

Dziennik Urzędowy

L 213

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

18 sierpnia 2009

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 749/2009 z dnia 17 sierpnia 2009 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 1

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 750/2009 z dnia 17 sierpnia 2009 r. zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem (WE) nr 945/2008 na rok gospodarczy 2008/2009 ... 3

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 751/2009 z dnia 17 sierpnia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 745/2009 ustalające należności celne przywozowe w sektorze zbóż mające zastosowanie od dnia 16 sierpnia 2009 r. 5

★ **Rozporządzenie Komisji (WE) nr 752/2009 z dnia 17 sierpnia 2009 r. rejestrujące w rejestrze chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych nazwę (Batata doce de Aljezur (ChOG))** 8

DYREKTYWY

★ **Dyrektywa Komisji 2009/108/WE z dnia 17 sierpnia 2009 r. zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych⁽¹⁾** 10

1

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa

DECYZJE

Komisja

2009/616/WE:

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 17 sierpnia 2009 r. dotycząca niewłączenia oleju naftowego CAS 92062-35-6 do załącznika I do dyrektywy Rady 91/414/EWG oraz cofnięcia zezwoleń na środki ochrony roślin zawierające tę substancję (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 6303) ⁽¹⁾** 26

2009/617/WE:

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 17 sierpnia 2009 r. dotycząca niewłączenia oleju parafinowego CAS 64742-54-7 do załącznika I do dyrektywy Rady 91/414/EWG oraz cofnięcia zezwoleń na środki ochrony roślin zawierające tę substancję (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 6305) ⁽¹⁾** 28



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 749/2009

z dnia 17 sierpnia 2009 r.

ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie (WE) nr 1580/2007 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XV do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 138 rozporządzenia (WE) nr 1580/2007, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 18 sierpnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	MK	29,6
	XS	21,6
	ZZ	25,6
0707 00 05	MK	29,2
	TR	101,7
	ZZ	65,5
0709 90 70	TR	104,4
	ZZ	104,4
0805 50 10	AR	75,2
	UY	84,5
	ZA	58,0
	ZZ	72,6
0806 10 10	EG	152,2
	IL	133,8
	MA	141,6
	TR	138,1
	US	170,2
	ZA	147,9
	ZZ	147,3
	ZZ	147,3
0808 10 80	AR	112,7
	BR	63,2
	CL	83,6
	NZ	83,8
	US	87,1
	ZA	77,1
	ZZ	84,6
0808 20 50	AR	104,5
	CN	60,2
	TR	135,4
	ZA	92,6
	ZZ	98,2
0809 30	TR	129,0
	ZZ	129,0
0809 40 05	IL	107,7
	ZZ	107,7

⁽¹⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 750/2009**z dnia 17 sierpnia 2009 r.****zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem (WE) nr 945/2008 na rok gospodarczy 2008/2009**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 951/2006 z dnia 30 czerwca 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 318/2006 w odniesieniu do handlu z państwami trzecimi w sektorze cukru ⁽²⁾, w szczególności jego art. 36 ust. 2 akapit drugi zdanie drugie,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Kwoty cen reprezentatywnych oraz dodatkowych należności stosowanych przy przywozie cukru białego, cukru

surowego oraz niektórych syropów zostały ustalone na rok gospodarczy 2008/2009 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 945/2008 ⁽³⁾. Te ceny i kwoty zostały ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 746/2009 ⁽⁴⁾.

(2) Zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 951/2006 dane, którymi dysponuje obecnie Komisja, stanowią podstawę do korekty wymienionych kwot,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Ceny reprezentatywne i dodatkowe należności celne mające zastosowanie w ramach przywozu produktów, o których mowa w art. 36 rozporządzenia (WE) nr 951/2006, ustalone na rok gospodarczy 2008/2009 rozporządzeniem (WE) nr 945/2008, zostają zmienione zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 18 sierpnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 178 z 1.7.2006, s. 24.⁽³⁾ Dz.U. L 258 z 26.9.2008, s. 56.⁽⁴⁾ Dz.U. L 212 z 15.8.2009, s. 8.

ZAŁĄCZNIK

Zmienione kwoty cen reprezentatywnych i dodatkowych należności celnych przywozowych dla cukru białego, cukru surowego oraz produktów objętych kodem CN 1702 90 95, obowiązujące od dnia 18 sierpnia 2009 r.

(EUR)

Kod CN	Kwota ceny reprezentatywnej za 100 kg netto produktu	Kwota dodatkowej należności za 100 kg netto produktu
1701 11 10 ⁽¹⁾	37,14	0,14
1701 11 90 ⁽¹⁾	37,14	3,76
1701 12 10 ⁽¹⁾	37,14	0,01
1701 12 90 ⁽¹⁾	37,14	3,47
1701 91 00 ⁽²⁾	38,65	5,91
1701 99 10 ⁽²⁾	38,65	2,74
1701 99 90 ⁽²⁾	38,65	2,74
1702 90 95 ⁽³⁾	0,39	0,29

⁽¹⁾ Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt III załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

⁽²⁾ Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt II załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

⁽³⁾ Stawka dla zawartości sacharozy wynoszącej 1 %.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 751/2009**z dnia 17 sierpnia 2009 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 745/2009 ustalające należności celne przywozowe w sektorze
zbóż mające zastosowanie od dnia 16 sierpnia 2009 r.**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1249/96 z dnia 28 czerwca 1996 r. w sprawie zasad stosowania (należności przywozowe w sektorze zbóż) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1766/92 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 2 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należności celne przywozowe w sektorze zbóż mające zastosowanie od dnia 16 sierpnia 2009 r. zostały ustalone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 745/2009 ⁽³⁾.

- (2) Ponieważ obliczona średnia należności celnych przywozowych różni się o 5 EUR/t od ustalonej należności, należy wprowadzić odpowiednią korektę należności celnych przywozowych ustalonych w rozporządzeniu (WE) nr 745/2009.

- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 745/2009,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załączniki I i II do rozporządzenia (WE) nr 745/2009 zastępują się załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 sierpnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 161 z 29.6.1996, s. 125.⁽³⁾ Dz.U. L 212 z 15.8.2009, s. 5.

ZAŁĄCZNIK I

Należności celne przywozowe na produkty, o których mowa w art. 136 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1234/2007, mające zastosowanie od dnia 18 sierpnia 2009 r.

Kod CN	Wyszczególnienie towarów	Należność przywozowa ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	PSZENICA twarda wysokiej jakości	0,00
	średniej jakości	0,00
	niskiej jakości	12,83
1001 90 91	PSZENICA zwyczajna, do siewu	0,00
ex 1001 90 99	PSZENICA zwyczajna wysokiej jakości, inna niż do siewu	0,00
1002 00 00	ŻYTO	78,15
1005 10 90	KUKURYDZA siewna, inna niż hybryda	32,13
1005 90 00	KUKURYDZA, inna niż do siewu ⁽²⁾	32,13
1007 00 90	Ziarno SORGO, inne niż hybryda do siewu	83,14

⁽¹⁾ W przypadku towarów przywożonych do Wspólnoty przez Ocean Atlantycki lub przez Kanał Sueski, zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1249/96, importer może skorzystać z obniżki należności celnych o:

- 3 EUR/t, jeśli port wyładunkowy znajduje się na Morzu Śródziemnym,
- 2 EUR/t, jeśli port wyładunkowy znajduje się w Danii, Estonii, Irlandii, na Łotwie, Litwie, w Polsce, Finlandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii lub na atlantyckim wybrzeżu Półwyspu Iberyjskiego.

⁽²⁾ Importer może skorzystać z obniżki o stałą stawkę zryczałtowaną w wysokości 24 EUR/t, jeśli spełnione zostały warunki ustanowione w art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1249/96.

ZAŁĄCZNIK II

Czynniki uwzględnione przy obliczaniu należności ustalonych w załączniku I

14.8.2009

1) Średnie z okresu rozliczeniowego określonego w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1249/96:

(EUR/t)

	Pszenvca zwyczajna ⁽¹⁾	Kukurydza	Pszenvca twarda wysokiej jakości	Pszenvca twarda średniej jakości ⁽²⁾	Pszenvca twarda niskiej jakości ⁽³⁾	Jęczmień
Giełda	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Notowanie	164,94	92,62	—	—	—	—
Cena FOB USA	—	—	156,53	146,53	126,53	61,21
Premia za Zatokę	—	17,50	—	—	—	—
Premia za Wielkie Jeziora	6,28	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Premia dodatnia w wysokości 14 EUR/t włączona (art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1249/96).⁽²⁾ Premia ujemna w wysokości 10 EUR/t (art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1249/96).⁽³⁾ Premia ujemna w wysokości 30 EUR/t (art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1249/96).

2) Średnie z okresu rozliczeniowego określonego w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1249/96:

Koszt frachtu: Zatoka Meksykańska–Rotterdam: 18,19 EUR/t

Koszt frachtu: Wielkie Jeziora–Rotterdam: 17,66 EUR/t

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 752/2009**z dnia 17 sierpnia 2009 r.****rejestrujące w rejestrze chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych
nazwę (Batata doce de Aljezur (ChOG))**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 510/2006 z dnia 20 marca 2006 r. w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 6 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (WE) nr 510/2006 oraz na mocy art. 17 ust. 2 tego rozporządzenia wniosek Portugalii o rejestrację nazwy „Batata doce de Aljezur” został opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾.

- (2) Ponieważ do Komisji nie wpłynęło żadne oświadczenie o sprzeciwie zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 510/2006, nazwa ta powinna zostać zarejestrowana,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Nazwa wymieniona w załączniku do niniejszego rozporządzenia zostaje zarejestrowana.

*Artykuł 2*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 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Mariann FISCHER BOEL
Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 93 z 31.3.2006, s. 12.

⁽²⁾ Dz.U. C 324 z 19.12.2008, s. 31.

ZAŁĄCZNIK

Produkty rolne przeznaczone do spożycia przez ludzi wymienione w załączniku I do Traktatu:

Klasa 1.6. Owoce, warzywa i zboża świeże lub przetworzone

PORTUGALIA

Batata doce de Aljezur (ChOG)

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2009/108/WE

z dnia 17 sierpnia 2009 r.

zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych⁽²⁾ jest jedną z dyrektyw częściowych odnoszących się do procedury homologacji typu WE dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, ustanowionej dyrektywą 2002/24/WE.
- (2) Aby uwzględnić szczególne działanie pojazdów hybrydowych, należy dostosować procedurę badań na potrzeby homologacji typu, wykorzystywaną do pomiarów zanieczyszczeń gazowych z dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych. W tym celu należy przyjąć procedurę podobną do procedury stosowanej w regulaminie nr 83 EKG ONZ dotyczącym emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik.
- (3) Aby zapewnić zgodność pojazdów hybrydowych z dopuszczalnymi wartościami hałasu określonymi w dyrektywie 97/24/WE we wszystkich trybach pracy, konieczne jest również dostosowanie ustanowionej w dyrektywie 97/24/WE procedury badań na potrzeby homologacji typu wykorzystywanej do pomiaru poziomu hałasu.
- (4) W związku z tym dyrektywa 97/24/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona.

- (5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 2) w załączniku III do rozdziału 9 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy;
- 3) w załączniku IV do rozdziału 9 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 maja 2010 r. państwa członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu WE ani zabronić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu dwu- lub trzykołowych pojazdów zachowujących zgodność z przepisami dyrektywy 97/24/WE zmienionej niniejszą dyrektywą ze względu na środki zapobiegające zanieczyszczaniu powietrza lub emisjom hałasu.

2. Z mocą od dnia 1 maja 2010 r. państwa członkowskie, ze względu na środki zapobiegające zanieczyszczaniu powietrza lub emisjom hałasu, odmawiają przyznania homologacji typu WE wszelkim nowym dwu- lub trzykołowym pojazdom silnikowym, które nie zachowują zgodności z przepisami dyrektywy 97/24/WE zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2010 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, s. 1.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Günter VERHEUGEN
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZMIANA ZAŁĄCZNIKA II DO ROZDZIAŁU 5 DYREKTYWY 97/24/WE

W załączniku II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się pkt 1.10 w brzmieniu:

„1.10. »Pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym (HEV)« oznacza motorower, pojazd trzy- lub czterośladowy, którego napęd mechaniczny czerpie energię z obu niżej wymienionych źródeł energii dostępnych w pojeździe:

- a) paliwa zużywalnego;
- b) urządzenia magazynującego energię elektryczną.”;

2) dodaje się pkt 2.2.1.3 w brzmieniu:

„2.2.1.3. W przypadku pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym stosuje się również dodatek 3.”;

3) dodaje się dodatek 3 w brzmieniu:

„Dodatek 3

Procedura badania emisji dla hybrydowych motocykli, pojazdów trójśladowych lub czterośladowych z napędem elektrycznym

1. ZAKRES

Niniejszy załącznik określa szczegółowe wymagania dotyczące homologacji typu pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym (HEV).

2. KATEGORIE POJAZDÓW HYBRYDOWYCH Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

Doładowanie pojazdu	Doładowanie ze źródeł zewnętrznych ⁽¹⁾ (OVC)		Bez doładowania ze źródeł zewnętrznych ⁽²⁾ (NOVC)	
	Bez przełącznika	Z przełącznikiem	Bez przełącznika	Z przełącznikiem
Przełącznik trybu działania				

⁽¹⁾ Określone również jako »doładowywane zewnętrznie«.

⁽²⁾ Określone również jako »nieładowywane zewnętrznie«.

3. METODY BADANIA TYPU I

W przypadku badania typu I hybrydowe motocykle lub motocykle trójśladowe z napędem elektrycznym poddaje się badaniu zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a), jak określono w pkt 2.2.1.1.5 załącznika II. W przypadku każdego warunku badania wynik badania emisji powinien być zgodny z dopuszczalnymi wartościami określonymi z pkt 2.2.1.1.5 załącznika II.

3.1. **Pojazdy doładowywane zewnętrznie (OVC HEV) bez przełącznika trybu działania**

3.1.1. Przeprowadza się dwa badania w następujących warunkach:

Warunek A: badanie przeprowadza się z użyciem całkowicie naładowanego urządzenia magazynującego energię elektryczną.

Warunek B: badanie przeprowadza się z użyciem minimalnie naładowanego (maksymalnie rozładowanego) urządzenia magazynującego energię elektryczną.

Profil stanu naładowania (SOC) urządzenia magazynującego energię elektryczną na różnych etapach badania typu I podano w subdodatku 3.

3.1.2. Warunek A

3.1.2.1. Procedura badania rozpoczyna się rozładowaniem:

- a) podczas jazdy ze stałą prędkością 50 km/h do momentu uruchomienia się silnika paliwowego w pojeździe hybrydowym; lub
- b) jeżeli pojazd nie jest w stanie osiągnąć stałej prędkości 50 km/h bez uruchamiania silnika paliwowego, prędkość jest zmniejszana do stałej prędkości, przy której w określonym czasie/na określonym odcinku drogi (do uzgodnienia między służbą techniczną a producentem) silnik paliwowy nie uruchomi się; lub

c) stosownie do zaleceń producenta.

Silnik paliwowy należy wyłączyć w ciągu 10 sekund od jego automatycznego uruchomienia.

3.1.2.2. Kondycjonowanie pojazdu

3.1.2.2.1. Przed rozpoczęciem badania pojazd jest umieszczany w pomieszczeniu o względnie stałej temperaturze między 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C). Kondycjonowanie należy prowadzić przez co najmniej sześć godzin i kontynuować aż temperatura oleju w silniku i temperatura płynu chłodniczego (jeżeli jest stosowany) będzie odpowiadać temperaturze pomieszczenia ± 2 K, a urządzenie magazynujące energię elektryczną zostanie całkowicie naładowane zgodnie z procedurą ładowania opisaną w pkt 3.1.2.2.2.

3.1.2.2.2. Podczas wyrównywania temperatury pojazdu urządzenie magazynujące energię elektryczną ładuje się, stosując procedurę normalnego doładowania nocnego zgodnie z pkt 4.1.2 subdodatku 2.

3.1.2.3. Procedura badania

3.1.2.3.1. Pojazd jest uruchamiany w sposób przewidziany dla zwykłego użytkownika przez kierowcę. Cykl pierwszy zaczyna się od rozpoczęcia procedury rozruchu pojazdu.

3.1.2.3.2. Można stosować procedury badania określone w pkt 3.1.2.3.2.1 lub pkt 3.1.2.3.2.2.

3.1.2.3.2.1. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu, a zakończyć jak określono w obowiązującej procedurze badania (dodatek 1 lub dodatek 1a) (koniec pobierania próbek).

3.1.2.3.2.2. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu i kontynuować przez szereg powtarzanych cykli badania. Pobieranie próbek kończy się po zakończeniu ostatniego okresu pracy na biegu jałowym, gdy stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnie poziom minimalny (koniec pobierania próbek).

Bilans energii elektrycznej Q [Ah], zmierzony według procedury określonej w subdodatku 1, jest wykorzystany do ustalenia, w którym momencie stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnął poziom minimalny.

Uznaje się, że stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnął poziom minimalny w cyklu N badania, jeżeli bilans energii elektrycznej podczas cyklu $N + 1$ badania wynosi nie więcej niż 3 % rozładowania, wyrażone jako procent nominalnej pojemności magazynowanej energii (w Ah) w stanie maksymalnego załadowania.

Na wniosek producenta przeprowadzone mogą zostać dodatkowe cykle badań, a ich wyniki mogą zostać uwzględnione w obliczeniach opisanych w pkt 3.1.2.3.5 i 3.1.2.3.6, pod warunkiem że bilans energii elektrycznej dla każdego dodatkowego cyklu badań pokazuje mniejsze rozładowanie urządzenia magazynującego energię elektryczną niż w poprzednim cyklu.

Między poszczególnymi cyklami dozwolony jest maksymalnie 10-minutowy okres parowania.

3.1.2.3.3. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

3.1.2.3.4. Gazy spalinowe są analizowane zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

3.1.2.3.5. Wyniki cyklu łączonego dla warunku A są zapisywane jako $m1$. W przypadku badań prowadzonych zgodnie z pkt 3.1.2.3.2.1 $m1$ odpowiada wynikom pojedynczego przebiegu cyklu wyrażonym w gramach. W przypadku badań prowadzonych zgodnie z pkt 3.1.2.3.2.2 $m1$ odpowiada sumie wyników przebiegu N cykli wyrażonej w gramach.

$$m1 = \sum_{i=1}^N m_i$$

3.1.2.3.6. Obliczana jest średnia masa emisji każdego zanieczyszczenia w g/km dla warunku A ($M1$):

$$M1 = m1/Dtest1$$

gdzie $Dtest1$ oznacza całkowite rzeczywiste przebyte odległości podczas badania przeprowadzonego w ramach warunku A.

3.1.3. Warunek B

3.1.3.1. Kondycjonowanie pojazdu

- 3.1.3.1.1. Zainstalowane w pojeździe urządzenie magazynujące energię elektryczną należy rozładować zgodnie z pkt 3.1.2.1.
- 3.1.3.1.2. Przed rozpoczęciem badania pojazd jest umieszczany w pomieszczeniu o względnie stałej temperaturze między 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C). Kondycjonowanie należy prowadzić przez co najmniej sześć godzin i kontynuować aż temperatura oleju w silniku i temperatura płynu chłodniczego (jeżeli jest stosowany) będzie odpowiadać temperaturze pomieszczenia ± 2 K.
- 3.1.3.2. Procedura badania
- 3.1.3.2.1. Pojazd jest uruchamiany w sposób przewidziany dla zwykłego użytkowania przez kierowcę. Cykl pierwszy zaczyna się od rozpoczęcia procedury rozruchu pojazdu.
- 3.1.3.2.2. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu, a zakończyć jak określono w obowiązującej procedurze badania (dodatek 1 lub dodatek 1a) (koniec pobierania próbek).
- 3.1.3.2.3. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).
- 3.1.3.2.4. Gazy spalinowe są analizowane zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).
- 3.1.3.2.5. Wyniki w cyklu łącznym dla warunku B są zapisywane jako m_2 .
- 3.1.3.2.6. Obliczana jest średnia masa emisji każdego zanieczyszczenia w g/km dla warunku B (M_2):

$$M_2 = m_2 / D_{test2}$$

gdzie D_{test2} oznacza całkowite rzeczywiste odległości przebyte podczas badania przeprowadzonego w ramach warunku B.

- 3.1.4. Wyniki badania
- 3.1.4.1. W przypadku badania przeprowadzanego zgodnie z pkt 3.1.2.3.2.1 wartości ważone są obliczane w następujący sposób:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2) / (D_e + D_{av})$$

gdzie:

- M = masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr,
- M_1 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy całkowicie naładowanym urządzeniu magazynującym energię elektryczną,
- M_2 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy minimalnie naładowanym (maksymalnie rozładowanym) urządzeniu magazynującym energię elektryczną,
- D_e = zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną zgodnie z procedurą opisaną w subdodatku 2
- D_{av} = przyjęta średnia odległość przebyta przez pojazd wykorzystywany w ramach warunku B w czasie między dwoma doładowaniami urządzenia magazynującego energię:
- 4 km dla motocykli kategorii 1 (pojemność silnika < 150 cm³),
 - 6 km dla motocykli kategorii 2 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, $V_{max} < 130$ km/h),
 - 10 km dla motocykli kategorii 3 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, $V_{max} > 130$ km/h).

- 3.1.4.2. W przypadku badań przeprowadzanych zgodnie z pkt 3.1.2.3.2.2, wartości ważone obliczane są w następujący sposób:

$$M = (D_{ovc} \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2) / (D_{ovc} + D_{av})$$

gdzie:

- M = masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr,

- M1 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy całkowicie naładowanym urządzeniu magazynującym energię elektryczną,
- M2 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy minimalnie naładowanym (maksymalnie rozładowanym) urządzeniu magazynującym energię elektryczną,
- Dovc = zasięg w przypadku doładowania ze źródeł zewnętrznych zgodnie z procedurą opisaną w subdodatku 2,
- Dav = przyjęta średnia odległość przebyta przez pojazd wykorzystywany w ramach warunku B w czasie między dwoma doładowaniami urządzenia magazynującego energię:
- 4 km dla motocykli kategorii 1 (pojemność silnika < 150 cm³),
 - 6 km dla motocykli kategorii 2 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax < 130 km/h),
 - 10 km dla motocykli kategorii 3 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax > 130 km/h).

3.2. Pojazdy doładowywane zewnątrz (OVC) wyposażone w przełącznik trybu działania

3.2.1. Przeprowadza się dwa badania w następujących warunkach:

- 3.2.1.1. Warunek A: badanie przeprowadza się z użyciem całkowicie naładowanego urządzenia magazynującego energię elektryczną.
- 3.2.1.2. Warunek B: badanie przeprowadza się z użyciem minimalnie naładowanego (maksymalnie rozładowanego) urządzenia magazynującego energię elektryczną.
- 3.2.1.3. Przełącznik trybu działania należy ustawić we właściwym położeniu, jak zaznaczono w poniższej tabeli:

Dostępne tryby działania	— Wyłącznie zasilanie elektryczne — Hybrydowy (1)	— Wyłącznie zasilanie paliwem — Hybrydowy (1)	— Wyłącznie zasilanie elektryczne — Wyłącznie zasilanie paliwem — Hybrydowy (1)	— Tryb hybrydowy n ... — Tryb hybrydowy m
Położenie przełącznika trybu działania przy warunku A (maksymalne naładowanie)	Hybrydowy (1)	Hybrydowy (1)	Hybrydowy (1)	Tryb hybrydowy z maks. wykorzystaniem energii elektrycznej (2)
Położenie przełącznika trybu działania przy warunku B (minimalne naładowanie)	Hybrydowy (1)	Zasilanie paliwem	Zasilanie paliwem	Tryb hybrydowy z maks. zużyciem paliwa (3)

(1) Jeżeli dostępna jest większa liczba »trybów hybrydowych« niż jeden, stosowana jest procedura z ostatniej kolumny po prawej stronie.

(2) Tryb hybrydowy z maksymalnym wykorzystaniem energii elektrycznej:

Tryb hybrydowy, w którym można stwierdzić najwyższe zużycie energii elektrycznej wśród możliwych do wyboru trybów hybrydowych podczas badania zgodnie z warunkiem A; tryb ten należy ustalić w porozumieniu ze służbą techniczną na podstawie informacji dostarczonych przez producenta.

(3) Tryb hybrydowy z maksymalnym zużyciem paliwa:

Tryb hybrydowy, w którym można stwierdzić najwyższe zużycie paliwa wśród możliwych do wyboru trybów hybrydowych podczas badania zgodnie z warunkiem B; tryb ten należy ustalić w porozumieniu ze służbą techniczną na podstawie informacji dostarczonych przez producenta.

3.2.2. Warunek A

3.2.2.1. Jeżeli zasięg pojazdu przy zasilaniu wyłącznie energią elektryczną jest większy niż odległość przy jednym pełnym cyklu, na wniosek producenta badanie typu I można przeprowadzić w trybie zasilania wyłącznie energią elektryczną, po uzyskaniu zgody służby technicznej. W takim przypadku wartość m1 w pkt 3.2.2.4.5 wynosi 0.

3.2.2.2. Procedura badania rozpoczyna się rozładowaniem urządzenia magazynującego energię elektryczną w pojeździe.

3.2.2.2.1. Jeżeli pojazd posiada tryb jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną, rozładowanie urządzenia magazynującego energię elektryczną odbywa się podczas jazdy (na torze testowym, hamowni podwozowej itp.) z przełącznikiem przestawionym w położenie zasilania wyłącznie energią elektryczną i ze stałą prędkością odpowiadającą 70 % ± 5 % maksymalnej prędkości pojazdu podanej przez producenta. Zakończenie rozładowywania następuje w jednej z następujących sytuacji:

- a) gdy pojazd nie jest w stanie jechać z prędkością równą 65 % swojej maksymalnej prędkości;
 - b) gdy standardowe wskaźniki na tablicy przyrządów informują kierowcę, iż należy zatrzymać pojazd;
 - c) po przejechaniu odległości 100 km.
- 3.2.2.2.2. Jeżeli pojazd nie posiada trybu jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną, urządzenie magazynujące energię elektryczną rozładowuje się:
- a) podczas jazdy ze stałą prędkością 50 km/h lub z maksymalną prędkością w trybie zasilania wyłącznie energią elektryczną, do momentu uruchomienia się silnika paliwowego w pojeździe hybrydowym; lub
 - b) jeżeli pojazd nie jest w stanie osiągnąć stałej prędkości 50 km/h bez uruchamiania silnika paliwowego, prędkość należy zmniejszyć do stałej prędkości, przy której w określonym czasie/na określonym odcinku drogi (do uzgodnienia między służbą techniczną a producentem) silnik paliwowy nie uruchamia się; lub
 - c) stosownie do zaleceń producenta.

Silnik paliwowy należy wyłączyć w ciągu 10 sekund od jego automatycznego uruchomienia.

3.2.2.3. Kondycjonowanie pojazdu

3.2.2.3.1. Przed rozpoczęciem badania pojazd jest umieszczany w pomieszczeniu o względnie stałej temperaturze między 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C). Kondycjonowanie należy prowadzić przez co najmniej sześć godzin i kontynuować aż temperatura oleju w silniku i temperatura płynu chłodniczego (jeżeli jest stosowany) będzie odpowiadać temperaturze pomieszczenia ± 2 K, a urządzenie magazynujące energię elektryczną zostanie całkowicie naładowane zgodnie z procedurą ładowania opisaną w pkt 3.2.2.3.2.

3.2.2.3.2. Podczas wyrównywania temperatury pojazdu urządzenie magazynujące energię elektryczną ładuje się, stosując procedurę normalnego doładowania nocnego zgodnie z pkt 4.1.2 subdodatku 2.

3.2.2.4. Procedura badania

3.2.2.4.1. Pojazd jest uruchamiany w sposób przewidziany dla zwykłego użytkowania przez kierowcę. Cykl pierwszy zaczyna się od rozpoczęcia procedury rozruchu pojazdu.

3.2.2.4.2. Można stosować procedury badania określone w pkt 3.2.2.4.2.1. lub 3.2.2.4.2.2.

3.2.2.4.2.1. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu, a zakończyć zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a) (koniec pobierania próbek).

3.2.2.4.2.2. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu i kontynuować przez szereg powtarzanych cykli badania. Pobieranie próbek kończy się po zakończeniu ostatniego okresu pracy na biegu jałowym, gdy stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnie poziom minimalny zgodnie z określonym poniżej kryterium (koniec pobierania próbek).

Bilans energii elektrycznej Q [Ah], zmierzony według procedury określonej w subdodatku 1 do niniejszego dodatku, jest wykorzystany do ustalenia, w którym momencie stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnął poziom minimalny.

Uznaje się, że stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną osiągnął poziom minimalny w cyklu N badania, jeżeli bilans energii elektrycznej podczas cyklu $N + 1$ badania wynosi nie więcej niż 3 % rozładowania, wyrażone jako procent nominalnej pojemności urządzenia magazynującego energię elektryczną (w Ah) w stanie maksymalnego naładowania.

Istnieje możliwość przeprowadzenia dodatkowych cykli badań na wniosek producenta, a wyniki tych badania uwzględnia się w obliczeniach, o których mowa w pkt 3.2.2.4.5 i 3.2.2.4.6, pod warunkiem że bilans energii elektrycznej dla każdego dodatkowego cyklu badań wykazuje niższy poziom naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną niż w poprzednim cyklu.

Między poszczególnymi cyklami dopuszcza się maksymalnie 10-minutowy okres parowania.

- 3.2.2.4.3. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).
- 3.2.2.4.4. Gazy spalinowe są analizowane zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).
- 3.2.2.4.5. Wyniki cyklu łączonego dla warunku A są zapisywane jako m1. W przypadku badań prowadzonych zgodnie z pkt 3.2.2.4.2.1 m1 odpowiada wynikom pojedynczego przebiegu cyklu wyrażonym w gramach. W przypadku badań prowadzonych zgodnie z pkt 3.2.2.4.2.2 m1 odpowiada sumie wyników przebiegu N cykli wyrażonej w gramach.

$$m1 = \sum_1^N m_i$$

- 3.2.2.4.6. Obliczana jest średnia masa emisji każdego zanieczyszczenia w g/km dla warunku A (M1):

$$M1 = m1/Dtest1$$

gdzie Dtest1 oznacza całkowite rzeczywiste przebyte odległości podczas badania przeprowadzonego w ramach warunku A.

3.2.3. Warunek B

- 3.2.3.1. Jeżeli pojazd można eksploatować w różnych trybach hybrydowych (na przykład tryb jazdy sportowej, ekonomicznej, miejskiej, pozamiejskiej itp.), przełącznik jest ustawiany w położeniu umożliwiającym jazdę pojazdu w trybie hybrydowym z maksymalnym zużyciem paliwa (zob. pkt 3.2.1.3 powyżej, uwaga 3).

3.2.3.2. Kondycjonowanie pojazdu

- 3.2.3.2.1. Zainstalowane w pojeździe urządzenie magazynujące energię elektryczną należy rozładować zgodnie z pkt 3.2.2.2.

- 3.2.3.2.2. Przed rozpoczęciem badania pojazd jest umieszczany w pomieszczeniu o względnie stałej temperaturze między 293 K a 303 K (20 °C a 30 °C). Kondycjonowanie należy prowadzić przez co najmniej sześć godzin i kontynuować aż temperatura oleju w silniku i temperatura płynu chłodniczego (jeżeli jest stosowany) będzie odpowiadać temperaturze pomieszczenia ± 2 K.

3.2.3.3. Procedura badania

- 3.2.3.3.1. Pojazd jest uruchamiany w sposób przewidziany dla zwykłego użytkownika przez kierowcę. Cykl pierwszy zaczyna się od rozpoczęcia procedury rozruchu pojazdu.

- 3.2.3.3.2. Pobieranie próbek należy zacząć przed lub wraz z rozpoczęciem procedury rozruchu pojazdu, a zakończyć zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a) (koniec pobierania próbek).

- 3.2.3.3.3. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

- 3.2.3.3.4. Gazy spalinowe są analizowane zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

- 3.2.3.3.5. Wyniki cyklu łączonego dla warunku B są zapisywane jako m2.

- 3.2.3.3.6. Obliczana jest średnia masa emisji każdego zanieczyszczenia w g/km dla warunku B (M2):

$$M2 = m2/Dtest2$$

gdzie Dtest2 oznacza całkowite rzeczywiste odległości przebyte podczas badania przeprowadzonego w ramach warunku B.

3.2.4. Wyniki badania

- 3.2.4.1. W przypadku badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 3.2.2.4.2.1 wartości ważone obliczane są w następujący sposób:

$$M = (De \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(De + Dav)$$

gdzie:

M = masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr,

M1 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy całkowicie naładowanym urządzeniu magazynującym energię elektryczną,

M2 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy minimalnie naładowanym (maksymalnie rozładowanym) urządzeniu magazynującym energię elektryczną,

De = zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną zgodnie z procedurą opisaną w subdodatku 2,

Dav = przyjęta średnia odległość przebyta przez pojazd wykorzystywany w ramach warunku B w czasie między dwoma doładowaniami urządzenia magazynującego energię elektryczną:

— 4 km dla motocykli kategorii 1 (pojemność silnika < 150 cm³),

— 6 km dla motocykli kategorii 2 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax < 130 km/h),

— 10 km dla motocykli kategorii 3 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax > 130 km/h).

3.2.4.2. W przypadku badania przeprowadzonego zgodnie z pkt 3.2.2.4.2.2 wartości ważone obliczane są w następujący sposób:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2) / (Dovc + Dav)$$

gdzie:

M = masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr,

M1 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy całkowicie naładowanym urządzeniu magazynującym energię elektryczną obliczona w pkt 3.1.2.3.6,

M2 = średnia masa emisji zanieczyszczenia w gramach na kilometr przy minimalnie naładowanym (maksymalnie rozładowanym) urządzeniu magazynującym energię elektryczną obliczona w pkt 3.2.3.3.6,

Dovc = zasięg w przypadku doładowania ze źródeł zewnętrznych zgodnie z procedurą opisaną w subdodatku 2,

Dav = przyjęta średnia odległość przebyta przez pojazd wykorzystywany w ramach warunku B w czasie między dwoma doładowaniami urządzenia magazynującego energię elektryczną:

— 4 km dla motocykli kategorii 1 (pojemność silnika < 150 cm³),

— 6 km dla motocykli kategorii 2 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax < 130 km/h),

— 10 km dla motocykli kategorii 3 (pojemność silnika ≥ 150 cm³, Vmax > 130 km/h).

3.3. Pojazdy niedoładowywane zewnątrz (NOVC HEV) bez przełącznika trybu działania

3.3.1. Badanie pojazdów niedoładowywanych zewnątrz (NOVC HEV) bez przełącznika trybu działania, w trybie hybrydowym, jest przeprowadzane zgodnie z załącznikiem I do rozdziału 5.

3.3.2. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

3.4. Pojazdy niedoładowywane zewnątrz (NOVC HEV) z przełącznikiem trybu działania

3.4.1. Badanie pojazdów niedoładowywanych zewnątrz (NOVC HEV) wyposażonych w przełącznik trybu działania, w trybie hybrydowym, jest przeprowadzane zgodnie z załącznikiem I do rozdziału 5. Jeżeli dostępnych jest kilka trybów pracy hybrydowej, badanie przeprowadza się w trybie wybranym automatycznie po przekręceniu kluczyka zapłonu (tryb zwykły). Na podstawie informacji dostarczonych przez producenta służba techniczna upewnia się, czy wartości dopuszczalne są uzyskiwane przy wszystkich trybach hybrydowych.

3.4.2. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującą procedurą badania (dodatek 1 lub dodatek 1a).

4. METODY BADANIA TYPU II

4.1. Pojazdy badane są zgodnie z procedurą badania opisaną w dodatku 2.

Subdodatek 1

Metoda pomiaru bilansu energii elektrycznej akumulatora pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym doładowywanych zewnątrz i niedoładowywanych zewnątrz

1. Cel

1.1. Celem niniejszego subdodatku jest opisanie metody i przyrządów wymaganych do pomiaru bilansu energii elektrycznej pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym doładowywanych zewnątrz (OVC HEV) i pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym bez doładowania zewnętrznego (NOVC HEV).

2. Urządzenia i przyrządy pomiarowe
- 2.1. W czasie badań opisanych w pkt 3.1–3.4 prąd akumulatora jest mierzony przy pomocy przetwornika prądu z uchwytem zaciskowym lub przetwornika zamkniętego. Minimalna dokładność przetwornika prądu (tj. miernika natężenia bez urządzenia do gromadzenia danych) wynosi 0,5 % wartości mierzonej lub 0,1 % maksymalnej wartości skali.

Dla celów niniejszego badania nie należy stosować urządzeń diagnostycznych OEM.

- 2.1.1. Przetwornik prądu jest mocowany na jednym z przewodów bezpośrednio podłączonych do akumulatora. Aby ułatwić pomiar prądu akumulatora z zastosowaniem zewnętrznych urządzeń pomiarowych, producenci powinni, o ile to możliwe, zapewnić w pojeździe odpowiednie bezpieczne i dostępne punkty przyłączeniowe. Jeżeli nie jest to możliwe, producent jest zobowiązany udzielić służbie technicznej pomocy, dostarczając w tym celu środki umożliwiające podłączenie przetwornika prądu do przewodów podłączonych z akumulatorem w określony powyżej sposób.
- 2.1.2. Próbkę mocy wyjściowej przetwornika prądu są pobierane z minimalną częstotliwością próbkowania wynoszącą 5 Hz. Zmierzony prąd jest całkowany w czasie, dając zmierzoną wartość Q wyrażoną w amperogodzinach (Ah).
- 2.1.3. Temperatura w punkcie umiejscowienia czujnika pomiarowego jest mierzona i próbkowana z taką samą częstotliwością jak dla prądu, tak aby wartość tę można było wykorzystać w celu skompensowania odchyłki przetworników prądu i w razie potrzeby odchyłki przetwornika napięcia wykorzystywanego do przetworzenia mocy wyjściowej przetwornika prądu.
- 2.2. Służbie technicznej jest przekazywana lista przyrządów (producent, numer modelu, numer serii) wykorzystywanych przez producenta w celu określenia, czy akumulator został minimalnie naładowany podczas procedury badania określonej w pkt 3.1 i 3.2, a także daty ostatniej kalibracji instrumentów (w stosownych przypadkach).
3. Procedura pomiaru
- 3.1. Pomiar prądu akumulatora rozpoczyna się w momencie rozpoczęcia badania i kończy bezzwłocznie po przejechaniu przez pojazd pełnego cyklu jazdy.

Subdodatek 2

Metoda pomiaru zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną pojazdów wyposażonych w hybrydowy elektryczny układ napędowy i zasięgu przy doładowywaniu zewnętrznym pojazdów wyposażonych w hybrydowy elektryczny układ napędowy

1. POMIAR ZASIĘGU PRZY ZASILANIU ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ
Metoda badania opisana w niniejszym subdodatku umożliwia pomiar zasięgu (wyrażonego w km) przy zasilaniu energią elektryczną pojazdów wyposażonych w hybrydowy elektryczny układ napędowy z doładowaniem zewnętrznym (OVC-HEV).
2. PARAMETRY, JEDNOSTKI I DOKŁADNOŚĆ POMIARÓW
Obowiązują następujące parametry, jednostki i dokładność pomiarów:

Parametr	Jednostka	Dokładność	Rozdzielczość
Czas	s	+/- 0,1 s	0,1 s
Odległość	m	+/- 0,1 %	1 m
Temperatura	°C	+/- 1 °C	1 °C
Prędkość	km/h	+/- 1 %	0,2 km/h
Masa	kg	+/- 0,5 %	1 kg
Bilans energii elektrycznej	Ah	+/- 0,5 %	0,3 %

3. WARUNKI BADANIA
- 3.1. Stan pojazdu

- 3.1.1. Opony pojazdu są napompowane do ciśnienia określonego przez producenta pojazdu dla opon w temperaturze otoczenia.
- 3.1.2. Lepkość smarów stosowanych w ruchomych częściach mechanicznych jest zgodna ze specyfikacją producenta pojazdu.
- 3.1.3. Oświetlenie i oznaczenia świetlne, a także urządzenia pomocnicze, z wyjątkiem wymaganych dla celów badania i normalnego działania pojazdu, są wyłączone.
- 3.1.4. Wszystkie układy magazynowania energii inne niż dla celów napędu są naładowane do maksymalnego poziomu określonego przez producenta.
- 3.1.5. Jeżeli akumulatory działają w temperaturze wyższej niż temperatura otoczenia, operator stosuje procedurę zalecaną przez producenta pojazdu, aby utrzymać temperaturę akumulatora w normalnym zakresie roboczym.

Przedstawiciel producenta ma możliwość potwierdzenia, że system kontroli temperatury akumulatora nie został wyłączony ani ograniczony w działaniu.

- 3.1.6. Pojazd musi przejechać przynajmniej 300 km w ciągu siedmiu dni przed badaniem z akumulatorami, które zainstalowane są w badanym pojeździe.
- 3.2. Warunki atmosferyczne
W przypadku badań prowadzonych na zewnątrz temperatura otoczenia powinna wynosić 5–32 °C. Badania w pomieszczeniu należy prowadzić w temperaturze 20–30 °C.

4. FAZY DZIAŁANIA

Badanie obejmuje następujące etapy:

- a) wstępne doładowanie akumulatora;
- b) realizacja cyklu i pomiar zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną.

Jeżeli pojazd przemieszcza się pomiędzy etapami badania, przepycha się go do następnego obszaru badania (bez ponownego doładowania regeneracyjnego).

4.1. Wstępne doładowanie akumulatora

Doładowanie akumulatora obejmuje następujące procedury:

Uwaga: »Wstępne doładowanie akumulatora« dotyczy pierwszego doładowania akumulatora po otrzymaniu pojazdu.

W przypadku prowadzenia kolejno wielu badań lub pomiarów łączonych pierwsze przeprowadzone doładowanie będzie stanowić »wstępne doładowanie akumulatora«, natomiast kolejne doładowania mogą być prowadzone zgodnie z procedurą »normalnego doładowania nocnego« (opisaną w pkt 4.1.2.1).

4.1.1. Rozładowanie akumulatora

- 4.1.1.1. W przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym doładowywanych zewnętrznie (OVC HEV) bez przełącznika trybu działania producent zapewnia środki umożliwiające dokonanie pomiaru podczas zasilania pojazdu samą energią elektryczną. Procedura rozpoczyna się od rozładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną podczas jazdy:

- a) ze stałą prędkością 50 km/h do momentu uruchomienia się silnika paliwowego w pojeździe hybrydowym; lub
- b) jeżeli pojazd nie jest w stanie osiągnąć stałej prędkości 50 km/h bez uruchamiania silnika paliwowego, prędkość jest zmniejszana do stałej prędkości, przy której w określonym czasie/na określonym odcinku drogi (do uzgodnienia między służbą techniczną a producentem) silnik paliwowy nie uruchomi się; lub
- c) stosownie do zaleceń producenta.

Silnik paliwowy należy wyłączyć w ciągu 10 sekund od jego automatycznego uruchomienia.

4.1.1.2. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym doładowywane zewnętrznie (OVC HEV) wyposażone w przełącznik trybu działania:

4.1.1.2.1. Jeżeli pojazd posiada tryb jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną, procedura rozpoczyna się rozładowaniem urządzenia magazynującego energię elektryczną w pojeździe podczas jazdy z przełącznikiem przestawionym w położenie zasilania wyłącznie energią elektryczną ze stałą prędkością wynoszącą $70\% \pm 5\%$ maksymalnej prędkości pojazdu przez 30 minut. Zakończenie rozładowywania następuje w jednej z następujących sytuacji:

- a) gdy pojazd nie jest w stanie jechać z prędkością równą 65 % swojej maksymalnej prędkości przez 30 minut; lub
- b) gdy standardowe wskaźniki na tablicy przyrządów informują kierowcę, iż należy zatrzymać pojazd; lub
- c) po przejechaniu odległości 100 km.

4.1.1.2.2. Jeżeli pojazd nie posiada trybu jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną, producent zapewnia środki umożliwiające przeprowadzenie pomiaru dla pojazdu działającego przy zasilaniu wyłącznie energią elektryczną. Urządzenie magazynujące energię elektryczną rozładowuje się:

- a) podczas jazdy ze stałą prędkością 50 km/h do momentu uruchomienia się silnika paliwowego w pojeździe HEV; lub
- b) jeżeli pojazd nie jest w stanie osiągnąć stałej prędkości 50 km/h bez włączenia silnika paliwowego, prędkość należy zmniejszyć do stałej prędkości, przy której w określonym czasie/na określonym odcinku drogi (do uzgodnienia między służbą techniczną a producentem) silnik paliwowy nie uruchamia się; lub
- c) stosownie do zaleceń producenta.

Silnik paliwowy należy wyłączyć w ciągu 10 sekund od jego automatycznego uruchomienia.

4.1.2. Zastosowanie normalnego doładowania nocnego

W przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym doładowywanych zewnętrznie (OVC HEV) urządzenie magazynujące energię elektryczną jest doładowywane zgodnie z następującą procedurą.

4.1.2.1. Procedura normalnego doładowania nocnego

Doładowanie prowadzi się:

- a) za pomocą ładowarki zamontowanej w pojeździe, jeśli jest zamontowana; lub
- b) za pomocą ładowarki zewnętrznej, zalecanej przez producenta, z zastosowaniem schematu doładowania ustalonego dla normalnego doładowania;
- c) w temperaturze otoczenia 20–30 °C.

Procedura ta wyklucza wszelkiego rodzaju doładowania specjalne, które można uruchomić automatycznie lub ręcznie, na przykład doładowanie wyrównawcze lub konserwacyjne. Producent oświadcza, że w czasie badania nie zastosowano procedury doładowania specjalnego.

4.1.2.2. Kryteria zakończenia doładowania

Kryteria zakończenia doładowania odpowiadają czasowi doładowania wynoszącemu 12 godzin, chyba że standardowe przyrządy zainstalowane w pojeździe dadzą kierowcy wyraźny sygnał, że urządzenie magazynujące energię elektryczną nie jest całkowicie naładowane.

W tym przypadku maksymalny czas = $3 \cdot$ podana pojemność akumulatora (Wh)/zasilanie sieciowe (W)

4.2. Realizacja cyklu i pomiar zasięgu

4.2.1. W celu określenia zasięgu pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym przy zasilaniu energią elektryczną

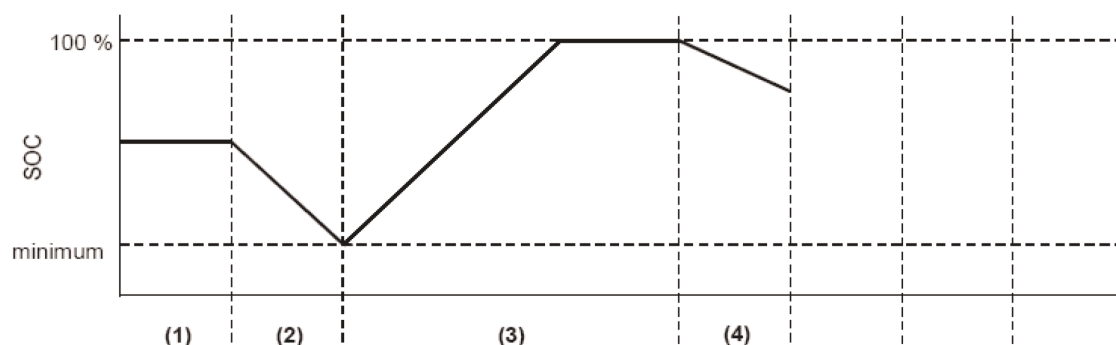
4.2.1.1. Stosuje się kolejność badania określoną w pkt 2 załącznika II do rozdziału 5 i powiązane ustalenia dotyczące zmiany biegów na hamowni podwoziowej skorygowane zgodnie z dodatkiem 1 załącznika II do rozdziału 5, do osiągnięcia kryteriów zakończenia badania.

- 4.2.1.2. Przy prędkościach powyżej 50 km/h lub zadeklarowanej przez producenta maksymalnej prędkości w trybie jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną, jeżeli pojazd nie osiąga wymaganego przyspieszenia lub prędkości w cyklu badania, dźwignia przyspieszenia powinna pozostać w pozycji przepustnicy całkowicie otwartej aż do ponownego osiągnięcia krzywej odniesienia.
- 4.2.1.3. W celu dokonania pomiarów zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną kryteria zakończenia badania osiągnięte są w momencie, gdy pojazd nie jest w stanie osiągnąć krzywej docelowej przy prędkości do 50 km/h lub zadeklarowanej przez producenta maksymalnej prędkości w trybie jazdy z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną lub gdy standardowe przyrządy pojazdu wskazują, iż należy zatrzymać pojazd, lub gdy urządzenie magazynujące energię elektryczną będzie naładowane minimalnie. Następnie prędkość pojazdu należy zmniejszyć do 5 km/h przez zwolnienie dźwigni przyspieszenia, bez naciskania pedału hamulca, a następnie zatrzymać za pomocą hamulca.
- 4.2.1.4. Aby uwzględnić potrzeby ludzi, dopuszcza się trzy przerwy w kolejnych badaniach, nieprzekraczające łącznie 15 minut.
- 4.2.1.5. Zmierzona wartość D_e , oznaczająca odległość przejechaną w km przy zasilaniu wyłącznie energią elektryczną, stanowi zasięg przy zasilaniu energią elektryczną pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym. Wartość tę zaokrągla się do najbliższej liczby całkowitej.
- Jeżeli podczas badania pojazd działa zarówno w trybie zasilania energią elektryczną, jak i w trybie hybrydowym, okresy działania w trybie zasilania wyłącznie energią elektryczną ustala się poprzez pomiar prądu dostarczanego do wtryskiwaczy lub zapłonu.
- 4.2.2. W celu określenia zasięgu pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym przy doładowywaniu ze źródeł zewnętrznych
- 4.2.2.1. Stosuje się kolejność badania określoną w pkt 2 załącznika II do rozdziału 5 i powiązane ustalenia dotyczące zmiany biegów na hamowni podwoziowej, skorygowane zgodnie z dodatkiem 1 lub dodatkiem 1a do załącznika II do rozdziału 5, do osiągnięcia kryteriów zakończenia badania.
- 4.2.2.2. W celu dokonania pomiarów zasięgu pojazdu przy doładowywaniu zewnętrznym kryteria zakończenia badania osiągnięte są w momencie, gdy stan naładowania akumulatora osiągnie poziom minimalny zgodnie z kryterium określonym w subdodatku 1. Jazda jest kontynuowana do momentu osiągnięcia ostatniego okresu pracy na biegu jałowym.
- 4.2.2.3. Aby uwzględnić potrzeby ludzi, dopuszcza się trzy przerwy w kolejnych badaniach, nieprzekraczające łącznie 15 minut.
- 4.2.2.4. Całkowita przejechana odległość w km, zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej, stanowi zasięg pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym przy doładowywaniu ze źródeł zewnętrznych.

Subdodatek 3

Profil stanu naładowania (SOC) urządzenia magazynującego energię elektryczną dla badania typu I pojazdów doładowywanych zewnętrznymi (OVC HEV)

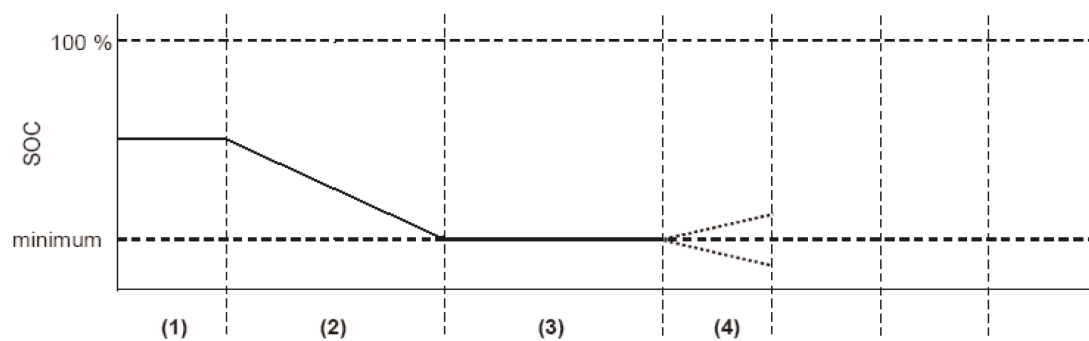
Warunek A, badanie typu I



Warunek A:

- (1) początkowy stan naładowania urządzenia magazynującego energię elektryczną
- (2) rozładowanie zgodnie z pkt 3.1.2.1 i 3.2.2.2 dodatku 3
- (3) doładowanie w czasie wyrównywania temperatury pojazdu zgodnie z pkt 3.1.2.2.2 i 3.2.2.3.2 dodatku 3
- (4) badanie zgodnie z pkt 3.1.3.2 i 3.2.2.4 dodatku 3

Warunek B, badanie typu I



Warunek B:

- (1) początkowy stan naładowania
- (2) rozładowanie zgodnie z pkt 3.1.3.1.1 i 3.2.3.2.1 dodatku 3
- (3) wyrównywanie temperatury pojazdu zgodnie z pkt 3.1.3.1.2 i 3.2.3.2.2 dodatku 3
- (4) badanie zgodnie z pkt 3.1.3.2 i 3.2.3.3 dodatku 3.

ZAŁĄCZNIK II

ZMIANA ZAŁĄCZNIKA III DO ROZDZIAŁU 9 DYREKTYWY 97/24/WE

W załączniku III do rozdziału 9 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się pkt 1.5 w brzmieniu:

„1.5. »Pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym (HEV)« oznacza pojazd, którego napęd mechaniczny czerpie energię z obu niżej wymienionych źródeł energii dostępnych w pojeździe:

a) paliwa zużywalnego;

b) urządzenia magazynującego energię elektryczną (np. akumulatora, kondensatora, koła zamachowego/prądnicy itp.)”;

2) dodaje się pkt 2.1.4.4 w brzmieniu:

„2.1.4.4. W przypadku pojazdu hybrydowego badania należy przeprowadzić dwa razy:

a) warunek A: Akumulatory są maksymalnie naładowane; jeżeli dostępna jest większa liczba »trybów hybrydowych« niż jeden, do badania wybierany jest tryb hybrydowy z maksymalnym wykorzystaniem energii elektrycznej;

b) warunek B: Akumulatory są minimalnie naładowane; jeżeli dostępna jest większa liczba »trybów hybrydowych« niż jeden, do badania wybierany jest tryb hybrydowy z maksymalnym zużyciem paliwa.”;

3) dodaje się pkt 2.1.5.5 w brzmieniu:

„2.1.5.5. Jeżeli średnia czterech wyników dla warunku A i średnia czterech wyników dla warunku B nie przekracza maksymalnego dopuszczalnego poziomu dla kategorii, do której należy badany pojazd, dopuszczalne wartości ustanowione w pkt 2.1.1 uznaje się za spełnione.

Wynikiem badania jest największa średnia wartość.”.

ZAŁĄCZNIK III

ZMIANA ZAŁĄCZNIKA IV DO ROZDZIAŁU 9 DYREKTYWY 97/24/WE

W załączniku IV do rozdziału 9 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się pkt 1.5 w brzmieniu:

„1.5. »Pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym (HEV)« oznacza pojazd, którego napęd mechaniczny czerpie energię z obu niżej wymienionych źródeł energii dostępnych w pojeździe:

a) paliwa zużywalnego;

b) urządzenia magazynującego energię elektryczną (np. akumulatora, kondensatora, koła zamachowego/prądnicy itp.);”;

2) dodaje się pkt 2.2.4.5 w brzmieniu:

„2.2.4.5. W przypadku pojazdu hybrydowego badania należy przeprowadzić dwa razy:

a) warunek A: Akumulatory są maksymalnie naładowane; jeżeli dostępna jest większa liczba »trybów hybrydowych« niż jeden, do badania wybierany jest tryb hybrydowy z maksymalnym wykorzystaniem energii elektrycznej;

b) warunek B: Akumulatory są minimalnie naładowane; jeżeli dostępna jest większa liczba »trybów hybrydowych« niż jeden, do badania wybierany jest tryb hybrydowy z maksymalnym zużyciem paliwa.”;

3) dodaje się pkt 2.2.5.5 w brzmieniu:

„2.2.5.5. Jeżeli średnia czterech wyników przy warunku A i średnia czterech wyników przy warunku B nie przekraczają maksymalnego dopuszczalnego poziomu dla kategorii, do której należy badany pojazd, dopuszczalne wartości ustanowione w pkt 2.1.1 uznaje się za spełnione.

Wynikiem badania jest największa średnia wartość.”.

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 sierpnia 2009 r.

dotycząca niewłączenia oleju naftowego CAS 92062-35-6 do załącznika I do dyrektywy Rady 91/414/EWG oraz cofnięcia zezwoleń na środki ochrony roślin zawierające tę substancję

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 6303)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/616/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 91/414/EWG z dnia 15 lipca 1991 r. dotyczącą wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 ust. 2 akapit czwarty,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 8 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG stanowi, że państwo członkowskie może, w okresie 12 lat od dnia notyfikacji wymienionej dyrektywy, zezwolić na wprowadzenie do obrotu środków ochrony roślin zawierających substancje czynne niewymienione w załączniku I do tej dyrektywy, a znajdujące się w obrocie dwa lata po notyfikacji, podczas gdy prowadzone są równocześnie stopniowe badania tych substancji w ramach programu prac.
- (2) Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1112/2002 ⁽²⁾ i (WE) nr 2229/2004 ⁽³⁾ określają szczegółowe zasady realizacji czwartego etapu programu prac, o którym mowa w art. 8 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG, oraz wykaz substancji czynnych, które mają zostać poddane ocenie w celu ich ewentualnego włączenia do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG. Wykaz ten obejmuje olej naftowy CAS 92062-35-6.
- (3) Wpływ oleju naftowego CAS 92062-35-6 na zdrowie człowieka i środowisko naturalne został poddany ocenie

zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniach (WE) nr 1112/2002 i (WE) nr 2229/2004 w odniesieniu do zakresu zastosowań proponowanych przez powiadamiającego. Ponadto w rozporządzeniach tych wyznaczono państwa członkowskie pełniące rolę sprawozdawców, które mają przedłożyć odpowiednie sprawozdania z oceny i zalecenia Europejskiemu Urzędowi ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) zgodnie z art. 21 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2229/2004. W przypadku oleju naftowego CAS 92062-35-6 państwem członkowskim pełniącym rolę sprawozdawcy była Hiszpania, a wszystkie istotne informacje przekazano w marcu 2008 r.

- (4) Komisja zbadała olej naftowy CAS 92062-35-6 zgodnie z art. 24a rozporządzenia (WE) nr 2229/2004. Projekt sprawozdania z przeglądu dotyczącego tej substancji został zweryfikowany przez państwa członkowskie oraz Komisję w ramach Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt i sfinalizowany w dniu 12 marca 2009 r. w formie sprawozdania z przeglądu opracowanego przez Komisję.
- (5) W trakcie badania oleju naftowego CAS 92062-35-6 przez Komitet, przy uwzględnieniu uwag otrzymanych od państw członkowskich, stwierdzono, że istnieją wyraźne przesłanki wskazujące na prawdopodobieństwo szkodliwego wpływu tej substancji czynnej na zdrowie człowieka, a w szczególności na konsumentów i operatorów, ponieważ istniejące dowody nie są wystarczające, aby ustanowić poziom dopuszczalnego dziennego pobrania (ADI), ostrej dawki referencyjnej (ARfD) oraz dopuszczalnego poziomu narażenia operatora (AOEL).

⁽¹⁾ Dz.U. L 230 z 19.8.1991, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 168 z 27.6.2002, s. 14.

⁽³⁾ Dz.U. L 379 z 24.12.2004, s. 13.

- (6) Komisja poprosiła powiadamiającego o przedstawienie uwag w odniesieniu do wyników badania oleju naftowego CAS 92062-35-6 oraz o poinformowanie jej, czy powiadamiający nadal chce utrzymać wnioski o wydanie zezwolenia dla substancji. Powiadamiający przedstawił uwagi, które zostały dokładnie zbadane. Jednak mimo argumentów przedstawionych przez powiadamiającego nie udało się rozwiązać istniejących obaw, a oceny dokonane na podstawie przedłożonych informacji nie wykazały, że można się spodziewać, by w ramach proponowanych warunków stosowania środków ochrony roślin zawierające olej naftowy CAS 92062-35-6 zasadniczo spełniały wymogi ustanowione w art. 5 ust. 1 lit. a) oraz b) dyrektywy 91/414/EWG.
- (7) Nie należy zatem włączać oleju naftowego CAS 92062-35-6 do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG.
- (8) Należy podjąć odpowiednie środki, aby istniejące zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej naftowy CAS 92062-35-6 zostały wycofane w ustalonym czasie i nie były odnawiane oraz aby nie były udzielane nowe zezwolenia na te produkty.
- (9) Dodatkowy okres przyznany przez państwa członkowskie na likwidację, składowanie, wprowadzanie do obrotu lub zużycie istniejących zapasów środków ochrony roślin zawierających olej naftowy CAS 92062-35-6 powinien być ograniczony do dwunastu miesięcy w celu wykorzystania istniejących zapasów nie dłużej niż przez jeden kolejny sezon wegetacyjny, tak by użytkownicy mieli dostęp do środków ochrony roślin zawierających olej naftowy CAS 92062-35-6 przez 18 miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji.
- (10) Niniejsza decyzja nie wyklucza możliwości złożenia wniosku dla oleju naftowego CAS 92062-35-6, zgodnie z przepisami art. 6 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 33/2008 z dnia 17 stycznia 2008 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania dyrektywy Rady 91/414/EWG w odniesieniu do zwykłej i przyspieszonej procedury oceny substancji czynnych objętych programem prac, o którym mowa w art. 8 ust. 2 tej dyrektywy, ale niewłączonych do załącznika I do tej dyrektywy⁽¹⁾, w celu ewentualnego włączenia go do załącznika I.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Oleju naftowego CAS 92062-35-6 nie włącza się jako substancji czynnej do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG.

Artykuł 2

Państwa członkowskie dopilnowują, aby:

- zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej naftowy CAS 92062-35-6 zostały wycofane do dnia 17 lutego 2010 r.;
- zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej naftowy CAS 92062-35-6 nie były udzielane ani odnawiane począwszy od daty publikacji niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Dodatkowy okres przyznany przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami art. 4 ust. 6 dyrektywy 91/414/EWG jest możliwie jak najkrótszy i upływa najpóźniej dnia 17 lutego 2011 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Androulla VASSILIOU
Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 15 z 18.1.2008, s. 5.

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 sierpnia 2009 r.

dotycząca niewłączenia oleju parafinowego CAS 64742-54-7 do załącznika I do dyrektywy Rady 91/414/EWG oraz cofnięcia zezwoleń na środki ochrony roślin zawierające tę substancję

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 6305)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/617/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 91/414/EWG z dnia 15 lipca 1991 r. dotyczącą wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 ust. 2 akapit czwarty,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 8 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG stanowi, że państwo członkowskie może, w okresie 12 lat od dnia notyfikacji wymienionej dyrektywy, zezwolić na wprowadzenie do obrotu środków ochrony roślin zawierających substancje czynne niewymienione w załączniku I do tej dyrektywy, a znajdujące się w obrocie dwa lata po notyfikacji, podczas gdy prowadzone są równocześnie stopniowe badania tych substancji w ramach programu prac.
- (2) Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1112/2002⁽²⁾ i (WE) nr 2229/2004⁽³⁾ określają szczegółowe zasady realizacji czwartego etapu programu prac, o którym mowa w art. 8 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG, oraz wykaz substancji czynnych, które mają zostać poddane ocenie, w celu ich ewentualnego włączenia do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG. Wykaz ten obejmuje olej parafinowy CAS 64742-54-7.
- (3) Wpływ oleju parafinowego CAS 64742-54-7 na zdrowie ludzi i środowisko naturalne został poddany ocenie zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniach (WE) nr 1112/2002 i (WE) nr 2229/2004 w odniesieniu do zakresu zastosowań proponowanych przez powiadamiającego. Ponadto w rozporządzeniach tych wyznaczono państwa członkowskie pełniące rolę sprawozdawców, które mają przedłożyć odpowiednie sprawozdania z oceny i zalecenia Europejskiemu Urzędowi ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) zgodnie z art. 21 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2229/2004. W przypadku oleju parafinowego CAS 64742-54-7 państwem członkowskim pełniącym rolę sprawozdawcy była Grecja, a wszystkie istotne informacje przekazano w kwietniu 2008 r.

- (4) Komisja zbadała olej parafinowy CAS 64742-54-7 zgodnie z art. 24a rozporządzenia (WE) nr 2229/2004. Projekt sprawozdania z przeglądu dotyczącego tej substancji został zweryfikowany przez państwa członkowskie oraz Komisję w ramach Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt i sfinalizowany w dniu 12 marca 2009 r. w formie sprawozdania z przeglądu opracowanego przez Komisję.
- (5) W trakcie badania oleju parafinowego CAS 64742-54-7 przez Komitet, przy uwzględnieniu uwag otrzymanych od państw członkowskich, stwierdzono, że istnieją wyraźne przesłanki wskazujące na prawdopodobieństwo szkodliwego wpływu tej substancji czynnej na zdrowie człowieka, a w szczególności na konsumentów i operatorów, ponieważ istniejące dowody nie są wystarczające, aby ustanowić poziom dopuszczalnego dziennego pobrania (ADI), ostrej dawki referencyjnej (ARfD) oraz dopuszczalnego poziomu narażenia operatora (AOEL).
- (6) Komisja poprosiła powiadamiającego o przedstawienie uwag w odniesieniu do wyników badania oleju parafinowego CAS 64742-54-7 oraz o poinformowanie jej, czy powiadamiający nadal chce utrzymać wnioski o wydanie zezwolenia dla substancji. Powiadamiający przedstawił uwagi, które zostały dokładnie zbadane. Jednak mimo argumentów przedstawionych przez powiadamiającego nie udało się rozwiązać istniejących obaw, a oceny dokonane na podstawie przedłożonych informacji nie wykazały, że można się spodziewać, by w ramach proponowanych warunków stosowania środki ochrony roślin zawierające olej parafinowy CAS 64742-54-7 zasadniczo spełniały wymogi ustanowione w art. 5 ust. 1 lit. a) oraz b) dyrektywy 91/414/EWG.
- (7) Nie należy zatem włączać oleju parafinowego CAS 64742-54-7 do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG.
- (8) Należy podjąć odpowiednie środki, aby istniejące zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej parafinowy CAS 64742-54-7 zostały wycofane w ustalonym czasie i nie były odnawiane oraz aby nie były udzielane nowe zezwolenia na te produkty.
- (9) Dodatkowy okres przyznany przez państwa członkowskie na likwidację, składowanie, wprowadzanie do obrotu lub zużycie istniejących zapasów środków ochrony roślin zawierających olej parafinowy CAS 64742-54-7 powinien być ograniczony do dwunastu miesięcy w celu wykorzystania istniejących zapasów nie dłużej niż przez jeden kolejny sezon wegetacyjny, tak by użytkownicy mieli dostęp do środków ochrony roślin zawierających olej parafinowy CAS 64742-54-7 przez 18 miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 230 z 19.8.1991, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 168 z 27.6.2002, s. 14.⁽³⁾ Dz.U. L 379 z 24.12.2004, s. 13.

- (10) Niniejsza decyzja nie wyklucza możliwości złożenia wniosku dla oleju parafinowego CAS 64742-54-7 zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 91/414/EWG i rozporządzeniem Komisji (WE) nr 33/2008 z dnia 17 stycznia 2008 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania dyrektywy Rady 91/414/EWG w odniesieniu do zwykłej i przyspieszonej procedury oceny substancji czynnych objętych programem prac, o którym mowa w art. 8 ust. 2 tej dyrektywy, ale niewłączonych do załącznika I do tej dyrektywy⁽¹⁾, w celu ewentualnego włączenia go do załącznika I.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Oleju parafinowego CAS 64742-54-7 nie włącza się jako substancji czynnej do załącznika I do dyrektywy 91/414/EWG.

Artykuł 2

Państwa członkowskie dopilnowują, aby:

- a) zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej parafinowy CAS 64742-54-7 zostały wycofane do dnia 17 lutego 2010 r.;
- b) zezwolenia na środki ochrony roślin zawierające olej parafinowy CAS 64742-54-7 nie były udzielane ani odnawiane, począwszy od daty publikacji niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Dodatkowy okres przyznany przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami art. 4 ust. 6 dyrektywy 91/414/EWG jest możliwie jak najkrótszy i upływa najpóźniej dnia 17 lutego 2011 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 sierpnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Androulla VASSILIOU
Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 15 z 18.1.2008, s. 5.

CENY PRENUMERATY w 2009 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 000 EUR/rok (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/miesiąc (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	700 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	70 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	40 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	500 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	360 EUR/rok (= 30 EUR/miesiąc)
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

(*) Pojedyncze egzemplarze: od 1 do 32 stron: 6 EUR
od 33 do 64 stron: 12 EUR
powyżej 64 stron: cena ustalana indywidualnie

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Odpłatne publikacje, wydawane przez Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, dostępne są u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>