

Dziennik Urzędowy L 258

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

7 sierpnia 2020

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1163 z dnia 6 sierpnia 2020 r. zezwalające na wprowadzenie na rynek proszku z pieczarek z witaminą D₂ jako nowej żywności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2283 oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2470 ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1164 z dnia 6 sierpnia 2020 r. wprowadzające czasowe odstępstwo od niektórych przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/2072 w odniesieniu do środków zapobiegających wprowadzaniu do Unii i rozprzestrzenianiu się w Unii agrofaga *Agrilus planipennis* Fairmaire z Kanady i Stanów Zjednoczonych 6
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1165 z dnia 6 sierpnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/353 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej 9
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1166 z dnia 6 sierpnia 2020 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 w zakresie wpisu dotyczącego Stanów Zjednoczonych w wykazie państw trzecich, terytoriów, stref lub grup, z których dopuszczalny jest przywóz do Unii i tranzyt przez jej terytorium niektórych produktów drobiowych, w odniesieniu do wysoce zjadliwej grypy ptaków ⁽¹⁾ 11

DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1167 z dnia 6 sierpnia 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, technologii stosowanej w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym oraz niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych będących hybrydowymi pojazdami elektrycznymi jako technologii innowacyjnej ⁽¹⁾ 15

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

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.

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1168 z dnia 6 sierpnia 2020 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/587 w odniesieniu do energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego diody elektroluminescencyjne w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi ⁽¹⁾ 27

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ Regulamin ONZ nr 25 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zagłówków wbudowanych i niewbudowanych w siedzenia pojazdów [2020/1169] 30

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1566 z dnia 18 października 2018 r. dotyczącego zezwolenia na stosowanie preparatu endo-1,3(4)-beta-glukanazy i endo-1,4-beta-ksylanazy wytwarzanych przez *Aspergillus niger* (NRRL 25541) oraz alfa-amylazy wytwarzanej przez *Aspergillus niger* (ATCC66222) jako dodatku paszowego dla prosiąt odstawionych od maciory i podrzędnych gatunków świń (odstawionych od maciory) oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1453/2004 (posiadacz zezwolenia: Andrès Pinaluba S. A.) (Dz.U. L 262 z 19.10.2018) 51

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1163

z dnia 6 sierpnia 2020 r.

zezwalające na wprowadzenie na rynek proszku z pieczarek z witaminą D₂ jako nowej żywności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2283 oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2470

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2283 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie nowej żywności, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1169/2011 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 258/97 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1852/2001 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2015/2283 stanowi, że nowa żywność może być wprowadzana na rynek w Unii, pod warunkiem że wydano na nią zezwolenie i została ona wpisana do unijnego wykazu.
- (2) Na podstawie art. 8 rozporządzenia (UE) 2015/2283 przyjęto rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2470 ⁽²⁾ ustanawiające unijny wykaz nowej żywności, która uzyskała zezwolenie.
- (3) Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (UE) 2015/2283 Komisja ma podjąć decyzję w sprawie wydania zezwolenia oraz wprowadzenia na rynek w Unii nowej żywności i w sprawie aktualizacji unijnego wykazu.
- (4) W dniu 17 lipca 2018 r. przedsiębiorstwo Oakshire Naturals, LP. („wnioskodawca”) zwróciło się do Komisji zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/2283 z wnioskiem o wprowadzenie na rynek w Unii proszku z pieczarek z witaminą D₂ jako nowej żywności. Wniosek dotyczy stosowania proszku z pieczarek z witaminą D₂ w różnych produktach spożywczych i napojach przeznaczonych do spożycia przez ogół populacji, w żywności specjalnego przeznaczenia medycznego zgodnie z definicją w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 609/2013 ⁽³⁾ z wyjątkiem żywności przeznaczonej dla niemowląt oraz w suplementach żywnościowych zgodnie z definicją w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/46/WE ⁽⁴⁾, przeznaczonych dla osób w wieku powyżej 7 miesięcy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 327 z 11.12.2015, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2470 z dnia 20 grudnia 2017 r. ustanawiające unijny wykaz nowej żywności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2283 w sprawie nowej żywności (Dz.U. L 351 z 30.12.2017, s. 72).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 609/2013 z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie żywności przeznaczonej dla niemowląt i małych dzieci oraz żywności specjalnego przeznaczenia medycznego i środków spożywczych zastępujących całodzienną dietę, do kontroli masy ciała oraz uchylające dyrektywę Rady 92/52/EWG, dyrektywy Komisji 96/8/WE, 1999/21/WE, 2006/125/WE i 2006/141/WE, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/39/WE oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 41/2009 i (WE) nr 953/2009 (Dz.U. L 181 z 29.6.2013, s. 35).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2002/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 czerwca 2002 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do suplementów żywnościowych (Dz.U. L 183 z 12.7.2002, s. 51).

- (5) Wnioskodawca wystąpił również do Komisji o ochronę zastrzeżonych danych w odniesieniu do danych naukowych przedłożonych celem poparcia wniosku, a mianowicie specyfikacji surowców i substancji pomocniczych w przetwórstwie ⁽³⁾, certyfikatów analitycznych oraz danych dotyczących serii proszku z pieczarek z witaminą D₂ ⁽⁶⁾, a także sprawozdań dotyczących stabilności proszku z pieczarek z witaminą D₂ ⁽⁷⁾.
- (6) W dniu 18 października 2018 r. Komisja zwróciła się do Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności („Urząd”) o przeprowadzenie oceny proszku z pieczarek z witaminą D₂ jako nowej żywności zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/2283.
- (7) W dniu 28 listopada 2019 r. Urząd przyjął opinię naukową dotyczącą bezpieczeństwa proszku z pieczarek z witaminą D₂ jako nowej żywności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/2283 („Safety of vitamin D₂ mushroom powder as a novel food pursuant to Regulation (EU) 2015/2283 ⁽⁸⁾”). Ta opinia naukowa jest zgodna z wymogami określonymi w art. 11 rozporządzenia (UE) 2015/2283.
- (8) W opinii naukowej Urząd stwierdził, że proszek z pieczarek z witaminą D₂ jest bezpieczny w proponowanych zastosowaniach i przy proponowanych poziomach stosowania, jeśli jest stosowany w różnych produktach spożywczych i napojach, w żywności specjalnego przeznaczenia medycznego, z wyjątkiem żywności przeznaczonej dla niemowląt, oraz w suplementach żywnościowych przeznaczonych dla ogółu populacji w wieku powyżej jednego roku. Urząd zauważył również, że w przypadku dużej konsumpcji innej żywności zawierającej witaminę D lub wzbogaconej witaminą D spożycie przez niemowlęta w wieku od 7 do 12 miesięcy suplementów żywnościowych zawierających proszek z pieczarek z witaminą D₂ na poziomach równych 10 µg witaminy D mogłoby skutkować tym, że łączne ogólne spożycie witaminy D przekraczałoby górny tolerowany poziom spożycia witaminy D ⁽⁹⁾. Nasuwa się zatem wniosek, że spożycie witaminy D w suplementach żywnościowych zawierających proszek z pieczarek z witaminą D₂ na poziomach równych 10 µg witaminy D przez niemowlęta w wieku od 7 do 12 miesięcy może nie być zgodne z warunkami określonymi w art. 7 rozporządzenia (UE) 2015/2283, a zatem nie należy zezwalać na takie zastosowanie tej nowej żywności.
- (9) W związku z tym opinia naukowa daje wystarczające podstawy do stwierdzenia, że proszek z pieczarek z witaminą D₂ w proponowanych zastosowaniach i przy proponowanych poziomach stosowania oraz stosowany w suplementach żywnościowych przeznaczonych dla ogółu populacji w wieku powyżej jednego roku jest zgodny z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/2283.
- (10) W opinii naukowej Urząd uznał, że dane ze specyfikacji surowców i substancji pomocniczych w przetwórstwie, certyfikaty analityczne oraz dane dotyczące serii proszku z pieczarek z witaminą D₂ i sprawozdania dotyczące stabilności proszku z pieczarek z witaminą D₂ stanowią podstawę do ustalenia bezpieczeństwa tej nowej żywności. Na tej podstawie Komisja uznaje zatem, że wniosków dotyczących bezpieczeństwa proszku z pieczarek z witaminą D₂ nie dałoby się sformułować bez danych ze sprawozdań z tych badań.
- (11) Po otrzymaniu opinii naukowej Urzędu Komisja zwróciła się do wnioskodawcy o dalsze wyjaśnienie przedstawionego uzasadnienia w odniesieniu do przedłożonych przez wnioskodawcę zastrzeżonych danych z załącznika I (Surowce i substancje pomocnicze w przetwórstwie), załącznika II (Certyfikaty analityczne oraz dane dotyczące serii) i załącznika III (Sprawozdania dotyczące stabilności) w odniesieniu do proszku z pieczarek z witaminą D₂, a także o wyjaśnienie roszczenia wnioskodawcy dotyczącego wyłącznego prawa powoływania się na te sprawozdania i badania, o którym mowa w art. 26 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2015/2283.
- (12) Wnioskodawca oświadczył, że w chwili składania wniosku posiadał w związku z tymi badaniami prawo do zastrzeżonych danych oraz wyłączne prawo do powoływania się na nie na mocy prawa krajowego i w związku z tym strony trzecie nie mogły zgodnie z prawem uzyskać dostępu do tych badań ani z nich korzystać.
- (13) Komisja oceniła wszystkie informacje dostarczone przez wnioskodawcę i uznała, że wnioskodawca należycie uzasadnił spełnienie wymogów określonych w art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/2283. W związku z tym dane z tych badań zawarte w dokumentacji wnioskodawcy, na podstawie których Urząd potwierdził bezpieczeństwo nowej żywności oraz bez których nowa żywność nie mogłaby zostać poddana ocenie przez Urząd, nie powinny być wykorzystywane przez Urząd na rzecz kolejnego wnioskodawcy przez okres pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Dlatego też wprowadzanie na rynek w Unii nowej żywności dopuszczonej niniejszym rozporządzeniem powinno być ograniczone do wnioskodawcy przez okres pięciu lat.

⁽³⁾ Oakshire Naturals 2017 (nieopublikowane).

⁽⁶⁾ Oakshire Naturals 2016 (nieopublikowane).

⁽⁷⁾ Oakshire Naturals 2018 (nieopublikowane).

⁽⁸⁾ Dziennik EFSA 2020; 18(1): 5948.

⁽⁹⁾ Dziennik EFSA 2018; 16(8): 5365.

- (14) Ograniczenie zezwolenia na proszek z pieczarek z witaminą D₂ oraz powoływania się na dane naukowe zawarte w dokumentacji wnioskodawcy wyłącznie do użytku wnioskodawcy nie uniemożliwia jednak innym wnioskodawcom ubiegania się o zezwolenie na wprowadzenie na rynek tej samej nowej żywności, pod warunkiem że ich wnioski będą się opierać na uzyskanych zgodnie z prawem informacjach potwierdzających na potrzeby zezwolenia na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Proszek z pieczarek z witaminą D₂, jak określono w załączniku do niniejszego rozporządzenia, włącza się do unijnego wykazu nowej żywności, która uzyskała zezwolenie, ustanowione rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/2470.
2. Przez okres pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia wyłącznie wnioskodawca:
 - przedsiębiorstwo: Oakshire Naturals, LP,
 - adres: PO Box 388, Kennett Square, Pennsylvania 19348, Stany Zjednoczone,otrzymuje zezwolenie na wprowadzanie na rynek w Unii nowej żywności, o której mowa w ust. 1, chyba że kolejny wnioskodawca otrzyma zezwolenie na przedmiotową nową żywność bez odwoływania się do danych chronionych na podstawie art. 2 niniejszego rozporządzenia lub za zgodą przedsiębiorstwa Oakshire Naturals, LP.
3. Wpis w unijnym wykazie, o którym mowa w ust. 1, obejmuje warunki stosowania i wymogi w zakresie etykietowania określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Badania i sprawozdania zawarte w dokumentacji wniosku, na podstawie których Urząd sporządził ocenę nowej żywności określonej w art. 1 i w odniesieniu do których wnioskodawca zgłasza, że spełniają one wymogi określone w art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/2283, nie mogą być wykorzystywane na rzecz kolejnego wnioskodawcy w okresie pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia bez zgody przedsiębiorstwa Oakshire Naturals, LP.

Artykuł 3

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2470 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2470 wprowadza się następujące zmiany:

1) w tabeli 1 (Nowa żywność, na którą wydano zezwolenie) dodaje się następujący wpis w porządku alfabetycznym:

Nowa żywność, na którą wydano zezwolenie	Warunki stosowania nowej żywności		Dodatkowe szczególne wymogi dotyczące etykietowania	Inne wymogi	Ochrona danych		
„Proszek z pieczarek z witaminą D₂”	<i>Określona kategoria żywności</i>	<i>Maksymalne poziomy witaminy D₂ (*)</i>	Nowa żywność jest oznaczana w ramach etykietowania zawierających ją środków spożywczych jako »poddany działaniu promieniowania UV proszek z pieczarek zawierający witaminę D« lub »poddany działaniu promieniowania UV proszek z pieczarek zawierający witaminę D ₂ «. W ramach etykietowania suplementów żywnościowych zawierających proszek z pieczarek z witaminą D ₂ umieszcza się oświadczenie, że nie powinny one być spożywane przez niemowlęta.		Zezwolenie wydane w dniu 27 sierpnia 2020 r. Niniejszy wpis opiera się na zastrzeżonych dowodach naukowych i danych naukowych objętych ochroną zgodnie z art. 26 rozporządzenia (UE) 2015/2283. Wnioskodawca: Oakshire Naturals, LP., PO Box 388 Kennett Square, Pennsylvania 19348, Stany Zjednoczone. W okresie ochrony danych nowa żywność »proszek z pieczarek z witaminą D ₂ « może być wprowadzana na rynek w Unii wyłącznie przez przedsiębiorstwo Oakshire Naturals, LP., chyba że kolejny wnioskodawca uzyska zezwolenie dotyczące przedmiotowej nowej żywności bez powoływania się na zastrzeżone dowody naukowe lub dane naukowe objęte ochroną zgodnie z art. 26 rozporządzenia (UE) 2015/2283 lub za zgodą Oakshire Naturals, LP. Data zakończenia ochrony danych: 27 sierpnia 2025 r.		
Śniadaniowe przetwory zbożowe	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Chleb drożdżowy i ciasta drożdżowe	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Produkty zbożowe i makarony	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Soki owocowe i napoje na bazie mieszanek owocowo-warzywnych	1,125 µg witaminy D ₂ /100 ml						
Mleko i przetwory mleczne (z wyłączeniem mleka płynnego)	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g/1,125 µg witaminy D ₂ /100 ml (napoje)						
Ser (z wyłączeniem sera twarogowego, sera ricotta i sera twardego do tarcia)	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Batony i napoje zastępujące posiłek, do kontroli masy ciała	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g/1,125 µg witaminy D ₂ /100 ml (napoje)						
Analogi produktów mleczarskich	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g/1,125 µg witaminy D ₂ /100 ml (napoje)						
Analogi mięsa	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Zupy i buliony	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Ekstrudowane przekąski warzywne	2,25 µg witaminy D ₂ /100 g						
Żywność specjalnego przeznaczenia medycznego zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) nr 609/2013, z wyjątkiem żywności przeznaczonej dla niemowląt	15 µg/dzień						
Suplementy żywnościowe, zgodnie z definicją w dyrektywie 2002/46/WE, przeznaczone dla ogółu populacji z wyłączeniem niemowląt	15 µg/dzień						

(*) Stosuje się minimalną specyfikację dotyczącą zawartości witaminy D w proszku z pieczarek z witaminą D₂ wynoszącą 1 000 µg witaminy D₂/gram proszku z pieczarek.”;

2) w tabeli 2 (Specyfikacje) dodaje się następujący wpis w porządku alfabetycznym:

Nowa żywność, na którą wydano zezwolenie	Specyfikacje
<p>„Proszek z pieczarek z witaminą D₂”</p>	<p>Opis/definicja Proszek z pieczarek z witaminą D₂ jest ziarnistym proszkiem z homogenizowanych pieczarek <i>Agaricus bisporus</i>, wystawionych na działanie promieniowania UV. Pieczarki są myte, homogenizowane i zawieszane w wodzie w celu wytworzenia zawiesiny pieczarkowej. Zawiesina ta jest umieszczana pod lampą UV. Zawiesina jest następnie filtrowana, suszona i mielona, w następstwie czego powstaje proszek z pieczarek z witaminą D₂. Promieniowanie UV: Proces napromieniowania w świetle ultrafioletowym o długościach fali podobnych jak w przypadku nowej żywności poddanej działaniu promieniowania UV, która uzyskała zezwolenie na mocy rozporządzenia w sprawie nowej żywności.</p> <p>Charakterystyka/skład Zawartość witaminy D₂: 1 000–1 300 µg/g proszku z pieczarek (*) Wilgotność: ≤ 10,0 % Popiół: ≤ 13,5 %</p> <p>Metale ciężkie Ołów (jako Pb): ≤ 0,5 mg/kg Kadm: ≤ 0,5 mg/kg Rtęć: ≤ 0,1 mg/kg Arsen: ≤ 0,3 mg/kg</p> <p>Mikotoksyny Aflatoksyny (suma B1+B2+G1+G2): < 4 µg/kg</p> <p>Kryteria mikrobiologiczne Ogólna liczba drobnoustrojów: ≤ 5 000 jtk (**)/g Drożdże i pleśń: ≤ 100 jtk/g <i>Salmonella</i> sp.: brak w 25 g <i>Staphylococcus aureus</i>: ≤ 10 jtk/g <i>Escherichia coli</i>: ≤ 10 jtk/g Bakterie z grupy coli: ≤ 10 jtk/g <i>Enterobacteriaceae</i>: ≤ 10 jtk/g <i>Listeria monocytogenes</i>: brak w 25 g</p>

(*) Przekonwertowano z jednostek międzynarodowych (j.m.) z zastosowaniem współczynnika konwersji 0,025 µg = 1 j.m.

(**) jtk: jednostki tworzące kolonię.”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1164**z dnia 6 sierpnia 2020 r.****wprowadzające czasowe odstępstwo od niektórych przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/2072 w odniesieniu do środków zapobiegających wprowadzaniu do Unii i rozprzestrzenianiu się w Unii agrofaga *Agrilus planipennis* Fairmaire z Kanady i Stanów Zjednoczonych**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 228/2013, (UE) nr 652/2014 i (UE) nr 1143/2014 oraz uchylające dyrektywy Rady 69/464/EWG, 74/647/EWG, 93/85/EWG, 98/57/WE, 2000/29/WE, 2006/91/WE i 2007/33/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 41 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 2000/29/WE⁽²⁾ została uchylona i zastąpiona rozporządzeniem (UE) 2016/2031, a przepisy jej załączników zostały zastąpione przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2072⁽³⁾.
- (2) *Agrilus planipennis* Fairmaire jest agrofagiem wymienionym w załączniku II część A do rozporządzenia (UE) 2019/2072 jako organizm, którego występowania nie stwierdzono w Unii. W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/1702⁽⁴⁾ wymieniono go również jako agrofaga priorytetowego.
- (3) Zgodnie z informacjami, które Komisja zgromadziła w 2018 r. podczas dwóch audytów w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych, przed wywozem nie sprawdza się w sposób wystarczający, czy spełnione zostały warunki określone w części A sekcja I pkt 2.3 wariant b) załącznika IV do dyrektywy 2000/29/WE. Decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1959⁽⁵⁾ zezwolono zatem na wprowadzanie do Unii drewna *Fraxinus* L., *Juglans ailantifolia* Carr., *Juglans mandshurica* Maxim., *Ulmus davidiana* Planch. oraz *Pterocarya rhoifolia* Siebold i Zucc. pochodzącego z Kanady i Stanów Zjednoczonych („określone drewno”) wyłącznie na podstawie urzędowych oświadczeń, o których mowa w części A sekcja I pkt 2.3 warianty a) i c) załącznika IV do dyrektywy 2000/29/WE. Decyzja wykonawcza (UE) 2018/1959 straciła moc w dniu 30 czerwca 2020 r.
- (4) Przepisy określone w pkt 87 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2019/2072 ustanawiają szczególne wymogi w celu zapobiegania wprowadzaniu do Unii i rozprzestrzenianiu się w Unii agrofaga *Agrilus planipennis* Fairmaire przez drewno pochodzące z niektórych państw trzecich. Przepisy część A sekcja I pkt 2.3 lit. b) załącznika IV do dyrektywy 2000/29/WE są obecnie uwzględnione w pkt 87 wariant b) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2019/2072.
- (5) Ze względu na wyniki kontroli przeprowadzonych przez Komisję w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych w 2018 r. uznaje się, że należy zezwolić na wprowadzanie do Unii drewna *Fraxinus* L., *Juglans ailantifolia* Carr., *Juglans mandshurica* Maxim., *Ulmus davidiana* Planch. oraz *Pterocarya rhoifolia* Siebold i Zucc. pochodzącego z tych państw trzecich wyłącznie na podstawie urzędowych oświadczeń, o których mowa w pkt 87 warianty a) i c) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2019/2072.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do dnia 30 czerwca 2023 r., aby umożliwić przegląd pkt 87 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2019/2072 na podstawie rozwoju naukowego i technicznego.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

⁽¹⁾ Dz.U. L 317 z 23.11.2016, s. 4.

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 2000/29/WE z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie środków ochronnych przeciw wprowadzaniu do Wspólnoty organizmów szkodliwych dla roślin lub produktów roślinnych i przeciw ich rozpowszechnianiu się we Wspólnocie (Dz.U. L 169 z 10.7.2000, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/2072 z dnia 28 listopada 2019 r. ustanawiające jednolite warunki wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 w sprawie środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 690/2008 oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2019 (Dz.U. L 319 z 10.12.2019, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1702 z dnia 1 sierpnia 2019 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2031 przez ustanowienie wykazu agrofagów priorytetowych (Dz.U. L 260 z 11.10.2019, s. 8).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1959 z dnia 10 grudnia 2018 r. ustanawiająca odstępstwo od dyrektywy Rady 2000/29/WE w odniesieniu do środków zapobiegających wprowadzaniu do Unii i rozprzestrzenianiu się na jej terytorium organizmu szkodliwego *Agrilus planipennis* (Fairmaire) poprzez drewno pochodzące z Kanady i Stanów Zjednoczonych Ameryki (Dz.U. L 315 z 12.12.2018, s. 27).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Na zasadzie odstępstwa od przepisów określonych w pkt 87 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2019/2072 wprowadzanie na terytorium Unii drewna *Fraxinus* L., *Juglans ailantifolia* Carr., *Juglans mandshurica* Maxim., *Ulmus davidiana* Planch. oraz *Pterocarya rhoifolia* Siebold i Zucc. („określone drewno”), opisanego w załączniku do niniejszego rozporządzenia, pochodzącego z Kanady i Stanów Zjednoczonych jest dozwolone wyłącznie na podstawie urzędowych oświadczeń, o których mowa w tym pkt 87 warianty a) i c).

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 30 czerwca 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

Określone drewno, o którym mowa w art. 1

Określone drewno oznacza drewno opisane w poniższej tabeli:

Rośliny, produkty roślinne i inne przedmioty	Kody CN
Drewno <i>Fraxinus</i> L., <i>Juglans ailantifolia</i> Carr., <i>Juglans mandshurica</i> Maxim., <i>Ulmus davidiana</i> Planch. oraz <i>Pterocarya rhoifolia</i> Siebold & Zucc., inne niż w postaci:	ex 4401 12 00 ex 4403 12 00 ex 4403 99 00
— wiórów, zrębków, trocin, ścinków, odpadów i zrzyneków uzyskanych w całości lub w części z tych drzew,	ex 4404 20 00 ex 4406 12 00
— drewnianych materiałów opakowaniowych w formie skrzyń, pudeł, klatek, beczek oraz podobnych opakowań, palet, palet skrzyniowych i innych platform ładunkowych, nadstawek do palet płaskich, drewna sztauerskiego, bez względu na to, czy są obecnie używane do transportu wszystkich rodzajów ładunków, z wyjątkiem drewna sztauerskiego używanego do zabezpieczenia przesyłek drewna, które jest zbudowane z drewna tego samego typu i tej samej jakości, co drewno w przesyłkach, i które spełnia te same unijne wymogi fitosanitarne, co drewno w przesyłce, ale łącznie z drewnem, które nie zachowało swojej naturalnej zaokrąglonej powierzchni, oraz meblami i innymi przedmiotami wykonanymi z drewna niepoddanego obróbce.	ex 4406 92 00 4407 95 10 4407 95 91 4407 95 99 ex 4407 99 27 ex 4407 99 40 ex 4407 99 90 ex 4408 90 15 ex 4408 90 35 ex 4408 90 85 ex 4408 90 95 ex 4416 00 00 ex 9406 10 00

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1165**z dnia 6 sierpnia 2020 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/353 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/353 ⁽²⁾ nałożono ostateczne cło antydumpingowe i zdecydowano o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej
- (2) Art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/353 stanowi: „W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do obrotu w odniesieniu do produktów, o których mowa w art. 1, w odpowiednie pole takiego zgłoszenia wprowadza się liczbę sztuk przywożonych produktów”. Służby Komisji otrzymały od państw członkowskich i przedsiębiorstw handlowych uwagi dotyczące pochodzenia przywożonych produktów.
- (3) Należy wyjaśnić, że liczba sztuk przywożonych produktów powinna być zgłaszana niezależnie od ich pochodzenia, a państwa członkowskie powinny informować Komisję o liczbie przywożonych sztuk.
- (4) W związku z tym Komisja postanowiła zmienić art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/353.
- (5) W wersji angielskiej termin „pieces” (pl. „sztuki”) zastępuje się terminem „items” (pl. również „sztuki”) w celu zachowania zgodności z pozycją uzupełniającą „number of items” (pl. „ilość sztuk”) w Nomenklaturze scalonej ⁽³⁾.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Motyw 88 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/353 otrzymuje brzmienie:

„(88) Statystyki dotyczące felg stalowych często opierają się na ilości sztuk. Taka dodatkowa jednostka dla felg stalowych nie została jednak określona w Nomenklaturze scalonej zawartej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 (11). W związku z tym należy ustanowić obowiązek, by w zgłoszeniu o dopuszczenie do obrotu podawana była nie tylko waga wyrażona w kilogramach lub tonach, ale także ilość sztuk w przypadku przywozu produktu objętego postępowaniem. Należy wskazać ilość sztuk w odniesieniu do kodów TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 i 8716 90 90 97.”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/353 z dnia 3 marca 2020 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz felg stalowych do użytkowania na drodze pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 65 z 4.3.2020, s. 9).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).

Artykuł 2

Art. 1 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/353 otrzymuje brzmienie:

„3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: »Ja, niżej podpisany, poświadczam, że (ilość) (produkt objęty postępowaniem) sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez (nazwa i adres przedsiębiorstwa) (dodatkowy kod TARIC) w (państwo, którego dotyczy postępowanie). Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą.«. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.”.

Artykuł 3

Art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/353 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

W przypadku przedstawienia zgłoszenia o dopuszczenie do obrotu w odniesieniu do produktów, o których mowa w art. 1 ust. 1, niezależnie od ich pochodzenia, w odpowiednie pole takiego zgłoszenia wprowadza się liczbę sztuk przywożonych produktów.

Państwa członkowskie informują Komisję co miesiąc o liczbie sztuk towarów przywiezionych w ramach kodów TARIC 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 i 8716 90 90 97 oraz o ich pochodzeniu.”.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego 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 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1166**z dnia 6 sierpnia 2020 r.****zmieniające załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 w zakresie wpisu dotyczącego Stanów Zjednoczonych w wykazie państw trzecich, terytoriów, stref lub grup, z których dopuszczalny jest przywóz do Unii i tranzyt przez jej terytorium niektórych produktów drobiowych, w odniesieniu do wysoce zjadliwej grypy ptaków****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 formułę wprowadzającą, art. 8 pkt 1 akapit pierwszy, art. 8 pkt 4 oraz art. 9 ust. 4 lit. c),

uwzględniając dyrektywę Rady 2009/158/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie warunków zdrowotnych zwierząt, regulujących handel wewnątrzspółnotowy i przywóz z państw trzecich drobiu i jaj wylęgowych ⁽²⁾, w szczególności jej art. 23 ust. 1, art. 24 ust. 2 i art. 25 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 798/2008 ⁽³⁾ ustanowiono wymogi w zakresie wystawiania świadectw weterynaryjnych dotyczących przywozu do Unii oraz tranzytu przez Unię, w tym składowania podczas tranzytu, drobiu i produktów drobiowych („towary”). Rozporządzenie to stanowi, że towary mogą być przywożone do Unii i przewożone tranzytem przez jej terytorium jedynie z państw trzecich, terytoriów, stref lub grup wyszczególnionych w kolumnach 1 i 3 tabeli w części 1 załącznika I do tego rozporządzenia.
- (2) W rozporządzeniu (WE) nr 798/2008 ustanowiono także warunki uznania państwa trzeciego, terytorium, strefy lub grupy za wolne od wysoce zjadliwej grypy ptaków (HPAI).
- (3) Stany Zjednoczone wymieniono w części 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 jako państwo trzecie, z którego przywóz towarów do Unii i ich tranzyt przez terytorium Unii nie podlega ograniczeniom wynikającym z obecności HPAI.
- (4) W Umowie między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie sanitarnych środków ochrony zdrowia publicznego i zdrowia zwierząt w handlu żywymi zwierzętami i produktami zwierzęcymi („umowa”) ⁽⁴⁾, która została zatwierdzona decyzją Rady 98/258/WE ⁽⁵⁾, przewidziano wzajemne uznawanie środków regionalizacji w razie wystąpienia ognisk choroby w Unii lub w Stanach Zjednoczonych.
- (5) Dnia 8 kwietnia 2020 r. Stany Zjednoczone potwierdziły wystąpienie HPAI podtyp H7N3 w gospodarstwie prowadzącym chów drobiu w hrabstwie Chesterfield w stanie Karolina Południowa. W związku z wystąpieniem ogniska HPAI organy weterynaryjne Stanów Zjednoczonych wprowadziły strefę objętą kontrolą w promieniu 10 km wokół dotkniętego gospodarstwa, która obejmowała części hrabstw Chesterfield, Lancaster i Kershaw w stanie Karolina Południowa, oraz wdrożyły politykę likwidacji stad w celu zwalczania HPAI i ograniczenia rozprzestrzeniania się tej choroby.

⁽¹⁾ Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.

⁽²⁾ Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 74.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 798/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiające wykaz państw trzecich, terytoriów, stref lub grup, z których dopuszczalny jest przywóz do i tranzyt przez terytorium Wspólnoty drobiu i produktów drobiowych oraz wymogów dotyczących świadectw weterynaryjnych (Dz.U. L 226 z 23.8.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 118 z 21.4.1998, s. 3.

⁽⁵⁾ Decyzja Rady 98/258/WE z dnia 16 marca 1998 r. w sprawie zawarcia Umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie sanitarnych środków ochrony zdrowia publicznego i zdrowia zwierząt w handlu żywymi zwierzętami i produktami zwierzęcymi (Dz.U. L 118 z 21.4.1998, s. 1).

- (6) Przyjmując rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/544 ⁽⁶⁾, Komisja wprowadziła ograniczenia dotyczące wprowadzania do Unii towarów drobiowych z obszaru w stanie Karolina Południowa dotkniętego HPAI, który został objęty ograniczeniami przez organy weterynaryjne Stanów Zjednoczonych ze względu na wystąpienie ogniska tej choroby.
- (7) Stany Zjednoczone przedłożyły zaktualizowane informacje o sytuacji epidemiologicznej na swoim terytorium oraz o środkach wprowadzonych celem zapobieżenia dalszemu rozprzestrzenianiu się HPAI, a Komisja przeanalizowała te informacje. Stany Zjednoczone zgłosiły ponadto zakończenie w dniu 7 maja 2020 r. czyszczenia i dezynfekcji po likwidacji stad drobiu w gospodarstwie drobiarskim, w którym w kwietniu 2020 r. potwierdzono ognisko HPAI.
- (8) Na podstawie oceny informacji przedstawionych przez Stany Zjednoczone należy wskazać w części 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 datę 5 sierpnia 2020 r., tj. 90 dni po zakończeniu realizacji polityki likwidacji stad oraz środków w zakresie czyszczenia i dezynfekcji, jako datę, od której to państwo trzecie może ponownie, zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 798/2008, zostać uznane za wolne od HPAI i od której należy ponownie zezwolić na przywóz do Unii i tranzyt przez jej terytorium niektórych produktów drobiowych pochodzących z tego państwa trzeciego.
- (9) Należy zatem zmienić wpis dotyczący Stanów Zjednoczonych w tabeli w części 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008, tak aby uwzględnić likwidację HPAI w tym państwie trzecim. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W części 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego 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 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/544 z dnia 20 kwietnia 2020 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 w zakresie wpisu dotyczącego Stanów Zjednoczonych w wykazie państw trzecich, terytoriów, stref lub grup, z których dopuszczalny jest przywóz do Unii i tranzyt przez jej terytorium niektórych produktów drobiowych, w odniesieniu do wysoce zjadliwej grypy ptaków (Dz.U. L 121 I z 20.4.2020, s. 1).

ZAŁĄCZNIK

W części 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 798/2008 wpis dotyczący Stanów Zjednoczonych otrzymuje brzmienie:

Kod ISO i nazwa państwa trzeciego lub terytorium	Kod państwa trzeciego, terytorium, strefy lub grupy	Opis państwa trzeciego, terytorium, strefy lub grupy	Świadczenie weterynaryjne		Szczególne warunki	Szczególne warunki		Status nadzoru pod kątem ptasiej grypy	Status szczepień przeciwko ptasiej grypie	Status zwalczania salmonelli ⁽⁶⁾	
			Wzór/Wzory	Dodatkowe gwarancje		Data zakończenia ⁽¹⁾	Data rozpoczęcia ⁽²⁾				
1	2	3	4	5	6	6 A	6B	7	8	9	
„US – Stany Zjednoczone	US-0	Cały kraj	SPF								
			EP, E							S4	
	US-1	Całe Stany Zjednoczone z wyjątkiem obszaru US-2	WGM	VIII							
			POU, RAT		N						
			BPP, BPR, DOC, DOR, HEP, HER, SRP, SRA, LT20					A			S3, ST1
	US-2	Następujące części terytorium Stanów Zjednoczonych:									
	US-2.1	w stanie Tennessee: hrabstwo Lincoln hrabstwo Franklin hrabstwo Moore	WGM	VIII	P2	4.3.2017	11.8.2017				
			POU, RAT		N P2						
			BPR, BPP, DOC, DOR, HEP, HER, SRP, SRA, LT20						A		S3, ST1
	US-2.2	w stanie Alabama: hrabstwo Madison hrabstwo Jackson	WGM	VIII	P2	4.3.2017	11.8.2017				
POU, RAT				N P2							
BPR, BPP, DOC, DOR, HEP, HER, SRP, SRA, LT20								A		S3, ST1	

US-2.3	<p>w stanie Karolina Południowa: hrabstwo Chesterfield/hrabstwo Lancaster/hrabstwo Kershaw:</p> <p>obszar o promieniu 10 km rozpoczynający się w punkcie N na granicy kolejnej strefy objętej kontrolą Chesterfield 02 i sięgający w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara:</p> <p>a) na północy: 2 km na południe od autostrady nr 9, 0,03 km na wschód od punktu przecięcia się Airport Rd z Raymond Deason Rd;</p> <p>b) na północnym wschodzie: 1 km na południowy zachód od punktu przecięcia się autostrady nr 268 z Cross Roads Church Rd;</p> <p>c) na wschodzie: 5,1 km na zachód od autostrady stanowej 109, 1,6 km na zachód od Angelus Rd i Refuge Dr;</p> <p>d) na południowym wschodzie: 3,2 km na północny zachód od punktu przecięcia się autostrady nr 145 z Lake Bee Rd;</p> <p>e) na południu: 2,7 km na wschód od punktu przecięcia się autostrady nr 151 z Catarah Rd;</p> <p>f) na południowym zachodzie: 1,5 km na wschód od punktu przecięcia się McBee Hwy z Mt Pisgah Rd;</p> <p>g) na zachodzie: 1,3 km na wschód od punktu przecięcia się Texahaw Rd z Buzzards Roost Rd;</p> <p>h) na północnym zachodzie: punktu przecięcia się White Plains Church Rd z Graves Rd.</p>	WGM	VIII	P2	8.4.2020	5.8.2020			
		POU, RAT		N P2					
		BPR, BPP, DOC, DOR, HEP, HER, SRP, SRA, LT20						A	

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1167

z dnia 6 sierpnia 2020 r.

w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, technologii stosowanej w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym oraz niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych będących hybrydowymi pojazdami elektrycznymi jako technologii innowacyjnej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 10 października 2019 r. dostawca SEG Automotive Germany GmbH złożył wniosek zgodnie z art. 12a odpowiednich rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) nr 725/2011⁽²⁾ i (UE) nr 427/2014⁽³⁾ o zmianę decyzji wykonawczych Komisji (UE) 2019/314⁽⁴⁾ oraz (UE) 2019/313⁽⁵⁾ („wniosek o zmianę”) w celu uwzględnienia światowej zharmonizowanej procedury badań pojazdów lekkich (WLTP) określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151⁽⁶⁾.
- (2) W dniu 31 października 2019 r. producenci: Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Renault, Toyota Motor Europe NV/SA, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge oraz dostawcy: SEG Automotive Germany GmbH, Valeo Electrical systems i Mitsubishi Electric Corporation przedłożyli wspólny wniosek o zatwierdzenie („wniosek o zatwierdzenie”) jako technologii innowacyjnej technologii wykorzystywanej w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych oraz lekkich pojazdach użytkowych z konwencjonalnymi spalinowymi mechanizmami napędowymi (konwencjonalnych pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe) oraz niektórych hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnątrz (NOVC-HEV). Wniosek o zatwierdzenie dotyczy ograniczenia emisji CO₂, którego nie można wykazać za pośrednictwem pomiarów prowadzonych zgodnie z WLTP określoną w rozporządzeniu (UE) 2017/1151.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/314 z dnia 21 lutego 2019 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009, technologii stosowanej w produkowanym przez SEG Automotive Germany GmbH wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym (BRM) połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych samochodach osobowych z napędem hybrydowym, jako technologii innowacyjnej umożliwiającej ograniczenie emisji CO₂ z samochodów osobowych (Dz.U. L 51 z 22.2.2019, s. 42).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/313 z dnia 21 lutego 2019 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011, technologii stosowanej w produkowanym przez SEG Automotive Germany GmbH wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym (BRM) połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w lekkich samochodach dostawczych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych lekkich samochodach dostawczych z napędem hybrydowym, jako technologii innowacyjnej umożliwiającej ograniczenie emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych (Dz.U. L 51 z 22.2.2019, s. 31).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

- (3) Wniosek o zmianę oraz wniosek o zatwierdzenie poddano ocenie zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, rozporządzeniami wykonawczymi (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽⁷⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁸⁾ (wersja z lipca 2018 r.) ⁽⁹⁾. Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 do wniosku o zmianę oraz wniosku o zatwierdzenie dołączono sprawozdania z weryfikacji sporządzone przez niezależne zatwierdzone organy.
- (4) Biorąc pod uwagę, że wniosek o zmianę i wniosek o zatwierdzenie odnoszą się do tej samej technologii innowacyjnej i że te same warunki powinny odnosić się do jej zastosowania w odpowiednich kategoriach pojazdów, właściwe jest uwzględnienie zarówno wniosku o zmianę, jak i wniosku o zatwierdzenie w jednej decyzji.
- (5) 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy może pracować albo jako silnik elektryczny przekształcający energię elektryczną w energię mechaniczną, albo jako generator przekształcający energię mechaniczną w energię elektryczną tak jak standardowy alternator. Przetwornik 48 V/12 V DC/DC umożliwia dostarczanie energii elektrycznej przez 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy przy napięciu wymaganym do zasilania w pojeździe 12-woltowej płyty zasilającej dodatkowe urządzenia elektryczne lub ładowania 12-woltowego akumulatora.
- (6) Technologia wykorzystywana w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC dostarczanym przez SEG Automotive Germany GmbH została już zatwierdzona do stosowania w samochodach osobowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy oraz niektórych samochodach osobowych typu NOVC-HEV decyzją wykonawczą (UE) 2019/314, a także do stosowania w lekkich pojazdach użytkowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy oraz niektórych lekkich pojazdach użytkowych typu NOVC-HEV decyzją wykonawczą (UE) 2019/313 jako technologia innowacyjna umożliwiająca ograniczenie emisji CO₂ w sposób, który jest tylko częściowo przewidziany w pomiarach prowadzonych w ramach badania emisji zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdny określonym w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽¹⁰⁾. Technologię tę zatwierdzono również jako ogólną technologię innowacyjną przez odniesienie do warunków nowego europejskiego cyklu jezdnych określonych w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/1102 ⁽¹¹⁾.
- (7) Wniosek o zmianę i wniosek o zatwierdzenie dotyczą jednak WLTP określonej w rozporządzeniu (UE) 2017/1151. Wykazano, że w pomiarach dokonywanych w ramach badania emisji będącego częścią WLTP jedynie częściowo uwzględnia się ograniczenia emisji CO₂ wynikające z zastosowania technologii wykorzystywanej w wysokosprawnych 48-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC.
- (8) Na podstawie doświadczeń zdobytych podczas oceny wniosków o zatwierdzenie przyjętych decyzjami wykonawczymi (UE) 2019/313, (UE) 2019/314 i (UE) 2020/1102, a także uwzględniając informacje przekazane w przedmiotowym wniosku o zmianę i wniosku o zatwierdzenie, wykazano w sposób zadowalający i niezbity, że technologia zastosowana w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC spełnia kryteria określone w art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz kryteria kwalifikowalności określone w art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014.
- (9) Technologię innowacyjną należy stosować w samochodach osobowych lub lekkich pojazdach użytkowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy lub w pojazdach typu NOVC-HEV tych kategorii, w przypadku których wartości nieskorygowanego pomiaru zużycia paliwa oraz emisji CO₂ można stosować zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁽⁹⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/July%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁽¹¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1102 z dnia 24 lipca 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 oraz przez odniesienie do nowego europejskiego cyklu jezdnych (NEDC), technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych hybrydowych samochodach osobowych z napędem elektrycznym oraz lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej (Dz.U. L 241 z 27.7.2020, s. 38).

- (10) Zarówno wniosek o zmianę jak i wniosek o zatwierdzenie dotyczą metody określania ograniczania emisji CO₂ wynikającego z wykorzystania wysokosprawnego 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych określonej w pkt 3 załącznika do decyzji wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314, tj. „metody odrębnej”.
- (11) Metoda zaproponowana we wniosku o zatwierdzenie różni się jednak od „metody odrębnej” w zakresie poziomu napięcia wykorzystywanego do pomiaru sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego, względem którego zaleca się stosowanie napięcia 48 zamiast 52 V. Ponadto proponuje się, aby na potrzeby pomiaru sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC ustawić prąd wyjściowy na poziomie połowy mocy znamionowej przetwornika DC/DC podzielonej przez 14,3 V, zamiast na poziomie mocy znamionowej przetwornika DC/DC podzielonej przez 14,3 V. Ponadto we wniosku o zatwierdzenie sugeruje się wprowadzenie procedury docierania w przypadku 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego.
- (12) Jeżeli chodzi o proponowane zmiany „metody odrębnej” określonej w decyzjach wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314 pod względem poziomu napięcia przy pomiarze sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego oraz prądu wyjściowego przy pomiarze sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC, ustalono, że zmiany te mogą prowadzić do mniej konserwatywnych wyników w zakresie ograniczenia emisji CO₂. Wnioskujący o zatwierdzenie twierdzą, że zmiany są uzasadnione, ponieważ lepiej przedstawiają rzeczywiste warunki prowadzenia pojazdu. Dowodów przytoczonych na poparcie tego twierdzenia nie można jednak uznać za wystarczające, w szczególności z powodu ograniczonego zakresu badań przeprowadzonych w celu uzasadnienia wniosku o zatwierdzenie oraz braku dowodów na poparcie zmiany poziomu prądu wyjściowego przy pomiarze sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC. W związku z tym uznaje się, że te aspekty „metody odrębnej”, które określono w pkt 3 załącznika do odpowiednich decyzji wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314, nie powinny ulec zmianie na podstawie informacji przekazanych we wnioskach o zatwierdzenie.
- (13) Jeżeli chodzi o proponowane dodanie do metody badań procedury docierania w przypadku 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego, we wniosku o zatwierdzenie nie określono z wystarczającą precyzją szczegółowych informacji na temat sposobu przeprowadzenia takiego docierania ani sposobu uwzględnienia efektów docierania. Ponieważ sprawność wysokosprawnego 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V określa się na podstawie średniej wyników pomiarów, wszelkie efekty docierania, zarówno pozytywne, jak i negatywne, można uwzględnić odpowiednio w ostatecznym określeniu sprawności, w razie konieczności poprzez zwiększenie liczby pomiarów. W tym kontekście nie jest właściwe uzupełnianie metody badań dodatkową szczegółową procedurą docierania, taką jak procedura proponowana we wniosku o zatwierdzenie.
- (14) We wniosku o zmianę zaproponowano zmianę średniej prędkości z tej określonej w nowym europejskim cyklu jezdnym (33,58 km/h) na tę określoną w WLTP (46,6 km/h). W związku z tym średnią prędkość należy wyznaczyć odpowiednio z uwzględnieniem warunków WLTP.
- (15) Pośrednio z „metody odrębnej” wynika, że napięcie wejściowe przy badaniu sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC powinno być takie same, jak napięcie wyjściowe 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego, tj. 52 V. Aby zapewnić przeprowadzanie badań sprawności w sposób zharmonizowany, należy w metodzie prowadzenia badania wyjaśnić, że wartość napięcia wejściowego powinna wynosić 52 V.
- (16) Producenci powinni mieć możliwość wystąpienia z wnioskiem do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z wykorzystania technologii innowacyjnej w przypadkach, gdy spełnione są warunki określone w niniejszej decyzji. W tym celu producenci powinni zapewnić, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, potwierdzające, że technologia innowacyjna spełnia warunki określone w niniejszej decyzji oraz że ograniczenie emisji zostało określone zgodnie z metodą badań ustanowioną w niniejszej decyzji.
- (17) W celu ułatwienia szerszego wprowadzenia technologii innowacyjnej w nowych pojazdach producent powinien również mieć możliwość złożenia pojedynczego wniosku o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze stosowania kilku wysokosprawnych 48-woltowych zespołów silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC. Należy jednak zapewnić, aby w przypadku korzystania z tej możliwości stosowano mechanizm zachęcający do wykorzystania tylko tych technologii innowacyjnych, które oferują największe ograniczenie emisji CO₂.
- (18) Dokładna weryfikacja warunków poświadczenia ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z wykorzystania technologii innowacyjnej zgodnie z niniejszą decyzją należy do kompetencji organu udzielającego homologacji typu. W przypadku wydania poświadczenia odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu powinien zapewnić, aby wszystkie elementy uwzględniane do celów poświadczenia były rejestrowane w sprawozdaniu z badań i przechowywane wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji oraz aby informacje te były udostępniane Komisji na żądanie.

- (19) Do celów określenia ogólnego kodu innowacji ekologicznych, który ma być stosowany w odpowiednich dokumentach homologacji typu zgodnie z załącznikami I, VIII i IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE⁽¹²⁾, do technologii innowacyjnej należy przypisać indywidualny kod.
- (20) Od 2021 r. należy ustalać przestrzeganie przez producentów ich indywidualnych dopuszczalnych poziomów emisji CO₂ na podstawie poziomów emisji CO₂ wyznaczanych zgodnie z WLTP. W związku z tym w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producentów, począwszy od roku kalendarzowego 2021, można wziąć pod uwagę ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki technologii innowacyjnej, poświadczony w drodze odniesienia do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Technologia innowacyjna

Technologię stosowaną w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, biorąc pod uwagę, że wynikające z niej ograniczenie emisji CO₂ jest jedynie częściowo objęte standardową procedurą badań określoną w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 i pod warunkiem że przedmiotowa technologia spełnia następujące warunki:

- a) instaluje się ją w samochodach osobowych (M₁) lub lekkich pojazdach użytkowych (N₁) napędzanych przez silniki spalinowe zasilane benzyną lub olejem napędowym (pojazdy M₁ i N₁ napędzane przez konwencjonalny silnik spalinowy) lub w hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie kategorii M₁ lub N₁, w przypadku których wartości nieskorygowanego pomiaru zużycia paliwa oraz emisji CO₂ można wykorzystać zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
- b) jej sprawność stanowiącą wypadkową sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego oraz sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC określa się zgodnie z załącznikiem pkt 2.3 i wynosi ona co najmniej:
 - (i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną, innych niż turbodoładowane;
 - (ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną;
 - (iii) 74,2 % dla pojazdów zasilanych olejem napędowym.

Artykuł 2

Wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂

1. Producent może zwrócić się do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze stosowania technologii zatwierdzonej zgodnie z art. 1 („technologia innowacyjna”) poprzez odniesienie do niniejszej decyzji.
2. Producent zapewnia, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, potwierdzające, że technologia jest zgodna z art. 1 lit. a) i b).
3. Jeżeli ograniczenie emisji CO₂ zostało poświadczony zgodnie z art. 3, producent zapewnia rejestrację poświadczony ograniczenia emisji CO₂ i kodu innowacji ekologicznej, o którym mowa w art. 4 ust. 1, na świadectwach zgodności przedmiotowych pojazdów.

Artykuł 3

Poświadczenie ograniczenia emisji CO₂

1. Organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej zostało określone zgodnie z metodą określoną w załączniku.
2. W przypadku gdy producent składa wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ dotyczący więcej niż jednego rodzaju 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączony z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC w odniesieniu do jednej wersji pojazdu, organ udzielający homologacji typu ustala, który z badanych 48-woltowych zespołów silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC zapewnia najniższe ograniczenie emisji CO₂. Wartość tę wykorzystuje się do celów ust. 4.

⁽¹²⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

3. Organ udzielający homologacji typu rejestruje w odpowiedniej dokumentacji homologacji typu poświadczony ograniczenie emisji CO₂, obliczone zgodnie z załącznikiem pkt 4 oraz kod innowacji ekologicznej, o którym mowa w art. 4 ust. 1.
4. Organ udzielający homologacji typu rejestruje wszystkie elementy uwzględniane do celów poświadczenia w sprawozdaniu z badań i przechowuje je wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji, o którym mowa w art. 2 ust. 2, oraz udostępnia te informacje Komisji na żądanie.
5. Organ udzielający homologacji typu poświadcza ograniczenie emisji CO₂ wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej wyłącznie wtedy, gdy stwierdzi, że technologia ta spełnia warunki określone w art. 1 lit. a) i b) oraz jeżeli ograniczenie emisji CO₂ określone zgodnie z załącznikiem pkt 3.5 wynosi co najmniej 0,5 g CO₂/km, jak określono w art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w przypadku samochodów osobowych lub w art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w przypadku lekkich pojazdów użytkowych.

Artykuł 4

Kod innowacji ekologicznej

1. Technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją przyporządkowuje się kod innowacji ekologicznej 32.
2. Począwszy od roku kalendarzowego 2021 poświadczony ograniczenie emisji CO₂ odpowiadające temu kodowi innowacji ekologicznej można uwzględniać przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów.

Artykuł 5

Wejście decyzji w życie

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

Metoda określania ograniczenia emisji CO₂ w wyniku zastosowania technologii stosowanej w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym oraz niektórych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych będących hybrydowymi pojazdami elektrycznymi

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku przedstawiono metodę określania ograniczenia emisji CO₂ (dwutlenku węgla) w wyniku zastosowania wysokosprawnego 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego („48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy”) połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC („przetwornik 48 V/12 V DC/DC”) w pojazdach kategorii M₁ lub N₁, jak określono w art. 1 lit. a).

2. OKREŚLENIE SPRAWNOŚCI

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego oraz przetwornika 48 V/12 V DC/DC określa się oddzielnie, jak określono w pkt 2.1 i 2.2. Otrzymane wartości należy wykorzystać jako dane do obliczenia całkowitej sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC zgodnie z pkt 2.3.

2.1. Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określa się zgodnie z normą ISO 8854:2012 z zachowaniem wymienionych niżej parametrów.

Producent musi dostarczyć organowi udzielającemu homologacji typu dowody potwierdzające, że zakresy częstotliwości 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego są takie same, jak wartości podane w tabeli 1 lub równoważne.

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określa się na podstawie pomiarów przeprowadzonych w każdym z punktów pracy wymienionych w tabeli 1.

Natężenie prądu 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego w każdym z punktów pracy stanowi połowę wartości znamionowej. Podczas pomiaru w każdym z punktów pracy należy utrzymywać stałą wartość 52 V napięcia i prądu wyjściowego 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego.

Tabela 1

Punkt pracy i	Czas utrzymywania [s]	Częstotliwość obrotowa n _i [min ⁻¹]	Częstotliwość punktów pracy h _i
1	1 200	1 800	0,25
2	1 200	3 000	0,40
3	600	6 000	0,25
4	300	10 000	0,10

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego w każdym z punktów pracy i (η_{MG_i}) [%] oblicza się zgodnie ze wzorem 1.

Wzór 1

$$\eta_{MG_i} = \frac{60 \cdot U_i \cdot I_i}{2\pi \cdot M_i \cdot n_i} \cdot 100$$

gdzie dla każdego punktu pracy i

U_i oznacza napięcie [V];

I_i oznacza natężenie prądu [A];

M_i oznacza moment obrotowy [Nm];

n_i oznacza częstotliwość obrotową [min⁻¹].

Dla każdego punktu pracy pomiary należy przeprowadzić kolejno co najmniej pięć razy, a sprawność oblicza się dla każdego z tych pomiarów (η_{MG_i}) przy czym „j” oznacza indeks odnoszący się do jednej serii pomiarów.

Należy wyliczyć średnią tych sprawności ($\overline{\eta_{MG_i}}$) dla każdego punktu pracy.

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego (η_{MG}) [%] oblicza się zgodnie ze wzorem 2.

Wzór 2

$$\eta_{MG} = \sum_{i=1}^4 h_i \cdot \overline{\eta_{MG_i}}$$

gdzie

$\overline{\eta_{MG_i}}$ oznacza średnią sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określoną dla punktu pracy i [%]

h_i oznacza częstotliwość punktu pracy i podaną w tabeli 1.

2.2. Sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC

Sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC określa się w następujących warunkach:

- Napięcie wejściowe 52 V
- Napięcie wyjściowe 14,3 V
- Prąd wyjściowy: moc znamionowa przetwornika 48 V/12 V DC/DC podzielona przez napięcie wyjściowe 14,3 V

Moc znamionową przetwornika 48 V/12 V DC/DC stanowi stała moc wyjściowa poświadczona przez dostawcę zgodnie z wymogami określonymi w normie ISO 8854:2012.

Sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC ($\eta_{DC/DC}$) [%] oblicza się na podstawie pomiarów natężenia prądu i napięcia zgodnie ze wzorem 3.

Wzór 3

$$\eta_{DC/DC} = \frac{U_{12V} \cdot I_{12V}}{U_{48V} \cdot I_{48V}}$$

gdzie

U_{48V} oznacza napięcie wejściowe, którego wartość ustala się na 52 [V]

I_{48V} oznacza natężenie prądu mierzone po stronie wejścia [A]

U_{12V} oznacza napięcie wyjściowe, którego wartość ustala się na 14,3 [V]

I_{12V} oznacza natężenie prądu mierzone po stronie wyjścia, które powinno być równe mocy znamionowej przetwornika 48 V/12 V DC/DC podzielonej przez napięcie wyjściowe [A]

Pomiary i obliczenia sprawności należy powtórzyć kolejno co najmniej pięć (5) razy.

Średnia tych sprawności oznacza wówczas sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC ($\overline{\eta_{DC/DC}}$) [%].

2.3. Łączna sprawność

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC (η_{TOT}) [%] oblicza się zgodnie ze wzorem 4.

Wzór 4

$$\eta_{TOT} = \eta_{MG} \cdot \overline{\eta_{DC/DC}}$$

η_{MG} oznacza sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określoną w pkt 2.1 [%]

$\overline{\eta_{DC/DC}}$ oznacza sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC określoną w pkt 2.2 [%]

3. METODA OBLICZANIA WARTOŚCI OGRANICZENIA EMISJI CO₂

3.1. Oszczędności mocy mechanicznej

Różnicę (ΔP_m) [W] między oszczędnościami mocy mechanicznej przy zastosowaniu 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC w warunkach realnych (ΔP_{mRW}) a oszczędnościami mocy mechanicznej przy zastosowaniu 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC w warunkach homologacji typu (ΔP_{mTA}) oblicza się zgodnie ze wzorem 5.

Wzór 5

$$\Delta P_m = \Delta P_{mRW} - \Delta P_{mTA}$$

gdzie

ΔP_{mRW} oblicza się zgodnie ze wzorem 6 i ΔP_{mTA} zgodnie ze wzorem 7.

Wzór 6

$$\Delta P_{mRW} = \frac{P_{RW}}{\eta_B} - \frac{P_{RW}}{\eta_{TOT}}$$

Wzór 7

$$\Delta P_{mTA} = \frac{P_{TA}}{\eta_B} - \frac{P_{TA}}{\eta_{TOT}}$$

gdzie

η_{TOT} oznacza sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC określoną w pkt 2.3 [%]

P_{RW} oznacza wymaganą moc w warunkach realnych, wynoszącą 750 W

P_{TA} oznacza wymaganą moc w warunkach homologacji typu, wynoszącą 350 W

η_B oznacza sprawność alternatora referencyjnego, wynoszącą 67 %

3.2. Metoda obliczania wartości ograniczenia emisji CO₂

Wartość ograniczenia emisji CO₂ uzyskanego w wyniku zastosowania 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC (C_{CO_2}) [g CO₂/km] oblicza się zgodnie ze wzorem 8.

Wzór 8

$$C_{CO_2} = \Delta P_m \cdot \frac{V_{Pe} \cdot CF}{v}$$

gdzie

ΔP_m oznacza różnicę między oszczędnościami mocy mechanicznej w warunkach realnych a oszczędnościami mocy mechanicznej w warunkach homologacji typu, jak określono w pkt 3.1

v oznacza średnią prędkość jazdy w ramach WLTP, wynoszącą 46,6 km/h

V_{Pe} oznacza zużycie mocy skutecznej podane w tabeli 2 [l/kWh]

CF oznacza współczynnik konwersji podany w tabeli 3 [gCO₂/l]

Tabela 2

Typ silnika	Zużycie mocy skutecznej (V_{pe}) [l/kWh]
Zasilany benzyną, inny niż turbodoładowany	0,264
Turbodoładowany zasilany benzyną	0,280
Wysokoprężny (silnik Diesla)	0,220

Tabela 3

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji (CF) [gCO ₂ /l]
Benzyna	2 330
Olej napędowy	2 640

3.3. Metoda obliczania niepewności wartości ograniczenia emisji CO₂

Niepewność wartości ograniczenia emisji CO₂ obliczoną zgodnie z pkt 3.2 należy określić ilościowo.

W tym celu potrzebne są poniższe obliczenia.

Po pierwsze należy obliczyć odchylenie standardowe sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego w każdym z punktów pracy ($s_{\eta_{MG_i}}$) [%] zgodnie ze wzorem 9.

Wzór 9

$$s_{\eta_{MG_i}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^m (\eta_{MG_{ij}} - \overline{\eta_{MG_i}})^2}{m(m-1)}}$$

gdzie

m oznacza liczbę pomiarów j przeprowadzonych w każdym z punktów pracy i dla sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego, jak określono w pkt 2.1

$\eta_{MG_{ij}}$ oznacza sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego obliczoną dla pomiaru jednostkowego j w punkcie pracy i , jak określono w pkt 2.1 [%]

$\overline{\eta_{MG_i}}$ oznacza średnią sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego obliczoną dla punktu pracy i , jak określono w pkt 2.1 [%]

Następnie należy obliczyć odchylenie standardowe sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego ($s_{\eta_{MG}}$) [%] zgodnie ze wzorem 10.

Wzór 10

$$s_{\eta_{MG}} = \sqrt{\sum_{i=1}^4 (h_i \cdot s_{\eta_{MG_i}})^2}$$

gdzie

$S_{\overline{\eta_{MGi}}}$ przyjmuje wartość określoną zgodnie ze wzorem 9 [%]

h_i oznacza częstotliwość punktu pracy i podaną w tabeli 1.

Następnie należy obliczyć odchylenie standardowe sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC ($S_{\overline{\eta_{DC/DC}}}$) [%] zgodnie ze wzorem 11.

Wzór 11

$$S_{\overline{\eta_{DC/DC}}} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^L (\eta_{DC/DC_i} - \overline{\eta_{DC/DC}})^2}{L(L-1)}}$$

gdzie

L oznacza liczbę pomiarów przeprowadzonych dla przetwornika 48 V/12 V DC/DC, jak opisano w pkt 2.2

η_{DC/DC_i} oznacza sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC obliczoną dla pomiaru jednostkowego i , jak opisano w pkt 2.2 [%]

$\overline{\eta_{DC/DC}}$ oznacza sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC określoną w pkt 2.2 [%]

Na koniec należy obliczyć, zgodnie ze wzorem 12, niepewność wartości ograniczenia emisji CO₂ ($S_{C_{CO_2}}$) [g CO₂/km] uzyskanego w wyniku zastosowania 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przy czym nie może ona przekraczać 30 % wartości ograniczenia emisji CO₂.

Wzór 12

$$S_{C_{CO_2}} = \frac{(P_{RW} - P_{TA})}{\eta_{TOT}} \cdot \frac{V_{Pe} \cdot CF}{v} \cdot \sqrt{\left(\frac{S_{\eta_{MG}}}{\eta_{MG}}\right)^2 + \left(\frac{S_{\overline{\eta_{DC/DC}}}}{\overline{\eta_{DC/DC}}}\right)^2}$$

gdzie

P_{RW} oznacza wymaganą moc w warunkach realnych, wynoszącą 750 W

P_{TA} oznacza wymaganą moc w warunkach homologacji typu, wynoszącą 350 W

η_{TOT} oznacza całkowitą sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC określoną w pkt 2.3 [%]

V_{Pe} oznacza zużycie mocy skutecznej podane w tabeli 2 [l/kWh]

CF oznacza współczynnik konwersji paliw podany w tabeli 3 [gCO₂/l]

v oznacza średnią prędkość jazdy w ramach WLTP, wynoszącą 46,6 km/h

$S_{\eta_{MG}}$ oznacza odchylenie standardowe sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określone zgodnie ze wzorem 10 [%]

η_{MG} oznacza sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określoną w pkt 2.1 [%]

$S_{\overline{\eta_{DC/DC}}}$ oznacza odchylenie standardowe sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC określone zgodnie ze wzorem 11 [%]

$\overline{\eta_{DC/DC}}$ oznacza sprawność przetwornika 48 V/12 V DC/DC określoną w pkt 2.2 [%]

3.4. Zaokrąglenie

Wartość ograniczenia emisji CO₂ (C_{CO_2}) obliczoną zgodnie z pkt 3.2 oraz niepewność wartości ograniczenia emisji CO₂ ($S_{C_{CO_2}}$) obliczoną zgodnie z pkt 3.3 należy zaokrąglić do maksymalnie dwóch miejsc po przecinku.

Każdą wartość użytą do obliczenia ograniczenia emisji CO₂ można zastosować bez zaokrąglania lub należy ją zaokrąglić do tej minimalnej liczby miejsc po przecinku, która pozwoli, aby maksymalny całkowity wpływ (tj. łączny wpływ wszystkich zaokrąglonych wartości) na ograniczenie emisji był niższy niż 0,25 g CO₂/km.

3.5. Sprawdzenie zgodności z minimalną wartością ograniczenia emisji CO₂

W odniesieniu do każdej wersji pojazdu wyposażonego w 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy połączony z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC organ udzielający homologacji typu musi zapewnić spełnienie kryterium minimalnego progu określonego w art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014.

Przy sprawdzaniu, czy spełniono kryterium minimalnego progu, organ udzielający homologacji typu uwzględnia, zgodnie ze wzorem 13, wartość ograniczenia emisji CO₂ określoną w pkt 3.2, niepewność określoną w pkt 3.3 oraz – w stosownych przypadkach – korektę CO₂ w przypadku pozytywnej różnicy masy (Δm) między 48-woltowym zespołem silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC a alternatorem referencyjnym.

Do celów pozytywnej korekty masy masę alternatora referencyjnego ustala się na 7 kg.

Producent musi przedstawić organowi udzielającemu homologacji typu informacje dotyczące masy 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC zgodnie z poświadczeniem dostawcy.

Wzór 13

$$(C_{CO_2} - s_{CO_2} - \Delta CO_{2m}) \geq MT$$

gdzie

MT wynosi 0,5 g CO₂/km, jak określono w art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 i rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014

C_{CO_2} oznacza wartość ograniczenia emisji CO₂ określoną w pkt 3.2 [g CO₂/km]

s_{CO_2} oznacza niepewność łącznej wartości ograniczenia emisji CO₂ określoną w pkt 3.3 [g CO₂/km]

ΔCO_{2m} korekta CO₂ w przypadku pozytywnej różnicy masy (Δm) [kg] między 48-woltowym zespołem silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC a alternatorem referencyjnym, obliczona zgodnie z tabelą 4: [g CO₂/km]

Tabela 4

Rodzaj paliwa	Korekta CO ₂ (ΔCO_{2m}) [gCO ₂ /(km)]
Benzyna	0,0277 Δm
Olej napędowy	0,0383 Δm

4. POŚWIADCZENIE OGRANICZENIA EMISJI CO₂

Wartością ograniczenia emisji CO₂, która wymaga poświadczenia organu udzielającego homologacji typu zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 lub (UE) nr 427/2014 (CS_{CO_2}) [g CO₂/km], jest wartość obliczona zgodnie ze wzorem 14. Wartość ograniczenia emisji CO₂ należy odnotować w świadectwie homologacji typu w odniesieniu do każdej wersji pojazdu wyposażonego w 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy połączony z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC.

Wzór 14

$$CS_{CO_2} = (C_{CO_2} - s_{CO_2})$$

gdzie

C_{CO_2} oznacza wartość ograniczenia emisji CO_2 określoną zgodnie ze wzorem 8 w pkt 3.2 [$g\ CO_2/km$]

S_{CO_2} oznacza niepewność wartości ograniczenia emisji CO_2 uzyskanego w wyniku zastosowania 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC obliczoną zgodnie ze wzorem 12 w pkt 3.3 [$g\ CO_2/km$]

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1168**z dnia 6 sierpnia 2020 r.****zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/587 w odniesieniu do energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego diody elektroluminescencyjne w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 19 listopada 2019 r. producenci FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover LTD, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s oraz Ford-Werke GmbH („wnioskodawcy”) wspólnie przedłożyli wniosek zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ w sprawie zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/587 ⁽³⁾, tak aby energooszczędne oświetlenie zewnętrzne pojazdów wykorzystujące diody elektroluminescencyjne (LED) zatwierdzone jako technologia innowacyjna na mocy tej decyzji obejmowało oświetlenie w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi.
- (2) W szczególności wnioskodawcy zwrócili się z wnioskiem o objęcie decyzją wykonawczą (UE) 2016/587 energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego LED w samochodach osobowych, które mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub etanolem (E85) oraz o odpowiednie dostosowanie określonych współczynników w metodzie badania w celu określenia oszczędności CO₂.
- (3) Komisja oceniła wniosek zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽⁴⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁵⁾ (wersja z lipca 2018 r.) ⁽⁶⁾.
- (4) W związku z coraz większym wykorzystaniem LPG i CNG w nowych samochodach osobowych należy wyjaśnić, że oszczędności CO₂ wynikające ze stosowania energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego LED w pojazdach, które mogą być napędzane takimi paliwami, powinny zostać uwzględnione jako oszczędności CO₂ związane z technologią innowacyjną.
- (5) W odniesieniu do pojazdów napędzanych LPG i CNG, z zastrzeżeniem dodania niektórych współczynników dotyczących paliwa, uznaje się, że metoda badania określona w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2016/587 jest odpowiednia do określenia oszczędności CO₂ wynikających z oświetlenia LED w samochodach osobowych zasilanych tymi paliwami.
- (6) Jeżeli chodzi o E85, z uwagi na jego ograniczoną dostępność na rynku unijnym jako całości, paliwa tego nie należy odróżniać od benzyny do celów określania oszczędności emisji CO₂.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą (UE) 2016/587,

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/587 z dnia 14 kwietnia 2016 r. w sprawie zatwierdzenia technologii stosowanej w energooszczędnym oświetleniu zewnętrznym pojazdów wykorzystującym diody elektroluminescencyjne jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 101 z 16.4.2016, s. 17).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji wykonawczej (UE) 2016/587 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„1. Producent może zwrócić się o poświadczenie oszczędności CO₂ z jednego lub kilku zewnętrznych oświetleń LED przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M₁ z silnikiem spalinowym spalania wewnętrznego lub w hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie typu M₁ (NOVC-HEV), które spełniają wymogi pkt 5.3.2 ppkt 3 załącznika 8 do regulaminu nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, w tym takich pojazdach, które poza benzyną lub olejem napędowym mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E85, lub mieszkanką tych paliw, i pod warunkiem że pojazdy te są wyposażone w z co najmniej jeden zestaw poniższych świateł LED:”;
 - b) w akapicie drugim odniesienie do art. 9 ust. 1 zastępuje się odniesieniem do „art. 9 ust. 1 lit. a)”;
- 2) w art. 3 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy energooszczędne oświetlenie zewnętrzne LED jest zainstalowane w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu flex-fuel organ udzielający homologacji zapisuje oszczędności CO₂ w następujący sposób:

 - a) dla pojazdu dwupaliwowego wykorzystującego benzynę i paliwa gazowe – wartość oszczędności CO₂ w odniesieniu do LPG lub CNG;
 - b) w odniesieniu do pojazdu typu flex-fuel, w którym stosuje się benzynę i E85 – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do benzyny.

4. Poświadczone oszczędności CO₂ odpowiadające kodowi ekoinnowacji nr 19 można uwzględniać jedynie przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów do dnia 31 grudnia 2020 r.”;
- 3) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pozycja CF otrzymuje brzmienie:

„CF – Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3”;
 - (ii) pozycja V_{pe} otrzymuje brzmienie:

„V_{pe} – Zużycie mocy skutecznej określone w tabeli 2”;
 - b) w pkt 6 pozycja V_{pe}, wraz z tabelą 2, oraz pozycja CF, wraz z tabelą 3, otrzymują brzmienie:

„V_{pe} Zużycie mocy skutecznej zdefiniowane w tabeli 2

Tabela 2

Zużycie mocy skutecznej

Rodzaj silnika	Zużycie mocy skutecznej (V _{pe}) [l/kWh]
Silniki benzynowe/E85	0,264
Silniki benzynowe/E85 z turbodoładowaniem	0,280
Silniki na olej napędowy	0,220
LPG	0,342
Silniki na LPG z turbodoładowaniem	0,363
	Zużycie mocy skutecznej (V _{pe}) [m ³ /kWh]
Silniki na CNG (G20)	0,259
Silniki na CNG (G20) z turbodoładowaniem	0,275

CF: Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3

Tabela 3

Współczynnik konwersji paliw (CF)

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji (CF) [gCO ₂ /l]
Benzyna/E85	2 330
Olej napędowy	2 640
LPG	1 629
	Współczynnik konwersji (CF) [gCO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795"

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY Utworzone na MOCY UMÓW Międzynarodowych

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w ostatniej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnego pod adresem: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamin ONZ nr 25 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zagłówków wbudowanych i niewbudowanych w siedzenia pojazdów [2020/1169]

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

suplement 1 do serii poprawek 04 – data wejścia w życie: z dnia 15 czerwca 2015 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Oznakowanie
5. Homologacja
6. Specyfikacje ogólne
7. Badania
8. Zgodność produkcji
9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
10. Modyfikacja i rozszerzenie homologacji typu zagłówka
11. Instrukcje
12. Ostateczne zaniechanie produkcji
13. Przepisy przejściowe
14. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu

ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Zawiadomienie dotyczące udzielenia, odmowy udzielenia, rozszerzenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu zagłówka, bez względu na to, czy zagłówek taki jest wbudowany w siedzenie czy nie, zgodnie z regulaminem nr 25
- Załącznik 2 – Układy znaków homologacji
- Załącznik 3 – Procedura określania punktu „H” i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych
- Załącznik 4 – Określenie wysokości i szerokości zagłówka
- Załącznik 5 – Szczegółowe dane dotyczące linii wyznaczonych i pomiarów dokonanych podczas badania

Załącznik 6 – Procedura badania rozpraszania energii

Załącznik 7 – Określenie wymiaru „A” dla przerw zagłówek

1. ZAKRES

1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do zagłówek zgodnych z jednym z typów zdefiniowanych w pkt 2.2 poniżej ⁽¹⁾.

1.1.1. Regulaminu nie stosuje się do zagłówek, które mogą być montowane na siedzeniach składanych lub siedzeniach skierowanych w bok lub w tył.

1.1.2. Regulamin stosuje się do samych oparcí siedzeń zaprojektowanych tak, aby służyły także jako zagłówki zgodnie z definicją w pkt 2.2 poniżej.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

2.1. „typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów o napędzie silnikowym, które nie różnią się pod następującymi istotnymi względami:

2.1.1. linie i wewnętrzne wymiary części nadwozia tworzącej kabinę pasażerską,

2.1.2. typy i wymiary siedzeń,

2.1.3. typ i wymiary elementu chroniącego głowę oraz odpowiednich części konstrukcji pojazdu w przypadku zagłówek zamocowanego bezpośrednio do konstrukcji pojazdu;

2.2. „zagłówek” oznacza urządzenie mające na celu ograniczenie przemieszczania się do tyłu głowy osoby dorosłej w pojeździe, względem jej tułowia, aby w razie wypadku ograniczyć ryzyko uszkodzeń szyjnego odcinka kręgosłupa tejże osoby;

2.2.1. „zintegrowany zagłówek” oznacza zagłówek, który tworzy górną część oparcia siedzenia. Definicji tej odpowiadają zagłówki zgodne z definicjami w pkt 2.2.2 i 2.2.3 poniżej, których nie można oddzielić od siedzeń lub konstrukcji pojazdu w sposób inny niż przy użyciu narzędzi lub po częściowym bądź całkowitym usunięciu elementów siedzenia;

2.2.2. „zdejmowany zagłówek” oznacza zagłówek, który stanowi element zdejmowany z siedzenia, zaprojektowany w sposób umożliwiający umieszczenie go i trwałe zamocowanie w konstrukcji oparcia siedzenia;

2.2.3. „oddzielny zagłówek” oznacza zagłówek, który stanowi odrębny element siedzenia, zaprojektowany w sposób umożliwiający umieszczenie go lub trwałe zamocowanie w konstrukcji oparcia siedzenia;

2.3. „typ siedzenia” oznacza kategorię siedzeń nieróżniących się pod względem wymiarów, szkieletu konstrukcji lub obicia, mogących się jednak różnić pod względem wykończenia i koloru;

2.4. „typ zagłówek” oznacza kategorię zagłówek nieróżniących się pod względem wymiarów, szkieletu konstrukcji lub obicia, mogących się jednak różnić pod względem wykończenia, koloru i obicia;

2.5. „punkt odniesienia” siedzenia („punkt »H«”) (zob. załącznik 3 do niniejszego regulaminu) oznacza ślad, w pionowej płaszczyźnie wzdłużnej w stosunku do siedzenia, teoretycznej osi obrotu między nogą a tułowiem ciała ludzkiego reprezentowanego przez manekina;

⁽¹⁾ W przypadku zagłówek zgodnych z postanowieniami regulaminu nr 17 nie jest wymagana zgodność z postanowieniami niniejszego regulaminu. Siedzenia pojazdów kategorii M₂ o maksymalnej masie przekraczającej 3 500 kg i pojazdów kategorii M₃ homologowany zgodnie z regulaminem nr 80 nie muszą być zgodne z postanowieniami niniejszego regulaminu.

- 2.6. „linia odniesienia” oznacza prostą, która, przy zastosowaniu do badań manekina o masie i rozmiarach dorosłego 50-centylowego mężczyzny lub też manekina o identycznych właściwościach, przechodzi przez punkt połączenia nogi z miednicą oraz punkt połączenia szyi z klatką piersiową. W przypadku manekina przedstawionego w załączniku 3 do niniejszego regulaminu, w celu określenia punktu „H” siedzenia, linią odniesienia jest linia przedstawiona na rys. 1 w dodatku do niniejszego załącznika;
- 2.7. „linia głowy” oznacza prostą przechodzącą przez środek ciężkości głowy oraz punkt połączenia szyi z klatką piersiową. Jeżeli głowa znajduje się w pozycji spoczynku, linia ta stanowi przedłużenie linii odniesienia;
- 2.8. „siedzenie składane” oznacza dodatkowe siedzenie przeznaczone do użytku co pewien czas i zazwyczaj złożone;
- 2.9. „system regulacji” oznacza urządzenie umożliwiające ustawienie siedzenia lub jego części w pozycji dostosowanej do morfologii osoby zajmującej siedzenie.
Urządzenie to może w szczególności pozwalać na:
- 2.9.1. przesuwanie wzdłużne,
- 2.9.2. przesuwanie pionowe,
- 2.9.3. przesuwanie kątowe;
- 2.10. „system przesuwu” oznacza urządzenie, za pomocą którego siedzenie lub jedna z jego części może zostać przesunięta lub obrócona, bez ustalonej pozycji pośredniej, w sposób pozwalający na łatwy dostęp do przestrzeni za danym siedzeniem.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
- 3.1. Wniosek o homologację składa właściciel nazwy handlowej lub znaku towarowego, lub jego prawnie ustanowiony przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć wymienione poniżej dokumenty w trzech egzemplarzach:
- 3.2.1. szczegółowy opis zagłówka, określający w szczególności materiał lub materiały użyte do obicia, oraz, jeśli dotyczy, położenie oraz specyfikację klamer i punktów mocowania typu lub typów siedzeń, których dotyczy wniosek o homologację;
- 3.2.2. w przypadku „zdejmowanego” zagłówka (zob. definicja w pkt 2.2.2):
- 3.2.2.1. szczegółowy opis typu lub typów siedzeń, których dotyczy wniosek o homologację,
- 3.2.2.2. informacje określające typ lub typy pojazdów, w których montowane mają być siedzenia, o których mowa w pkt 3.2.2.1 powyżej;
- 3.2.3. w przypadku „oddzielnego” zagłówka (zob. definicja w pkt 2.2.3):
- 3.2.3.1. szczegółowy opis strefy konstrukcyjnej, w której zagłówek ma być zamontowany,
- 3.2.3.2. informacje określające typ pojazdu, w którym zagłówki mają być montowane,
- 3.2.3.3. wymiarowe rysunki charakterystycznych części konstrukcji i zagłówka; rysunki muszą pokazywać miejsce przeznaczone pod numer homologacji w odniesieniu do okręgu wokół znaku homologacji,
- 3.2.4. wymiarowe rysunki charakterystycznych części siedzenia i zagłówka. Rysunki muszą pokazywać miejsce przeznaczone pod numer homologacji w odniesieniu do okręgu wokół znaku homologacji.

- 3.3. Placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych należy przedstawić, co następuje:
- 3.3.1. jeżeli zagłówek jest typu „zintegrowanego” (zob. definicja w pkt 2.2.1), cztery kompletne siedzenia;
- 3.3.2. jeżeli zagłówek jest typu „zdejmowanego” (zob. definicja w pkt 2.2.2):
- 3.3.2.1. dwa siedzenia z każdego typu, do którego montowany ma być zagłówek;
- 3.3.2.2. 4 + 2N zagłówek, przy czym N jest liczbą typów siedzeń, do których montowany ma być zagłówek;
- 3.3.3. jeżeli zagłówek jest typu „oddzielnego” (zob. definicja w pkt 2.2.3), trzy zagłówki i odpowiednia część konstrukcji pojazdu lub cały pojazd.
- 3.4. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych może zażądać:
- 3.4.1. dostarczenia jej określonych części lub określonych próbek zastosowanych materiałów; lub
- 3.4.2. przedstawienia jej pojazdów typu lub typów, o których mowa w pkt 3.2.2.2 powyżej.
4. OZNAKOWANIE
- 4.1. Urządzenia przedstawione do homologacji muszą:
- 4.1.1. być w sposób wyraźny i trwały opatrzone nazwą handlową lub znakiem towarowym wnioskodawcy;
- 4.1.2. posiadać, w miejscach pokazanych na rysunkach, o których mowa w pkt 3.2.3.3 lub 3.2.4 powyżej, wystarczającą ilość miejsca na znak homologacji.
- 4.2. Jeżeli zagłówek jest typu „zintegrowanego” lub „zdejmowanego” (zob. definicje w pkt 2.2.1 i 2.2.2), oznaczenia, o których mowa w pkt 4.1.1 i 4.1.2 powyżej, mogą zostać odtworzone na etykietach umieszczonych w miejscu pokazanym na rysunkach, o których mowa w pkt 3.2.4 powyżej.
5. HOMOLOGACJA
- 5.1. Homologacji typu zagłówka udziela się, jeżeli zagłówek, którego dotyczy wniosek o homologację zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia wymogi pkt 6 i 7 poniżej.
- 5.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji. Pierwsze dwie cyfry takiego numeru (obecnie 03, odpowiadające serii poprawek 03, które weszły w życie dnia 20 listopada 1989 r.) wskazują serię poprawek obejmujących ostatnie poważniejsze zmiany techniczne wprowadzone do niniejszego regulaminu przed terminem udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru homologacji innemu typowi zagłówka.
- 5.3. Powiadomienie o homologacji, rozszerzeniu lub odmowie homologacji zostaje przekazane w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, Stronom Porozumienia z 1958 r. stosującym niniejszy regulamin.
- 5.4. Na każdym zagłówku zdefiniowanym w pkt 2.2.1, 2.2.2 i 2.2.3 homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, bez względu na to, czy zagłówek taki jest wbudowany w siedzenie czy nie, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:
- 5.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer identyfikujący państwo udzielające homologacji ⁽²⁾;
- 5.4.2. numer homologacji; oraz

⁽²⁾ Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednocionej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 5.4.3. w przypadku zagłówka wbudowanego w oparcie siedzenia, przed numerem homologacji dodaje się numer niniejszego regulaminu, literę „R” i myślnik.
- 5.5. Znak homologacji umieszcza się w miejscu, o którym mowa w pkt 4.1.2 powyżej.
- 5.6. Znak homologacji musi być łatwy do odczytania i nieusuwalny.
- 5.7. Przykładowe układy znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
6. SPECYFIKACJE OGÓLNE
- 6.1. Obecność zagłówek w pojeździe nie może stanowić dodatkowego źródła zagrożenia dla osób znajdujących się w pojeździe. W szczególności w żadnej pozycji użytkowej zagłówek nie może posiadać szorstkich powierzchni ani ostrych krawędzi mogących zwiększyć ryzyko powstania lub zakres obrażeń ciała u osób znajdujących się w pojeździe. Części zagłówka znajdujące się w zdefiniowanej poniżej strefie uderzenia muszą rozpraszać energię w sposób określony w załączniku 6 do niniejszego regulaminu.
- 6.1.1. Granice strefy uderzenia wyznaczają po bokach dwie pionowe płaszczyzny wzdłużne przebiegające, w odległości 70 mm każda, po obu stronach płaszczyzny symetrii danego siedzenia.
- 6.1.2. Wysokość strefy uderzenia jest ograniczona do części zagłówka umieszczonej powyżej płaszczyzny prostopadłej do linii odniesienia „R” i odległej od punktu „H” o 635 mm.
- 6.1.3. W drodze odstępstwa od powyższych postanowień, wymogów dotyczących pochłaniania energii nie stosuje się do tylnych powierzchni zagłówek siedzeń, za którymi nie znajdują się inne siedzenia.
- 6.2. Części powierzchni przedniej i tylnej zagłówka, z wyłączeniem części tylnej zagłówka przeznaczonej do instalacji w siedzeniach, za którymi nie znajdują się inne siedzenia, usytuowane poza określonymi powyżej pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi muszą być wyścielane tak, by uniemożliwić stykanie się głowy z częściami składowymi konstrukcji, których promień zakrzywienia, w miejscach niestykających się z kulą o średnicy 165 mm, musi wynosić nie mniej niż 5 mm.
- Ewentualnie części te mogą zostać uznane za zadowalające, jeżeli przejdą z wynikiem pozytywnym badanie pochłaniania energii opisane w załączniku 6 do niniejszego regulaminu. Jeżeli wspomniane części zagłówka i ich wsporniki pokryte są materiałem o twardości mniejszej niż 50 w skali Shore’a A, wymogi niniejszego punktu, z wyjątkiem wymogów dotyczących pochłaniania energii zgodnie z definicją w załączniku 6 do niniejszego regulaminu, stosuje się tylko do części sztywnych.
- 6.3. Zagłówek musi zostać zamocowany na siedzeniu lub, w zależności od przypadku, do konstrukcji pojazdu w taki sposób, by pod naciskiem wywieranym przez głowę w czasie badania żadna ze sztywnych i niebezpiecznych części konstrukcji nie wystawała poza obicia zagłówka, mocowania lub oparcia.
- 6.4. Wysokość zagłówka, mierzona zgodnie z wymogami pkt 7.2 poniżej, musi być zgodna z następującymi wymogami:
- 6.4.1. Wysokość zagłówka musi być mierzona zgodnie z opisem w pkt 7.2 poniżej.
- 6.4.2. W przypadku zagłówek o nieregulowanej wysokości, wysokość musi być nie mniejsza niż 800 mm dla siedzeń przednich i 750 mm dla pozostałych siedzeń.
- 6.4.3. W przypadku zagłówek o regulowanej wysokości:
- 6.4.3.1. wysokość musi być nie mniejsza niż 800 mm dla siedzeń przednich i 750 mm dla pozostałych siedzeń. wartość tę otrzymuje się pomiędzy najwyższą a najniższą pozycją, do której możliwa jest regulacja;
- 6.4.3.2. nie może być „pozycji użytkowej” skutkującej wysokością mniejszą niż 750 mm;
- 6.4.3.3. w przypadku siedzeń innych niż siedzenia przednie zagłówki mogą być przesuwane do pozycji skutkującej wysokością mniejszą niż 750 mm, z zastrzeżeniem, że osoba znajdująca się w pojeździe może z łatwością stwierdzić, że zagłówek nie jest przeznaczony do użytkowania w tej pozycji;

- 6.4.3.4. w przypadku siedzeń przednich, zagłówki mogą być automatycznie przesuwane, kiedy siedzenie nie jest zajęte, do pozycji skutkującej wysokością mniejszą niż 750 mm, z zastrzeżeniem że powracają one automatycznie do poprzedniej pozycji, kiedy siedzenie jest zajęte.
- 6.4.4. Wymiary, o których mowa w pkt 6.4.2 i 6.4.3.1 powyżej, mogą być mniejsze niż 800 mm w przypadku siedzeń przednich i 750 mm w przypadku pozostałych siedzeń, w celu pozostawienia odpowiedniego odstępu między zagłówkiem a wewnętrzną powierzchnią dachu, oknami lub jakąkolwiek częścią konstrukcji pojazdu. przy czym odstęp ten nie może przekraczać 25 mm. W przypadku siedzeń wyposażonych w układy przesuwu lub regulacji stosuje się to do wszystkich pozycji siedzeń. Ponadto, w drodze odstępstwa od pkt 6.4.3.2 powyżej, żadna „pozycja użytkowa” nie może skutkować wysokością mniejszą niż 700 mm.
- 6.4.5. W drodze odstępstwa od wymogów dotyczących wysokości, o których mowa w pkt 6.4.2 i 6.4.3.1 powyżej, wysokość żadnego zagłówka przeznaczonego do umieszczenia na środkowym tylnym siedzeniu lub miejscu siedzącym nie może być mniejsza niż 700 mm.
- 6.5. W przypadku zagłówka o regulowanej wysokości mierzona w sposób określony w pkt 7.2 wysokość części, na której spoczywa głowa, musi wynosić nie mniej niż 100 mm.
- 6.6. W przypadku zagłówka bez regulacji wysokości, przerwa między oparciem siedzenia a zagłówkiem nie może być większa niż 60 mm.
- 6.6.1. Jeżeli zagłówek ma regulowaną wysokość, to w najniższej pozycji musi znajdować się nie dalej niż 25 mm od szczytu oparcia.
- 6.6.2. W przypadku zagłówka bez regulacji wysokości należy wziąć pod uwagę obszar:
- 6.6.2.1. powyżej płaszczyzny prostopadłej do linii odniesienia w odległości 540 mm od punktu „R”; oraz
- 6.6.2.2. między dwiema pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi, przebiegającymi 85 mm po obu stronach linii odniesienia.
- W obszarze tym dopuszcza się obecność jednej lub większej liczby przerw, które, mierzone zgodnie z opisem w pkt 7.5, odpowiadają, bez względu na kształt, odległości „a”, wynoszącej więcej niż 60 mm, z zastrzeżeniem, że po przeprowadzeniu dodatkowych badań zgodnie z pkt 7.4.3.4 nadal spełnione pozostają wymogi pkt 7.4.3.6.
- 6.6.3. W przypadku zagłówka o regulowanej wysokości w części, na której spoczywa głowa, dopuszcza się obecność jednej lub większej liczby przerw, które, mierzone zgodnie z opisem w pkt 7.5, odpowiadają, bez względu na kształt, odległości „a” wynoszącej więcej niż 60 mm, z zastrzeżeniem, że po przeprowadzeniu dodatkowych badań zgodnie z pkt 7.4.3.4 nadal spełnione pozostają wymogi pkt 7.4.3.6.
- 6.7. Szerokość zagłówka zapewnia odpowiednie oparcie głowy osobie zajmującej normalną pozycję siedzącą. W płaszczyźnie pomiaru szerokości, zdefiniowanej w pkt 7.3 poniżej, zagłówek zajmuje obszar 85 mm po każdej stronie pionowej płaszczyzny symetrii siedzenia, dla którego jest przeznaczony, przy czym odległość ta jest mierzona w sposób określony w pkt 7.3.
- 6.8. Zagłówek oraz jego mocowanie muszą umożliwiać maksymalne przesunięcie głowy w tył, na które pozwala zagłówek, mierzone zgodnie z procedurą statyczną określoną w pkt 7.4 poniżej, wynoszące mniej niż 102 mm.
- 6.9. Zagłówek oraz jego mocowanie muszą być wystarczająco wytrzymałe, aby utrzymać bez ich uszkodzenia ciężar określony w pkt 7.4.3.7 poniżej.
- 6.10. W przypadku zagłówka o regulowanej wysokości nie można podnieść go ponad maksymalną określoną wysokość, wyjąwszy celowe działanie użytkownika inne niż mające na celu jego regulację.
7. BADANIA
- 7.1. Określenie punktu odniesienia (punktu „H”) siedzenia z wbudowanym zagłówkiem
Punkt ten określa się zgodnie z wymogami załącznika 3 do niniejszego regulaminu.
- 7.2. Określenie wysokości zagłówka

- 7.2.1. Wszystkie linie należy narysować w płaszczyźnie symetrii danego siedzenia, której przecięcie z siedzeniem określa kontur zagłówka i oparcia siedzenia (zob. załącznik 4, rys. 1, do niniejszego regulaminu).
- 7.2.2. Manekina odpowiadającego 50-cytylowemu dorosłemu mężczyźnie lub manekina przedstawionego w załączniku 3 do niniejszego regulaminu umieszcza się w normalnej pozycji na siedzeniu. Oparcie siedzenia z regulowanym nachyleniem należy zablokować w położeniu odpowiadającym kątowi odchylenia linii odniesienia tułowia manekina zbliżonemu w miarę możliwości do kąta 25° od pionu.
- 7.2.3. Rzut linii odniesienia manekina przedstawionego w załączniku 3 wyznacza się w przypadku danego siedzenia w płaszczyźnie określonej w pkt 7.2.1. Styczną „S” do szczytu zagłówka wyznacza się prostopadłe do linii odniesienia.
- 7.2.4. Odległość „h” od punktu „H” do stycznej „S” to wysokość, którą należy uwzględnić w celu spełnienia wymogu określonego w pkt 6.4.
- 7.3. Określenie szerokości zagłówka (zob. załącznik 4, rys. 2, do niniejszego regulaminu).
- 7.3.1. Płaszczyzna „S₁”, prostopadła do linii odniesienia i znajdująca się 65 mm poniżej stycznej „S” zdefiniowanej w pkt 7.2.3, określa przekrój zagłówka ograniczony obrysem „C”. Na płaszczyznę „S₁” nanosi się proste styczne do „C” stanowiące przecięcie płaszczyzn pionowych („P” i „P’”), równoległych do płaszczyzny symetrii danego miejsca siedzącego, z płaszczyzną „S₁”.
- 7.3.2. Szerokość zagłówka brana pod uwagę w związku z realizacją wymogu określonego w pkt 6.7 jest równa odległości „L” między liniami płaszczyzn „P” i „P’” na płaszczyźnie „S₁”.
- 7.3.3. W razie potrzeby szerokość zagłówka należy również określić 635 mm powyżej punktu odniesienia siedzenia, przy czym odległość tę mierzy się wzdłuż linii odniesienia.
- 7.4. Ocena skuteczności urządzenia
- 7.4.1. Skuteczność zagłówka sprawdza się za pomocą badania statycznego opisanego poniżej.
- 7.4.2. Przygotowanie do badania
- 7.4.2.1. Zagłówek o regulowanej wysokości ustawia się w najwyższej pozycji.
- 7.4.2.2. W przypadku kanapy, gdy część lub cała rama nośna (wraz z ramą zagłówka) jest wspólna dla więcej niż jednego miejsca siedzącego, badania przeprowadza się jednocześnie dla wszystkich tych siedzeń.
- 7.4.2.3. Siedzenie lub oparcie siedzenia regulowane w stosunku do zagłówka zamocowanego do konstrukcji pojazdu, należy ustawić w pozycji najbardziej niekorzystnej zdaniem placówki technicznej.
- 7.4.3. Badanie
- 7.4.3.1. Wszystkie linie należy wyznaczyć w płaszczyźnie symetrii danego siedzenia (zob. załącznik 5 do niniejszego regulaminu).
- 7.4.3.2. Na płaszczyznę, o której mowa w pkt 7.4.3.1, nanosi się rzut linii odniesienia „R”.
- 7.4.3.3. Przesuniętą linię odniesienia „R₁” wytycza się oddziałując na część symulującą plecy manekina, o którym mowa w załączniku 3 do niniejszego regulaminu, siłą początkową wytwarzającą wynoszący 37,3 daNm moment ku tyłowi wokół punktu „H”.
- 7.4.3.4. Pod kątem prostym do przesuniętej linii odniesienia „R₁” i 65 mm poniżej szczytu zagłówka, oddziałuje się za pomocą kulistego modelu głowy o średnicy 165 mm siłą początkową wytwarzającą moment 37,3 daNm wokół punktu „H”, przy czym linia odniesienia pozostaje w przesuniętej pozycji „R₁”, określonej zgodnie z wymogami pkt 7.4.3.3 powyżej.
- 7.4.3.4.1. Jeżeli obecność przerw uniemożliwia oddziaływanie siłą określoną powyżej w odległości 65 mm od szczytu zagłówka, odległość może być ograniczona tak, aby oś siły przechodziła przez linię środkową składnika ramy znajdującego się najbliższej przerwy.

- 7.4.3.4.2. W przypadku opisanym w pkt 6.6.2 i 6.6.3 powyżej, badanie należy powtórzyć oddziałując na każdą przerwę, za pomocą kuli o średnicy 165 mm, siłą:
przechodzącą przez środek ciężkości najmniejszej części przerwy, wzdłuż płaszczyzny poprzecznej równoległej do linii odniesienia oraz wytwarzającą moment 37,3 Nm wokół punktu „R”.
- 7.4.3.5. Należy określić styczną „Y” do kulistego modelu głowy, równoległą do przesuniętej linii odniesienia „R₁”.
- 7.4.3.6. Należy dokonać pomiaru odległości „X” między styczną „Y” oraz przesuniętą linią odniesienia „R₁”. Wymóg pkt 6.8 uważa się za spełniony, jeżeli odległość „X” jest mniejsza niż 102 mm.
- 7.4.3.7. W przypadkach, kiedy siła określona w pkt 7.4.3.4 przykładana jest w odległości 65 mm lub mniejszej poniżej szczytu zagłówka, i tylko w takich przypadkach, zwiększa się ją do 89 daN, jeśli wcześniej nie nastąpi złamanie siedzenia lub oparcia.
- 7.5. Określenie odległości „a” dla przerw zagłówka (zob. załącznik 7 do niniejszego regulaminu)
- 7.5.1. Odległość „a” określa się dla każdej przerwy w odniesieniu do przedniej powierzchni zagłówka za pomocą kuli o średnicy 165 mm.
- 7.5.2. Kula styka się z przerwą w punkcie obszaru przerwy pozwalającym na maksymalne wciśnięcie kuli, bez uwzględniania zastosowanego obciążenia.
- 7.5.3. Odległość między dwoma punktami styczności kuli z przerwą stanowi odległość „a” uwzględnianą przy ocenie przepisów zgodnie z pkt 6.6.2 i 6.6.3.
8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 8.1. Każdy zagłówek lub siedzenie noszące znak homologacji zgodny z załącznikiem 2 muszą być zgodne z homologowanym typem zagłówka i spełniać warunki określone w pkt 6 i 7 powyżej.
- 8.2. W celu weryfikacji wspomnianej zgodności przeprowadza się wystarczającą liczbę wrywkowych kontroli seryjnie produkowanych zagłówków.
- 8.3. Badaniom należy poddać zagłówki, które są lub mają być oferowane do sprzedaży.
- 8.4. Zagłówki wybrane dla celów weryfikacji zgodności z homologowanym typem poddawane są badaniu zgodnie z pkt 7 niniejszego regulaminu.
9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 9.1. Homologowane zagłówki
Homologacja udzielona typowi zagłówka zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta, jeżeli zagłówki oznaczone w sposób, o którym mowa w pkt 5.4 powyżej, nie przejdą z wynikiem pozytywnym wrywkowych kontroli lub nie są zgodne z homologowanym typem.
- 9.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie na formularzu zawiadomienia zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.
10. MODYFIKACJA I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU ZAGŁÓWKA
- 10.1. Jakakolwiek zmiana typu zagłówka wymaga powiadomienia organu udzielającego homologacji typu, który udzielił homologacji typu zagłówka. Organ ten może:
- 10.1.1. uznać, że wprowadzone zmiany prawdopodobnie nie będą miały istotnego negatywnego skutku i zagłówki nadal spełniają wszelkie wymogi; lub

- 10.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań.
- 10.2. Potwierdzenie lub odmowa homologacji, określające zmiany, zostają przekazane Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin zgodnie z procedurą określoną w pkt 5.3 powyżej.
- 10.3. Właściwy organ, który udziela rozszerzenia homologacji, nadaje numer seryjny każdemu takiemu rozszerzeniu i powiadamia o nim pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin na formularzu zawiadomienia zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
11. INSTRUKCJE
- Do każdego modelu zgodnego z homologowanym typem zagłówka producent dołącza informacje o typach i właściwościach siedzeń, w odniesieniu do których zagłówek został homologowany. Jeżeli zagłówek jest regulowany, instrukcja taka musi w sposób wyraźny opisywać sposoby regulacji lub zwalniania.
12. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaniecha produkcji zagłówka homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu właściwego zawiadomienia organ ten informuje o tym pozostałe Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
13. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- 13.1. Po oficjalnej dacie wejścia w życie serii poprawek 04, żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji EKG zgodnie z niniejszym regulaminem, zmienionym serią poprawek 04.
- 13.2. Po upływie 24 miesięcy od wejścia w życie serii poprawek 04, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin udzielają homologacji EKG tylko typom pojazdów zgodnym z wymogami niniejszego regulaminu, zmienionego serią poprawek 04.
- 13.3. Po upływie 48 miesięcy od wejścia w życie serii poprawek 04 obowiązujące homologacje zgodne z niniejszym regulaminem tracą ważność. Powyższe nie ma zastosowania do typów pojazdów spełniających wymogi niniejszego regulaminu, zmienionego serią poprawek 04.
14. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH HOMOLOGACJI TYPU
- Strony Porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin przekazują Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzenie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji typu, którym należy przesłać wydane w innych krajach formularze poświadczające homologację, rozszerzenie, odmowę lub cofnięcie homologacji.
-

ZAŁĄCZNIK 1

Zawiadomienie

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



wydane przez: Nazwa organu administracji:

.....

.....

- dotyczące (2):
- udzielenia homologacji
- rozszerzenia homologacji
- odmowy udzielenia homologacji
- cofnięcia homologacji
- ostatecznego zaniechania produkcji

typu zagłówka, bez względu na to, czy zagłówek taki jest wbudowany w siedzenie czy nie, zgodnie z regulaminem nr 25

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy
2. Nazwa producenta
3. Nazwisko przedstawiciela producenta, jeśli dotyczy
4. Adres
5. Przedstawiono do homologacji dnia
6. Placówka techniczna przeprowadzająca badania
7. Krótki opis zagłówka (3)
8. Typ i charakterystyka siedzeń, dla których zagłówek jest przeznaczony, lub siedzeń w które jest wbudowany
9. Typy pojazdów, dla których siedzenia/zagłówki zostały zaprojektowane
10. Data sprawozdania z badań opracowanego przez placówkę techniczną
11. Numer sprawozdania z badań opracowanego przez placówkę techniczną
12. Homologacja udzielona/odmówiona/rozszerzona/cofnięta (2)
13. Miejscowość

(1) Numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji/rozszerzyło homologację/odmówiło udzielenia homologacji lub cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie)

(2) Niepotrzebne skreślić.

(3) W przypadku zagłówka „zintegrowanego” lub „zdejmowanego” (zob. definicje w pkt 2.2.1 i 2.2.2 niniejszego regulaminu) pozycji tej nie trzeba wypełniać, jeśli wszystkie niezbędne właściwości i informacje podano w pozycji 8.

14. Data

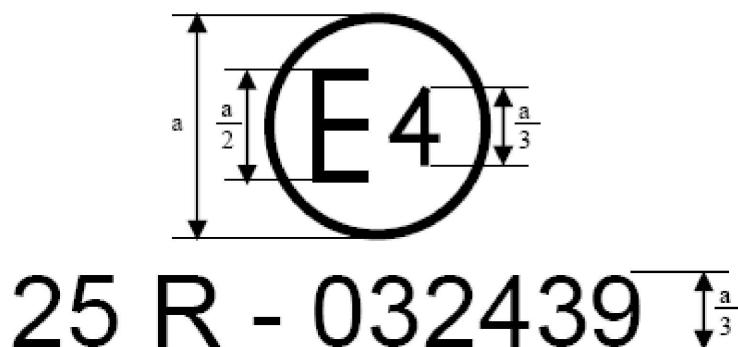
15. Podpis

16. Wykaz dokumentów złożonych organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji, jest załączony do niniejszego zawiadomienia i jest dostępny na żądanie.

ZAŁĄCZNIK 2

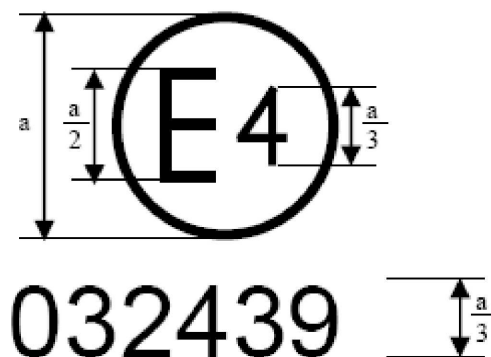
Układy znaków homologacji *

Znak homologacji dla zagłówka typu „zintegrowanego” lub „zdejmowanego” (zob. definicje w pkt 2.2.1 i 2.2.2 niniejszego regulaminu).



Powyższy znak homologacji umieszczony na jednym lub większej liczbie zagłówków typu „zintegrowanego” lub „zdejmowanego”, wskazuje, że odnośny typ zagłówka uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 25, pod numerem homologacji 032439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu nr 25, zmienionego serią poprawek 03.

Znak homologacji dla zagłówka typu „oddzielnego” (zob. definicja w pkt 2.2.3 niniejszego regulaminu).



Powyższy znak homologacji umieszczony na zagłówku wskazuje, że odnośny zagłówek uzyskał homologację w Niderlandach (E4) jako typ zagłówka „oddzielnego”, pod numerem homologacji 032439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu nr 25, zmienionego serią poprawek 03.

* Numer homologacji musi znajdować się blisko okręgu, poniżej lub powyżej litery „E” lub też na prawo albo na lewo od niej.

ZAŁĄCZNIK 3

Procedura określania punktu „H” i rzeczywistego kąta tułowia dla miejsc siedzących w pojazdach silnikowych ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Procedurę opisano w załączniku 1 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/W-P.29/78/Rev.6.

Dodatek 1 do załącznika 3

Opis trójwymiarowej maszyny punktu „H” (maszyna 3-D H) ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Maszyna punktu „H” (3-D H) opisana jest w dodatku 1 do załącznika 1 do ujednocionej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R. E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

Dodatek 2 do załącznika 3

Trójwymiarowy układ odniesienia ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z opisem w dodatku 2 do załącznika 1 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

Dodatek 3 do załącznika 3

Dane odniesienia dotyczące miejsc siedzących ⁽¹⁾

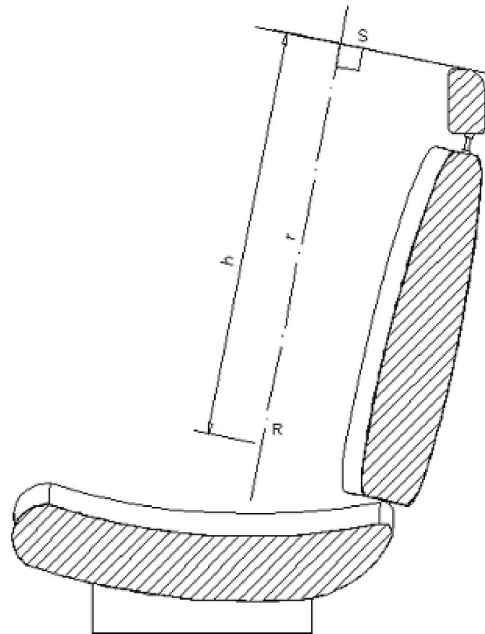
—

⁽¹⁾ Zgodnie z opisem w dodatku 3 do załącznika 1 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

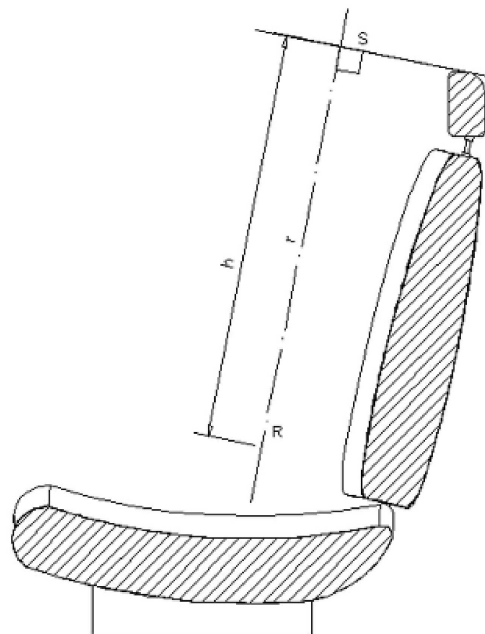
ZAŁĄCZNIK 4

Określenie wysokości i szerokości zagłówka

Rysunek 1

Wysokość

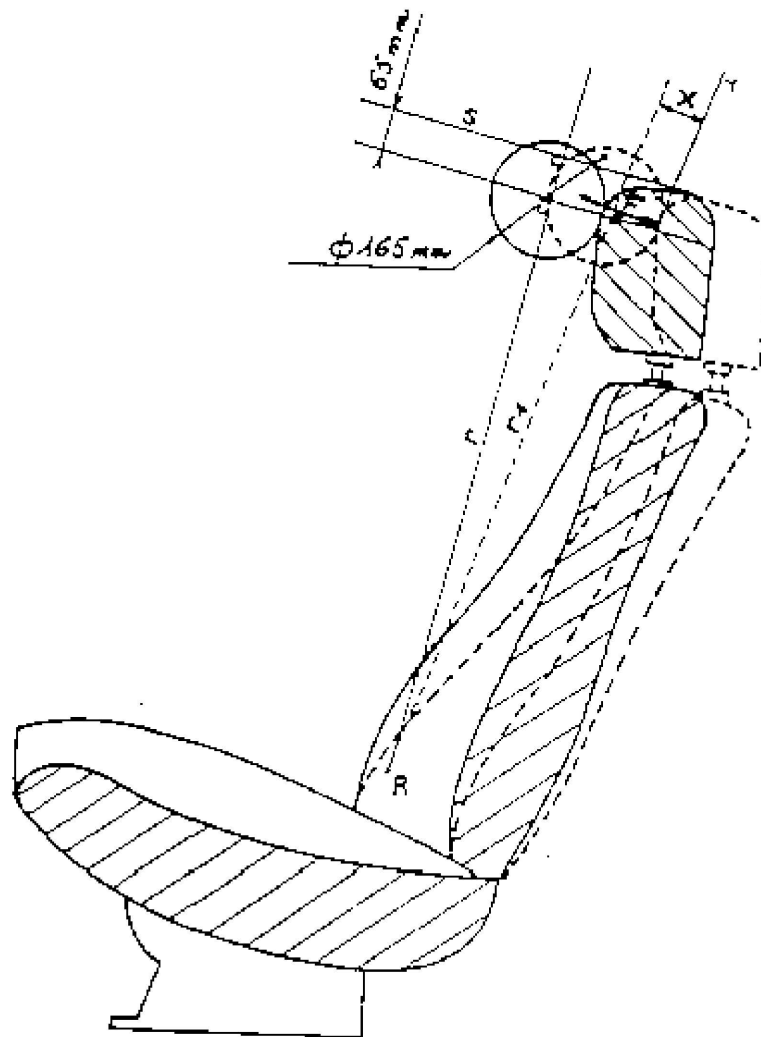
Rysunek 2



—

ZAŁĄCZNIK 5

Szczegółowe dane dotyczące linii wyznaczonych i pomiarów dokonanych podczas badania



_____ Obrys pozycji początkowej

_____ Obrys pozycji pod obciążeniem

r: linia odniesienia

r1: przesunięta linia odniesienia

Moment „F” w odniesieniu do r: 37,3 daNm

ZAŁĄCZNIK 6

Procedura badania rozpraszania energii

1. Instalacja, aparatura badawcza, instrumenty pomiarowe i procedura
 - 1.1. Instalacja

Zagłówek pokryty rozpraszającym energię materiałem instaluje się i poddaje badaniu na siedzeniu lub części konstrukcji pojazdu, na której jest montowany. Element konstrukcji musi być stabilnie zamocowany do stanowiska badawczego, tak aby nie przemieszczał się pod wpływem uderzenia, a podstawa, na której spoczywa, w razie braku szczegółowych, uzasadnionych specyfikacji, musi być w przybliżeniu pozioma. Oparcie siedzenia, jeżeli jest regulowane, należy zablokować w pozycji opisanej w pkt 7.2.2 niniejszego regulaminu.

Zagłówek montuje się na oparciu siedzenia, tak jak w pojeździe. W przypadku oddzielnego zagłówka należy go zamocować do części konstrukcji pojazdu, do której zwykle jest mocowany.

Jeżeli zagłówek jest regulowany, należy ustawić go w najbardziej niekorzystnej pozycji, na jaką pozwala urządzenie regulacyjne.
 - 1.2. Aparatura badawcza
 - 1.2.1. Aparaturę stanowi wahadło, którego oś przegubu wspierają łożyska kulkowe i którego masa zredukowana * w środku uderzenia wynosi 6,8 kg. Dolną część wahadła stanowi sztywny model głowy o średnicy 165 mm, którego środek jest identyczny ze środkiem uderzenia wahadła.
 - 1.2.2. Model głowy musi być wyposażony w dwa przyspieszeniomierze i urządzenie do pomiaru prędkości, wszystkie będące w stanie dokonywać pomiaru wartości w kierunku uderzenia.
 - 1.3. Instrumenty pomiarowe

Należy użyć instrumentów pomiarowych umożliwiających dokonywanie pomiarów o następujących stopniach dokładności:

 - 1.3.1. Przyspieszenie:

dokładność = ± 5 % rzeczywistej wartości;

klasa częstotliwości łańcucha pomiarowego: CFC 600 odpowiadająca wymogom normy ISO 6487 (1987)

Czułość poprzeczna ≤ 5 % najniższego punktu skali.
 - 1.3.2. Prędkość:

dokładność = $\pm 2,5$ % rzeczywistej wartości;

czułość = 0,5 km/h
 - 1.3.3. Rejestracja czasu

Opryżądowanie musi umożliwiać rejestrację akcji przez cały czas jej trwania oraz dokonywanie odczytów z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy:

w nagraniu wykorzystanym do analizy badania musi zostać wykryty początek uderzenia w momencie pierwszego kontaktu modelu głowy z badanym przedmiotem.
 - 1.4. Procedura badania
 - 1.4.1. Po zainstalowaniu i wyregulowaniu zagłówka zgodnie z pkt 1.1 niniejszego załącznika uderzenie ma miejsce w punktach wybranych przez laboratorium w strefie zdefiniowanej w pkt 6.1 niniejszego regulaminu oraz, w miarę możliwości, poza strefą uderzenia zdefiniowaną w pkt 6.2 niniejszego regulaminu, na powierzchniach o promieniu krzywizny mniejszym niż 5 mm.

* Stosunek masy zredukowanej „m_r” wahadła do całkowitej masy „m” wahadła w odległości „a” między środkiem uderzenia i osią obrotu oraz w odległości l między środkiem ciężkości i osią obrotu wyraża wzór: $m_r = m (l/a)$.

- 1.4.1.1. Na powierzchni tylnej kierunku uderzenia z przodu do tyłu w płaszczyźnie wzdłużnej jest pod kątem 45° od pionu.
 - 1.4.1.2. Na powierzchni przedniej kierunku uderzenia z przodu do tyłu, w płaszczyźnie wzdłużnej, jest poziomy.
 - 1.4.1.3. Strefy przednią i tylną ogranicza płaszczyzna pozioma styczna do szczytu zagłówka określonego w pkt 7.2 niniejszego regulaminu.
 - 1.4.2. Model głowy uderza badany obiekt z prędkością 24,1 km/h; prędkość tę uzyskuje się za pomocą energii napędu lub poprzez zastosowanie dodatkowego urządzenia napędzającego.
 2. Wyniki

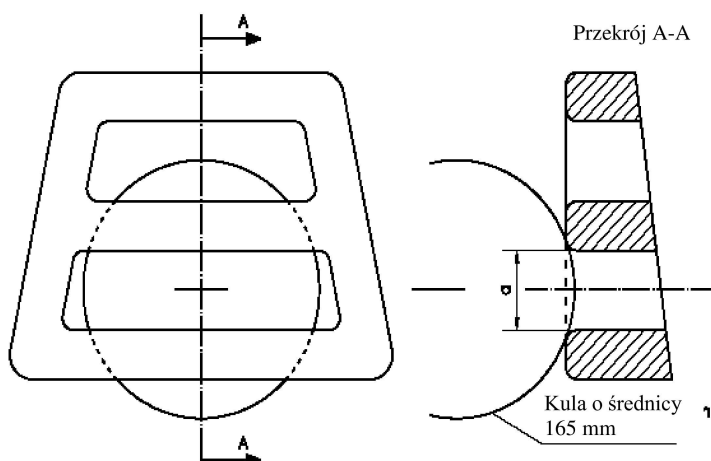
W badaniach przeprowadzonych zgodnie z powyższą procedurą przyspieszenie ujemne modelu głowy nie może przekraczać 80 g w sposób ciągły przez więcej niż 3 milisekundy. Za wartość przyspieszenia ujemnego przyjmuje się średnią odczytów z obu przyspieszeniomierzy.
 3. Procedury równoważne
 - 3.1. Dopuszczalne są procedury równoważne pod warunkiem że umożliwiają one uzyskanie wyników wymaganych w pkt 2 powyżej, w szczególności elementy aparatury badawczej mogą być zorientowane inaczej, jeżeli zachowane zostaną względne kąty między zagłówkiem i kierunkiem uderzenia.
 - 3.2. Osoba stosująca metodę inną niż metoda opisana w pkt 1 jest odpowiedzialna za wykazanie równoważności takiej metody.
-

ZAŁĄCZNIK 7

Określenie wymiaru „a” dla przerw zagłówka

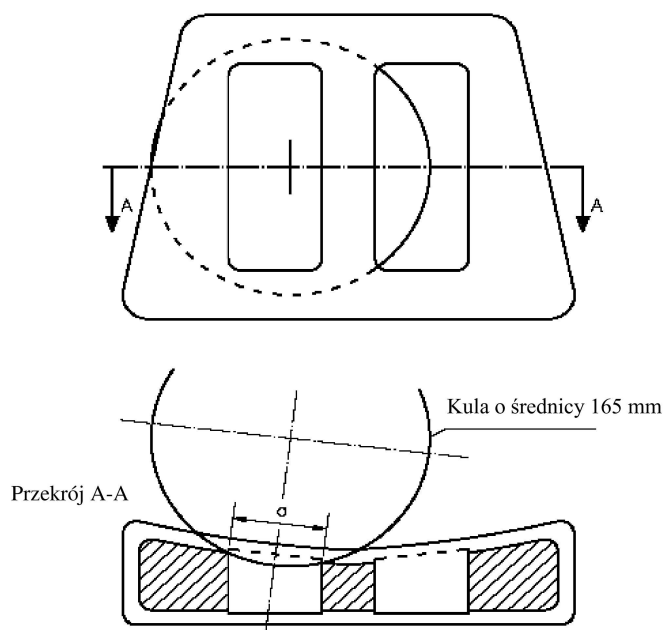
(zob. pkt 6.6.2 i 6.6.3 niniejszego regulaminu)

Rysunek 1

Przykłady przerw poziomych

Uwaga: Przekrój A-A tworzy się w miejscu obszaru przerwy pozwalającym na maksymalne wciśnięcie kuli bez przykładania jakiegokolwiek obciążenia.

Rysunek 2

Przykłady przerw pionowych

Uwaga: Przekrój A-A tworzy się w miejscu obszaru przerwy pozwalającym na maksymalne wciśnięcie kuli bez przykładania jakiegokolwiek obciążenia.

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1566 z dnia 18 października 2018 r. dotyczącego zezwolenia na stosowanie preparatu endo-1,3(4)-beta-glukanazy i endo-1,4-beta-ksylanazy wytwarzanych przez *Aspergillus niger* (NRRL 25541) oraz alfa-amylazy wytwarzanej przez *Aspergillus niger* (ATCC66222) jako dodatku paszowego dla prosiąt odstawionych od maciory i podrzędnych gatunków świń (odstawionych od maciory) oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1453/2004 (posiadacz zezwolenia: Andrès Pinaluba S.A.)

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 262 z dnia 19 października 2018 r.)

Tytuł, tekst i załącznik:

zamiast: „*Aspergillus niger* (ATCC66222)”;

powinno być: „*Aspergillus oryzae* (ATCC66222)”;

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL