 1. Części składowe silnika o zapłonie iskrowym, które mogą mieć wpływ na emisję zanieczyszczeń gazowych, powinny być zaprojektowane, wykonane i zamontowane tak, aby silnik, w warunkach normalnego użytkowania, mimo drgań, którym może być poddany, spełniał wymagania określone w rozporządzeniu.

2. Producent silnika o zapłonie iskrowym powinien zastosować takie środki techniczne, aby zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu zapewniały skuteczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych podczas całego okresu eksploatacji silnika, w warunkach prawidłowego jego użytkowania.

§ 24. 1. Zanieczyszczenia gazowe emitowane przez silnik o zapłonie iskrowym poddany badaniom mierzy się za pomocą metod określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia; badanie powinno obejmować każde urządzenie do dodatkowego oczyszczania spalin.

2. Emisja zanieczyszczeń gazowych z silnika o zapłonie iskrowym może być mierzona za pomocą innych niż określone w załączniku nr 9 do rozporządzenia metod pomiarów lub analizatorów, pod warunkiem że zapewnią one uzyskanie wyników równoważnych otrzymanych za pomocą następujących układów pomiarowych dla emisji zanieczyszczeń gazowych mierzonych w:

- 1) spalinach nierozcieńczonych – układ przedstawiony na rysunku 2 w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 2) rozcieńczonych spalinach w układzie przepływu całkowitego rozcieńczonej mieszaniny – układ przedstawiony na rysunku 3 w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 25. Klasy i kategorie silników o zapłonie iskrowym określone są w pkt 7 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

§ 26. 1. Jeżeli silnik o zapłonie iskrowym spełnia wymagania określone w rozporządzeniu dotyczące emisji zanieczyszczeń gazowych, nie można odmówić wydania certyfikatu homologacji typu dla typu silnika lub rodziny silników oraz żądać spełniania innych niż określone w rozporządzeniu wymagań dla tego typu silnika w zakresie emisji

zanieczyszczeń gazowych do atmosfery przez niedrogowe maszyny ruchome, w których silnik jest zamontowany.

2. Nie wydaje się certyfikatu homologacji typu dla typu silnika o zapłonie iskrowym lub rodziny tych silników dla niedrogowej maszyny ruchomej, w:

- 1) etapie I – jeżeli silnik nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisja zanieczyszczeń gazowych z silnika przekracza wartości graniczne określone w § 28 pkt 1;
- 2) etapie II – po dniu 1 sierpnia:
 - a) 2004 r. dla silników klasy SN:1 i SN:2,
 - b) 2006 r. dla silników klasy SN:4,
 - c) 2007 r. dla silników klas SH:1, SH:2 i SN:3,
 - d) 2008 r. dla silników klasy SH:3

– jeżeli silnik o zapłonie iskrowym nie spełnia wymagań określonych w rozporządzeniu oraz emisja zanieczyszczeń gazowych z silnika przekracza wartości graniczne, o których mowa w § 28 pkt 2.

3. Przepisów ust. 2 pkt 2 oraz § 4 ust. 1 nie stosuje się do silników przeznaczonych do użytkowania przez siły zbrojne.

§ 27. 1. W okresie 36 miesięcy od dat wymienionych w § 26 ust. 2 pkt 2 wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych, o których mowa w § 28 pkt 2, nie stosuje się do:

- 1) rodziny silników, których produkcja jest nie większa niż 25.000 sztuk, pod warunkiem że rodziny tych silników mają różne pojemności skokowe;
- 2) silników, których produkcja roczna nie przekracza 25.000 sztuk;
- 3) silników, które będą zamontowane w następujących maszynach:
 - a) pile łańcuchowej trzymanej w ręku – urządzeniu trzymanym w ręku, zaprojektowanym do cięcia drewna za pomocą łańcucha piły, zaprojektowanym do trzymania w dwóch rękach, z silnikiem o pojemności skokowej przekraczającej 45 cm³, zgodnie z normą EN ISO 11681-1,
 - b) maszynie z uchwytem w górnej części: wiertarki i piły łańcuchowe do cięcia drewna, trzymanej w ręku – urządzeniu trzymanym w ręku, z uchwytem w górnej części, zaprojektowanym do wiercenia otworów lub cięcia drewna za pomocą łańcucha piły, zgodnie z normą EN ISO 11681-2,

- c) pile do cięcia krzewów, trzymanej w ręku, wyposażonej w silnik spalinowy – urządzeniu trzymanym w ręku, z wirującym ostrzem wykonanym z metalu lub tworzywa sztucznego, przeznaczonym do cięcia trawy, krzaków, małych drzew i podobnych roślin; urządzenie to musi być zaprojektowane zgodnie z normą EN ISO 11806 do pracy w wielu pozycjach, w szczególności poziomej, odwróconej, i mieć silnik o pojemności skokowej przekraczającej 40 cm³,
- d) przycinارce do żywopłotów trzymanej w ręku – urządzeniu zaprojektowanym do przycinania żywopłotów i krzewów za pomocą jednego lub wielu ostrz o ruchu postępowo 0-zwrotnym, zgodnie z normą EN 774,
- e) przycinارce wyposażonej w silnik spalinowy, trzymanej w ręku – urządzeniu przeznaczonym do cięcia materiałów twardych, takich jak kamień, asfalt, beton oraz stal, za pomocą wirującego metalowego ostrza, wyposażonym w silnik o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, zgodnie z normą EN 1454,
- f) nietrzymany w ręku klasy SN:3 z poziomym wałem korbowym, które wytwarzają moc równą lub większą niż 2,5 kW i są stosowane przede wszystkim do specjalnych celów, w tym do uprawy roli, oraz piłach rotacyjnych, urządzeniach do napowietrzania trawników i generatorach.

2. Do rodziny silników i silników, o których mowa w ust. 1, w okresie 36 miesięcy od dat wymienionych w § 26 ust. 2 pkt 2, stosuje się wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych, o których mowa w § 28 pkt 1.

3. Okres, o którym mowa w ust. 1 i 2, ulega przedłużeniu do dnia 31 lipca 2013 r. dla silników klasy SH:3 montowanych w:

- 1) piłach łańcuchowych do cięcia drewna, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b;
- 2) przycinarkach do żywopłotów trzymany w ręku, wymienionych w ust. 1 pkt 3 lit. d.

4. Do dnia 31 lipca 2013 r. nie stosuje się wartości granicznych, o których mowa w § 28 pkt 2, dla silników klasy SH:2 montowanych w:

- 1) piłach łańcuchowych do cięcia drewna, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b;
- 2) przycinarkach do żywopłotów trzymany w ręku, wymienionych w ust. 1 pkt 3 lit. d.

5. Do dnia 31 lipca 2013 r. do silników montowanych w maszynach, o których mowa w ust. 3 i 4, stosuje się wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych, określone w § 28 pkt 1.

§ 28. Wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych określa się dla poszczególnych kategorii silników o zapłonie iskrowym, w dwóch etapach:

- 1) etapie I – zmierzona emisja tlenku węgla, emisja węglowodorów, emisja tlenków azotu oraz suma węglowodorów i tlenków azotu nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 8 lit. a załącznika nr 15 do rozporządzenia.
- 2) etapie II – zmierzona emisja tlenku węgla oraz emisja sumy węglowodorów i tlenków azotu, określona z uwzględnieniem współczynników pogorszenia emisji, o których mowa w załączniku nr 9 do rozporządzenia, nie może przekroczyć wartości określonych w pkt 8 lit. b załącznika nr 15 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Warunki i tryb przeprowadzania badań silników

§ 29. 1. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel przed wprowadzeniem do obrotu silników składa wniosek do jednostki, która będzie przeprowadzać badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, o wydanie certyfikatu homologacji typu silnika lub rodziny silników.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) nazwę i adres producenta lub imię i nazwisko oraz adres jego upoważnionego przedstawiciela;
- 2) podstawowe cechy silnika;
- 3) wykaz rodziny silników.

3. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w ust. 1, dotyczy rodziny silników, powinien być do niego dołączony opis:

- 1) silnika macierzystego;
- 2) ogólny rodziny silników;
- 3) każdego z typów silników w rodzinie silników – oddzielnie dla każdego typu silnika.

4. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, należy przedstawić do badań:

- 1) silnik danego typu lub
- 2) silnik macierzysty w przypadku wystąpienia o wydanie certyfikatu homologacji typu dla rodziny silników.

5. Podstawowe cechy charakterystyczne silnika macierzystego oraz rodziny silników określają załączniki nr 3 i 4 do rozporządzenia.

§ 30. 1. Jednostka, która będzie przeprowadzać badania zgodności typu silnika lub rodziny silników po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w § 29 ust. 1:

- 1) sprawdza, czy silnik:

- a) przedstawiony do badań jest zgodny z typem silnika, dla którego ma być wydany certyfikat homologacji typu,
 - b) macierzysty jest reprezentatywny dla rodziny silników,
 - c) jest zgodny z opisem technicznym silnika;
- 2) przeprowadza badania w celu określenia wielkości:
- a) emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych dla silników o zapłonie samoczynnym, w sposób określony w procedurze testu, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia,
 - b) emisji zanieczyszczeń gazowych dla silników o zapłonie iskrowym, w sposób określony w procedurze testu, o której mowa w załączniku nr 9 do rozporządzenia;
- 3) sprawdza, czy producent wprowadził system i procedury zapewniające skuteczne sterowanie zgodnością produkcji z certyfikowanym typem silnika.

2. Jeżeli dokonane sprawdzenia i przeprowadzone badania potwierdzą, że silnik spełnia wymagania określone w rozporządzeniu i producent wprowadził system i procedury, o których mowa w ust. 1 pkt 3, jednostka, która przeprowadzała badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, wydaje certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników.

3. Certyfikat homologacji typu zawiera:

- 1) nazwę i adres producenta silników;
- 2) oznaczenie fabryczne silnika macierzystego oraz typu rodziny silników, o ile ich dotyczy;
- 3) fabryczny kod typu, jakim został oznaczony silnik, jego usytuowanie i sposób przymocowania;
- 4) wykaz niedrogowych maszyn ruchomych, które mają być napędzane przez silnik;
- 5) nazwę i adres upoważnionego przedstawiciela producenta;
- 6) usytuowanie, kodowanie i sposoby przymocowania oznaczeń silnika;
- 7) adres zakładu montującego silnik.

4. Jeżeli na podstawie dokonanego sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wybrany silnik nie w pełni reprezentuje typ lub rodzinę silników, producent powinien dostarczyć inny silnik lub, jeżeli jest to niezbędne, dodatkowy silnik macierzysty wytypowany przez jednostkę, która przeprowadzała badania zgodności typu silnika lub rodziny silników.

5. Jednostka przeprowadzająca badania zgodności typu silnika lub rodziny silników prowadzi wykaz:

- 1) wystawionych certyfikatów homologacji typu produkowanych silników;
- 2) udzielanych homologacji typu.

6. Wzór certyfikatu homologacji typu określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

7. Wzór wykazu udzielanych homologacji typu silników lub rodziny silników określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 31. 1. Jeżeli właściwości typu silnika lub rodziny silników można ocenić tylko w połączeniu z innymi częściami niedrogowych maszyn ruchomych, zakres certyfikatu homologacji typu odpowiednio ogranicza się.

2. W przypadku określonym w ust. 1 certyfikat homologacji typu powinien zawierać także informacje dotyczące ograniczenia stosowania silnika lub rodziny silników oraz warunki dla ich instalowania.

3. Informacje oraz warunki, o których mowa w ust. 2, powinny być dołączone do wyprodukowanego egzemplarza silnika.

§ 32. Jednostka, która przeprowadziła badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, z zastrzeżeniem § 33, nie może odmówić wydania certyfikatu homologacji typu oraz żądać spełnienia innych wymagań w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych niż określone w rozporządzeniu, jeżeli silnik lub rodzina silników spełniają wymagania określone w rozporządzeniu.

§ 33. Jednostka, która przeprowadziła badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, odmawia wydania certyfikatu homologacji typu silnika lub rodziny silników, jeżeli silnik lub rodzina silników nie spełniają wymagań określonych w rozporządzeniu dla następujących kategorii:

- 1) A-C, po dniu 30 czerwca 1998 r.;
- 2) D, po dniu 31 grudnia 1999 r.;
- 3) E, po dniu 31 grudnia 2000 r.;
- 4) F, po dniu 31 grudnia 2001 r.;
- 5) G, po dniu 31 grudnia 2002 r.;
- 6) H, po dniu 30 czerwca 2005 r. albo po dniu 31 grudnia 2009 r.;
- 7) I, po dniu 31 grudnia 2005 r. albo po dniu 31 grudnia 2009 r.;
- 8) J, po dniu 31 grudnia 2006 r. albo po dniu 31 grudnia 2010 r.;
- 9) K, po dniu 31 grudnia 2005 r. albo po dniu 31 grudnia 2009 r.;
- 10) V1, po dniu:

- a) 31 grudnia 2005 r. dla silników, o których mowa w § 13 ust. 8 pkt 1,
 - b) 30 czerwca 2005 r. dla silników, o których mowa w § 13 ust. 8 pkt 2 lub pkt 3,
 - c) 31 grudnia 2006 r. dla silników, o których mowa w § 13 ust. 8 pkt 4;
- 11) V2, po dniu 31 grudnia 2007 r.;
 - 12) RCA, po dniu 30 czerwca 2005 r.;
 - 13) RCB, po dniu 31 grudnia 2010 r.;
 - 14) RLA, po dniu 31 grudnia 2005 r.;
 - 15) RHA, po dniu 31 grudnia 2007 r.;
 - 16) RB, po dniu 31 grudnia 2010 r.;
 - 17) L, po dniu 31 grudnia 2009 r.;
 - 18) M, po dniu 31 grudnia 2010 r.;
 - 19) N, po dniu 31 grudnia 2010 r.;
 - 20) P, po dniu 31 grudnia 2011 r.;
 - 21) Q, po dniu 31 grudnia 2012 r.;
 - 22) R, po dniu 31 grudnia 2013 r.

§ 34. W przypadku wprowadzenia zmian w dokumentacji silnika o zapłonie samoczynnym w zakresie danych w niej zawartych, na podstawie których wydano certyfikat homologacji typu dla typu silnika lub rodziny silników, i stwierdzeniu, że produkowane silniki są niezgodne z typem silnika lub rodziną silników opisanymi w certyfikacie homologacji typu, jednostka, która przeprowadziła badania zgodności typu silnika lub rodziny silników, powinna:

- 1) w okresie 6 miesięcy od dnia stwierdzenia wprowadzenia zmian w dokumentacji silnika przeprowadzić weryfikację silników produkowanych, w zakresie ich zgodności z certyfikatem homologacji typu;
- 2) wycofać certyfikat homologacji typu, jeżeli producent nie postąpi zgodnie z zaleceniami wynikającymi z przeprowadzonej weryfikacji;
- 3) w okresie miesiąca od dnia wycofania certyfikatu homologacji typu poinformować ministra właściwego do spraw gospodarki o przyczynach wycofania certyfikatu homologacji typu.

§ 35. 1. Na żądanie jednostki, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, producent lub jego upoważniony przedstawiciel powinien, w ciągu 45 dni po zakończeniu roku kalendarzowego, sporządzić wykaz.

2. Wykaz powinien określać współzależność pomiędzy numerami identyfikacyjnymi odpowiednich typów silników lub rodzin silników a numerami wystawionych certyfikatów homologacji typu oraz zawierać szczegółowe informacje dotyczące planowanego zaprzestania produkcji certyfikowanego typu silnika lub rodziny silników.

3. W wykazie producent zamieszcza informacje o typach silników lub rodzinie silników wraz z numerami identyfikacyjnymi tych silników, które zamierza produkować po przedłożeniu wykazu jednostce, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników.

4. Producent powinien przechowywać wykaz co najmniej przez okres 20 lat od dnia zaprzestania produkcji homologowanego typu silnika lub rodziny silników.

§ 36. 1. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel informuje jednostkę, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, o wszelkich zmianach danych silnika oraz wprowadzonych zmianach do ich projektów. W takim przypadku jednostka udzielająca homologacji wydaje uzupełnienie do certyfikatu homologacji typu.

2. Jeżeli jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, stwierdzi, że zmiany, o których mowa w ust. 1, uzasadniają przeprowadzenie powtórnych badań lub dokonanie sprawdzeń, powinna poinformować o tym producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela i wydać uzupełnienie do certyfikatu homologacji typu, o ile powtórne badania lub sprawdzenia uzyskają wynik pozytywny.

3. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, w uzupełnieniu do certyfikatu homologacji typu zamieszcza szczegółowe uzasadnienie i datę jego wydania.

§ 37. 1. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, przekazuje na żądanie właściwych organów:

- 1) wykaz wyprodukowanych silników, dla których wydano certyfikat homologacji typu, według wzoru określonego w załączniku nr 12 do rozporządzenia;
- 2) arkusz danych silników posiadających homologacje typu, według wzoru określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia.

2. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, sprawdza, o ile jest to konieczne, prawidłowość oznaczenia numerami identyfikacyjnymi silników produkowanych zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu; dodatkowe

sprawdzenia jednostka udzielająca homologacji typu powinna przeprowadzać także w zakresie zgodności produkcji silników z wymaganiami określonymi we właściwych normach.

§ 38. 1. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, wykonując czynności, o których mowa w § 30 ust. 1 pkt 2, sprawdza, czy producent silników zapewnia, że przyjęty system i procedury sterowania jakością produkcji funkcjonują zgodnie z wymaganiami określonymi we właściwej normie, a także, czy:

- 1) dysponuje niezbędnymi przyrządami dla sprawdzenia zgodności każdego egzemplarza silnika z certyfikowanym typem;
- 2) zapewnia właściwą rejestrację wyników badań sprawdzających oraz posiada dokumentację tych badań;
- 3) analizuje wyniki badań sprawdzających każdego silnika, w celu zweryfikowania i zapewnienia stabilności charakterystyk silnika, biorąc pod uwagę rozrzut produkcji;
- 4) zapewnia, aby pobrana do badań sprawdzających próbka silnika lub jego części, wykazująca niezgodność z certyfikowanym typem silnika, została zastąpiona inną próbką, w celu przeprowadzenia badania powtórnego.

2. Producent powinien podjąć niezbędne działania w celu zapewnienia zgodności produkcji silników lub rodziny silników z wymaganiami określonymi we właściwych normach, w przypadku naruszenia tych wymagań.

3. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, może, w dowolnym czasie, dokonać kontroli u producenta zgodności produkcji silników lub rodziny silników z wymaganiami określonymi w ust. 1.

4. Producent udostępnia jednostce dokonującej kontroli, o której mowa w ust. 3, dokumenty badań sprawdzających i zapisy dotyczące przeglądów produkcji silników lub rodziny silników.

5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonych kontroli, o których mowa w ust. 3, jednostka udzielająca homologacji typu stwierdzi, że poziom produkcji jest niezadowalający lub konieczna jest weryfikacja informacji zawartych we wniosku, o którym mowa w § 29 ust. 1, powinna zastosować następującą procedurę:

- 1) jeden silnik z danej serii poddać badaniom, zgodnie z procedurą testu, o której mowa w załącznikach nr 8 lub 9 do rozporządzenia; emisja tlenków węgla, węglowodorów, tlenków azotu i cząstek stałych nie powinna przekraczać wartości granicznych określonych w § 14 ust. 3 i 4;

- 2) w przypadku gdy silnik z danej serii nie spełnia wymagań, o których mowa w pkt 1, wykonać pomiary zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych na próbce silników z ich produkcji seryjnej i podlegających tym samym wymaganiom; liczbę silników przeznaczonych do pomiarów określa producent w uzgodnieniu z jednostką udzielającą homologacji typu;
- 3) dla każdego z silników, który został dodatkowo wybrany do badań, i silnika badanego wyznacza się średnią arytmetyczną (grafika) z uzyskanych wartości wielkości zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych.

6. Uznaje się, że produkcja silników jest zgodna z wymaganiami określonymi we właściwej normie, jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 9 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

7. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników podczas kontroli zgodności produkcji silników z wymaganiami określonymi we właściwej normie, przeprowadza badania silników częściowo lub całkowicie dotartych zgodnie z wymaganiami producenta.

8. Jednostka, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, przeprowadza raz w roku kontrolę w zakresie zgodności produkcji silników z wymaganiami określonymi we właściwej normie, a w przypadku, o którym mowa w ust. 5 pkt 2, w terminie umożliwiającym dokonanie sprawdzenia, czy zostały podjęte niezbędne działania mające na celu uzyskanie tej zgodności.

§ 39. 1. Producent silników lub jego upoważniony przedstawiciel powinien dostarczyć niezwłocznie, na żądanie jednostki, która wydała certyfikat homologacji typu silnika lub rodziny silników, niezbędne informacje dotyczące nabywców silników wraz z numerami identyfikacyjnymi tych silników.

2. W przypadku gdy producent silników lub jego upoważniony przedstawiciel nie dostarczy informacji, o których mowa w ust. 1, certyfikat homologacji typu dotyczący odpowiedniego typu silnika lub rodziny silników może zostać cofnięty.

Rozdział 5

Sposób oznakowania silników

§ 40. 1. Na egzemplarzu silnika wyprodukowanego zgodnie z typem silnika i dla którego wystawiono certyfikat homologacji typu producent umieszcza oznakowanie zawierające:

- 1) nazwę i adres producenta lub znak towarowy;
- 2) oznaczenie typu silnika oraz numeru identyfikacyjnego egzemplarza silnika;
- 3) numer certyfikatu homologacji typu.

2. Oznakowanie musi być trwałe, czytelne i niedające się usunąć przez okres eksploatacji silnika.

3. Nalepki lub tabliczki, na których umieszczone jest oznakowanie, powinny być przymocowane do silnika w taki sposób, aby były trwałe przez okres jego eksploatacji i nie mogły być usunięte bez ich zniszczenia lub uszkodzenia.

4. Oznakowanie umieszcza się:

- 1) na tej części silnika, która jest niezbędna do jego normalnego działania i nie podlega wymianie w okresie jego eksploatacji;
- 2) w taki sposób, aby było łatwo widoczne po skompletowaniu na silniku urządzeń pomocniczych, niezbędnych do jego działania.

5. Silnik wyposaża się w dodatkową, dającą się przemieszczać tabliczkę wykonaną z trwałego materiału, na której powinny być umieszczone informacje, o których mowa w ust. 1, w taki sposób, aby były widoczne i łatwo dostępne, gdy silnik jest zamontowany w niedrogowej maszynie ruchomej.

6. Na etykiecie, o której mowa w § 22 ust. 1 pkt 1, umieszcza się następujący tekst: „MASZYNA NR ... (seria maszyn) Z ... (całkowita liczba maszyn w danym przedziale mocy) Z SILNIKIEM NR ... MAJĄCYM HOMOLOGACJĘ TYPU (według dyrektywy 97/68/WE) NR ...”.

7. Silnik zamienny wprowadzony do obrotu zgodnie z § 8 i § 16 należy oznakować następującym tekstem: „Silnik zamienny” i sprecyzowanym odniesieniem do odpowiedniego odstępstwa.

8. Na dodatkowej etykiecie, o której mowa w § 22 ust. 1 pkt 2, zamieszcza się następujący tekst: „Silnik wprowadzony do obrotu według formuły elastycznej”.

§ 41. 1. Silniki przed opuszczeniem linii produkcyjnej powinny posiadać wszystkie oznakowania.

2. Oznakowania silników w zestawieniu z ich numerami identyfikacyjnymi powinny być takie, aby umożliwiały jednoznaczne określenie kolejności produkcji silników.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 42. 1. Do dnia 30 czerwca 2007 r. mogą być wprowadzane do obrotu silniki przeznaczone do montażu w statkach żeglugi śródlądowej, które spełniają wymagania ustalone przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie z dnia 11 maja 2000 r. – etap I, dla których wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określono w pkt 10 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

2. Od dnia 1 lipca 2007 r. mogą być wprowadzane do obrotu silniki przeznaczone do montażu w statkach żeglugi śródlądowej, które spełniają wymagania ustalone przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie z dnia 31 maja 2001 r. – etap II, dla których wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych określono w pkt 11 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

§ 43. W okresie obowiązywania etapu emisji IIIB, ale nie dłużej niż przez trzy lata od jego rozpoczęcia, liczba silników wprowadzonych do obrotu na podstawie formuły elastycznej, o której mowa w:

- 1) § 20 – nie może przekroczyć 37,5 % rocznej liczby urządzeń z silnikami określonej kategorii wprowadzonych do obrotu przez producenta urządzenia oryginalnego;
- 2) § 21 – nie może przekroczyć dla określonej kategorii silników wartości określonych w pkt 12 załącznika nr 15 do rozporządzenia.

§ 44. 1. W okresie obowiązywania etapu IIIB, ale nie dłużej niż przez trzy lata od jego rozpoczęcia, producent urządzenia oryginalnego może wystąpić o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na podstawie formuły elastycznej maksymalnie 16 silników do lokomotyw wyłącznie do zastosowania przez producenta urządzenia oryginalnego.

2. W okresie obowiązywania etapu IIIB, ale nie dłużej niż przez trzy lata od jego rozpoczęcia, producent urządzenia oryginalnego może wystąpić o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, niezależnie od liczby silników wymienionej w ust. 1, dodatkowych 10 silników o mocy znamionowej powyżej 1800 kW do zainstalowania w lokomotywach przeznaczonych do użytku w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii.

3. Lokomotywami przeznaczonymi do użytku w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii są lokomotywy, dla których zostało wydane świadectwo bezpieczeństwa uprawniające do eksploatacji w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii lub zakwalifikowane do otrzymania takiego świadectwa.

4. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, przyznaje się, gdy istnieje techniczne uzasadnienie niemożności spełnienia wartości granicznych etapu emisji IIIB.

§ 45. Traci moc rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 202, poz. 1681, z 2011 r. Nr 69, poz. 366 oraz z 2012 r. poz. 1226).

§ 46. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER GOSPODARKI

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM
PRAWNYM I REDAKCYJNYM

leprajmy/mgr

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

14.02.2014r.
Monika Studzińska
radca prawny

UZASADNIENIE

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/68/WE 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. Urz. WE L 059 z 27.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 17), zwana dalej „dyrektywą 97/68/WE”, ustanawia maksymalne poziomy emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych zawieszonych w gazie (PM) przez silniki wysokoprężne montowane w maszynach budowlanych, rolniczych i leśnych, wagonach silnikowych i lokomotywach, statkach żeglugi śródlądowej, silnikach pracujących przy stałej prędkości obrotowej oraz małych silnikach benzynowych stosowanych w różnego rodzaju maszynach.

Dyrektywa 97/68/WE przewiduje etapowe wprowadzanie coraz surowszych limitów emisji oraz odpowiadające poszczególnym etapom terminy zgodności. Aby wprowadzić do obrotu nowe silniki, wytwórcy muszą zagwarantować, że spełniają one wymogi związane z limitami emisji.

Dyrektywa 97/68/WE podlegała szeregu zmianom związanym z postępem technicznym, harmonizacją przepisów na poziomie globalnym oraz z sytuacją gospodarczą Unii Europejskiej.

Dyrektywę 97/68/WE zmieniono:

- 1) dyrektywą Komisji 2001/63/WE z dnia 17 sierpnia 2001 r. dostosowującą do postępu technicznego dyrektywę 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 227 z 23.08.2001, str. 41; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 26, str. 422);
- 2) dyrektywą 2002/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 grudnia 2002 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE

- L 035 z 11.02.2003, str. 28; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 73);
- 3) dyrektywą 2004/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników spalinowych montowanych w niedrogowych maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. UE L 146 z 25.06.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 341), zwaną dalej „dyrektywą 2004/26/WE”;
 - 4) dyrektywą Rady 2006/105/WE z dnia 20 listopada 2006 r. dostosowującą dyrektywy 79/409/EWG, 92/43/EWG, 97/68/WE, 2001/80/WE i 2001/81/WE w dziedzinie środowiska naturalnego, w związku z przystąpieniem Bułgarii i Rumunii (Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 368), zwaną dalej „dyrektywą 2006/105/WE”;
 - 5) rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 596/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dostosowującym do decyzji Rady 1999/468/WE niektóre akty podlegające procedurze, o której mowa w art. 251 Traktatu, w zakresie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą. Dostosowanie do procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą - Część czwarta (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14), zwanym dalej „rozporządzeniem 596/2009”;
 - 6) dyrektywą Komisji 2010/26/UE z dnia 31 marca 2010 r. (Dz. Urz. UE L 86 z 01.04.2010, str. 29), zwaną dalej „dyrektywą 2010/26/UE”;
 - 7) dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/88/UE z dnia 16 listopada 2011 r. (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1), zwaną dalej „dyrektywą 2011/88/UE”;
 - 8) oraz dyrektywą Komisji 2012/46/UE z dnia 6 grudnia 2012 r. (Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 80).

Pierwsze cztery dyrektywy (do dyrektywy 2004/26/WE) implementowano do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 202, poz. 1681), zwanym dalej „rozporządzeniem spalinowym”, transponującym do prawa polskiego dyrektywę 97/68/WE.

Dyrektywa 2010/26/UE została wdrożona do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 29 marca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 69, poz. 366), które obowiązuje od dnia 1 kwietnia 2011 r.

Dyrektywę 2011/88/UE implementowano do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 18 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. poz. 1226).

Dyrektywa 2006/105/WE (wydana w związku z akcesją Bułgarii i Rumunii do UE) i rozporządzenie 596/2009 nie wymagały implementacji.

W dniu 10 stycznia 2013 r. weszła w życie dyrektywa Komisji 2012/46/UE z dnia 6 grudnia 2012 r. zmieniająca dyrektywę 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 80), zwana dalej „dyrektywą 2012/46/UE”.

Dyrektywa 2012/46/UE nie wprowadza nowych surowszych limitów emisji.

Głównym celem projektowanej regulacji jest wywiązanie się z obowiązku Polski, jako państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z implementacji do prawa krajowego przepisów dyrektywy 2012/46/WE zmieniającej dyrektywę 97/68/WE. Dotychczasowy stan przepisów polskich uwzględnia przepisy dyrektywy 97/68/WE wraz z jej późniejszymi zmianami jakie miały miejsce przed wydaniem dyrektywy 2012/46/UE. Projektowana regulacja ma na celu implementację zmian wprowadzonych art. 1 dyrektywy 2012/46/UE do dyrektywy 97/68/WE, które polegają na doprecyzowaniu metod pomiarów emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych oraz na uszczegółowieniu wymagań dotyczących właściwego funkcjonowania systemów kontroli zanieczyszczeń gazowych, systemów ostrzegania operatorów maszyn oraz badania wyżej wymienionych systemów i trwałości emisji. W zakresie kontroli emisji NO_x zachodzi konieczność wprowadzenia systemu ostrzegania, opartego na przepisach rozporządzenia (WE) nr 595/2009, dotyczącego pojazdów

ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI), połączonego z dwustopniowym systemem wymuszającym, który zmniejsza znacząco osiągi silnika, a co za tym idzie zmusza do przestrzegania przepisów. W związku ze zmianami technologicznymi wprowadzonymi w silnikach etapu IV i stosowanymi w nich układami oczyszczania spalin, aby zagwarantować skuteczność zmniejszenia emisji w czasie pracy silnika należy dostosować się do zmienionych wymogów w zakresie trwałości emisji. Zmienione zostały również dokumenty informacyjne załączane do wniosku o wydanie certyfikatu homologacji typu.

Odnośnie do przewidywanych skutków wejścia w życie rozporządzenia omawiana regulacja powinna być dobrze przyjęta w przedsiębiorstwach objętych jej zakresem, bowiem powinna zmniejszyć zakres interpretacji wyników badań i ograniczyć liczbę błędów w czasie dokonywania analizy emisji silnika.

Z uwagi na już dwukrotne zmiany rozporządzenia spalinowego implementacja przepisów dyrektywy 2012/46/UE powinna być zrealizowana poprzez wydanie nowego rozporządzenia ujmującego dotychczasowy stan przepisów dyrektywy 97/68/WE w jednym akcie.

Przepisy dyrektywy 2012/46/UE zostały uwzględnione w projekcie rozporządzenia spalinowego w:

- 1) załączniku nr 2 dotyczącym podstawowych cech charakterystycznych silnika macierzystego poprzez zmianę pkt 3 i 4 oraz dodanie nowych pkt 5, 6 i 7. W celu odzwierciedlenia postępu technicznego zmodyfikowane zostały dokumenty informacyjne załączane do wniosku o wydanie certyfikatu homologacji typu;
- 2) załączniku nr 3 dotyczącym podstawowych cech charakterystycznych rodziny silników poprzez zmianę ppkt 3.1.8 i 4.2. W celu odzwierciedlenia postępu technicznego zaktualizowane zostały dokumenty informacyjne załączane do wniosku o wydanie certyfikatu homologacji typu;
- 3) załączniku nr 4 dotyczącym podstawowych cech charakterystycznych typu silnika w obrębie rodziny. Dodany został ppkt 9.3, zmieniony został pkt 10 dotyczący wyników badań dla silników o zapłonie samoczynnym oraz dodano pkt 11 dotyczący wyboru kategorii mocy silnika. Zaktualizowane zostały dokumenty informacyjne załączane do wniosku o wydanie certyfikatu homologacji typu;
- 4) załączniku nr 5 zawierającym wymagania w zakresie homologacji typu dotyczące etapów IIIB i IV zmieniony został ppkt 1.3.2.2 (rozszerzone zostały warunki kontrolne dotyczące silników etapu IV i pracy w niskiej temperaturze), ppkt 1.3.2.3.2

(doprecyzowano cele uruchamiania pomocniczej strategii kontroli emisji) oraz ppkt 1.4 (zmieniono tytuł tego podpunktu na "Wymagania dotyczące systemu kontroli emisji NO_x w silnikach etapu IIIB"). Dodano również ppkt 1.5 określający wymagania dotyczące systemu kontroli emisji NO_x w silnikach etapu IV, ppkt 1.6 określający obszar kontrolny stosowany w przypadku etapu IV, oraz ppkt 1.7 określający zasady sprawdzania emisji gazów ze skrzyni korbowej w przypadku silników etapu IV;

- 5) załączniku nr 6, dodanym jako nowy załącznik zawierający wymogi zapewnienia właściwego działania systemu kontroli emisji NO_x. Wprowadzono system ostrzegania oparty na przepisach rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dotyczącego pojazdów ciężarowych o dużej ładowności Euro VI, połączony z dwustopniowym systemem wymuszającym, który zmniejsza znacząco osiągi silnika co pozwala skutecznie ograniczyć emisję;
- 6) załączniku nr 7, dodanym jako nowy załącznik określający wymagania dotyczące obszaru kontrolnego w przypadku silników etapu IV;
- 7) załączniku nr 8 dotyczącym procedury testu dla silników o zapłonie samoczynnym. Zmieniony został ppkt 1.2 dotyczący wyboru procedury badania. Zmieniony został również pkt 12 dotyczący wymagań trwałości emisji dla silników o zapłonie samoczynnym etapu IIIA i IIIB, pkt 13 określający sprawdzanie trwałości emisji dla silników o zapłonie samoczynnym etapu IV oraz pkt 14 dotyczący okresu trwałości emisji dla silników etapów IIIA, IIIB oraz IV. Dodany został również pkt 15 dotyczący określania emisji CO₂ dla silników etapów I, II, IIIA, IIIB oraz IV oraz pkt 16 odnoszący się do alternatywnego określania emisji CO₂;
- 8) załączniku nr 9 dotyczącym procedury testu dla silników o zapłonie iskrowym. Dodane zostały ppkt 14.2.3 i 14.2.4. Uzupełniono wymagania związane z oznakowaniem silnika o zapłonie iskrowym;
- 9) załączniku nr 13, poprzez zmianę zawartego w nim wzoru arkusza danych silników posiadających certyfikat homologacji typu;
- 10) załączniku nr 14, dodanym jako nowy załącznik określający uznawanie alternatywnych homologacji typu.

Dodatkowo wszystkie tabele umieszczone dotychczas w rozporządzeniu spalinowym, poza tabelami umieszczonymi w załącznikach nr od 1 do 14, umieszczono w dodatkowym załączniku nr 15.

Zgodnie z § 45 projektu, rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny” oraz Ministerstwa Gospodarki, zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) oraz art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Na podstawie § 51 ust.1 pkt 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów zostanie przedstawiona informacja o podmiotach, które ewentualnie zgłoszą zainteresowanie pracami nad projektem rozporządzenia w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do przepisu § 32 ust. 3 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt wraz z uzasadnieniem zostanie przesłany do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w celu ewentualnego uzyskania stanowiska dotyczącego oceny skutków regulacji (OSR), w szczególności pod względem jej zakresu i zakresu konsultacji publicznych i opiniowania projektu.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.