

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** ► **M3** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 595/2009**
z dnia 18 czerwca 2009 r.

dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE ◀

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► M1	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r.	L 167	1	25.6.2011
► M2	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 133/2014 z dnia 31 stycznia 2014 r.	L 47	1	18.2.2014
► M3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r.	L 151	1	14.6.2018
► M4	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r.	L 198	202	25.7.2019

sprostowane przez:

- **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 52 (595/2009)

▼ B▼ M3

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 595/2009

z dnia 18 czerwca 2009 r.

dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE

▼ B

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych w zakresie emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

▼ M3

Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacyjnej pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, układów OBD pojazdów, pomiaru zużycia paliwa i emisji CO₂.

▼ B

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i do wszystkich pojazdów silnikowych kategorii M₃ i N₃ określonych w tym załączniku. ► M4 Do celów art. 5a, 5b i 5c niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie również do pojazdów kategorii O₃ i O₄. ◀

Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Na żądanie producenta homologację typu kompletnego pojazdu wydaną na podstawie niniejszego rozporządzenia rozszerza się na pojazd niekompletny o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg. Homologację typu rozszerza się, jeżeli producent może wykazać, że wszystkie rodzaje nadwozia przewidywane do zabudowania na niekompletnym pojeździe zwiększają masę odniesienia pojazdu powyżej 2 610 kg.

Na żądanie producenta homologację typu pojazdu wydaną na podstawie niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego rozszerza się na jego warianty i wersje o masie odniesienia przekraczającej 2 380 kg, pod warunkiem że spełniają one również wymogi dotyczące pomiarów emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliwa ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i w przepisach wykonawczych do niego.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

▼B

- 1) „silnik” oznacza źródło napędu pojazdu, któremu może być przyznana homologacja typu jako odrębnej technicznie jednostce, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 25 dyrektywy 2007/46/WE;
- 2) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają zawartą w spalinach emisję tlenu węgla, NO_x wyrażonych jako równoważnik NO₂ oraz węglowodorów;
- 3) „zanieczyszczenia cząstkami” oznaczają składniki spalin usuwane z rozrzedzonych spalin przy maksymalnej temperaturze 325 K (52 °C) przez filtry opisane w procedurze badania średniej emisji z rury wydechowej;
- 4) „emisja z rury wydechowej” oznacza emisję zanieczyszczeń gazowych i zanieczyszczeń cząstkami;
- 5) „skrzynia korbowa” oznacza miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą być emitowane gazy i opary;
- 6) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza te elementy pojazdu, które kontrolują lub ograniczają emisję z rury wydechowej;
- 7) „pokładowy system diagnostyczny (OBD)” oznacza system znajdujący się w pojeździe lub podłączony do silnika, pozwalający wykryć usterki i w stosownych przypadkach zasygnalizować ich wystąpienie za pomocą systemu ostrzegającego, zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą informacji przechowywanych w pamięci komputera oraz przekazać te informacje poza pojazd;
- 8) „strategia nieracjonalna” oznacza strategię kontroli emisji zanieczyszczeń zmniejszającą skuteczność kontroli emisji zanieczyszczeń w określonych warunkach otoczenia lub warunkach eksploatacyjnych silnika w normalnych warunkach użytkowania pojazdu lub poza procedurami testowymi homologacji typu;
- 9) „oryginalne urządzenie kontrolujące emisję” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń objęty homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi;
- 10) „urządzenie kontrolujące emisję stanowiące część zamienną” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń, które może uzyskać homologację jako odrębna technicznie jednostka, zgodnie z art. 3 pkt 25 dyrektywy 2007/46/WE;

▼M3

▼B

- 12) „producent” oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialny przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu lub procesu uzyskania zezwolenia oraz za zapewnienie zgodności produkcji; osoba ta lub ten podmiot nie muszą koniecznie być bezpośrednio zaangażowane we wszystkie etapy budowy pojazdu, układu, części lub odrębnej jednostki technicznej będącej przedmiotem procesu homologacji;

▼M3**▼B**

- 14) „pojazd na paliwo alternatywne” oznacza pojazd zaprojektowany w sposób umożliwiający jego eksploatację przy użyciu co najmniej jednego typu paliwa, które jest gazem w temperaturze i przy ciśnieniu atmosferycznym lub zostało pozyskane przede wszystkim z produktów innych niż ropa naftowa;
- 15) „masa odniesienia” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy pomniejszoną o znormalizowaną masę kierowcy wynoszącą 75 kg i powiększoną o znormalizowaną masę 100 kg;
- 16) „ingerencja” oznacza dezaktywację, regulację lub zmianę systemu kontroli emisji lub napędu pojazdu, w tym wszelkiego oprogramowania lub innych elementów kontroli logicznej tych systemów, w sposób powodujący zamierzone lub niezamierzone pogorszenie poziomów emisji pojazdu.

Komisja może dostosowywać definicję w akapicie pierwszym pkt 7 w celu odzwierciedlenia postępu technicznego w zakresie systemów OBD. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

*Artykuł 4***Zobowiązania producentów**

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie, wszystkie nowe silniki sprzedawane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie oraz wszystkie nowe urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne wymagające homologacji typu zgodnie z art. 8 i 9, sprzedawane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie, posiadają homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

2. Producenci zapewniają przestrzeganie procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacyjnej.

Środki techniczne wprowadzone przez producenta zapewniają faktyczne ograniczenie emisji z rury wydechowej, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego, w ciągu całego okresu normalnej eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania.

▼B

Do tego celu, przeprowadzając badania trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń dla homologacji typu oraz sprawdzenia zgodności użytkowanych pojazdów lub silników, uwzględnia się następujący przebieg i okres:

- a) 160 000 km lub pięć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii M₁, N₁ oraz M₂;
- b) 300 000 km lub sześć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N₂, N₃ o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 16 ton oraz M₃ klasy I, klasy II, klasy A i klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony;
- c) 700 000 km lub siedem lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N₃ o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton oraz M₃ klasy III i klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony.

3. Komisja określa szczegółowe procedury i wymagania w zakresie stosowania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 5

Wymogi i badania

- 1. Producenci zapewniają zgodność z wartościami granicznymi emisji zanieczyszczeń określonymi w załączniku I.
- 2. Producenci wyposażają pojazdy i silniki w taki sposób, aby części mające potencjalny wpływ na emisję były tak zaprojektowane, zbudowane i zmontowane, aby pojazd lub silnik w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.
- 3. Stosowanie strategii nieracjonalnych ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione.
- 4. Komisja przyjmuje środki w celu wykonania przepisów niniejszego artykułu, obejmujące między innymi przepisy dotyczące:
 - a) emisji z rury wydechowej, w tym cykli badań, zastosowania przenośnych systemów pomiaru emisji w celu weryfikacji faktycznych emisji w czasie eksploatacji oraz weryfikacji i ograniczenia emisji nieobjętych cyklem badawczym, określenia wartości granicznych liczby cząstek stałych przy zachowaniu obowiązujących ambitnych wymogów w zakresie ochrony środowiska, oraz emisji na biegu jałowym;
 - b) emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;
 - c) systemów OBD i ocenę wydajności w trakcie pracy urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;

▼B

- d) trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne, zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów, zgodności produkcji i zdolności pojazdów do ruchu drogowego;
- e) emisji CO₂ i zużycia paliwa;
- f) przyznawania rozszerzenia homologacji typu;
- g) wyposażenia do badań;
- h) paliwa wzorcowego, np. benzyny, oleju napędowego, paliw gazowych i biopaliw, np. bioetanolu, biodiesla i biogazu;
- i) pomiaru mocy silnika;
- j) prawidłowego działania i regeneracji urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;
- k) przepisów szczegółowych zapewniających właściwe funkcjonowanie środków kontroli NO_x; przepisy te zapewniają, by pojazdy nie mogły działać, jeżeli urządzenia kontrolujące NO_x nie działają, np. z powodu braku jakiegokolwiek wymaganego odczynnika, nieprawidłowego przepływu w układzie recyrkulacji spalin (EGR) lub jego dezaktywacji.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

▼M4*Artykuł 5a*

Szczegółowe wymagania wobec producentów w odniesieniu do efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄

1. Producenci dopilnowują, by nowe pojazdy kategorii O₃ i O₄ sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu spełniały następujące wymagania:

- a) wpływ tych pojazdów na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej i zasięg przy jeździe bezemisyjnej w przypadku pojazdów silnikowych określa się zgodnie z metodą, o której mowa w art. 5c lit. a);
- b) są one wyposażone w urządzenia pokładowe służące do monitorowania i rejestrowania ładowności zgodnie z wymogami, o których mowa w art. 5c lit. b).

2. Producenci dopilnowują, by nowe pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu były wyposażone w urządzenia pokładowe służące do monitorowania i rejestrowania zużycia paliwa lub energii, ładowności i przebiegu zgodnie z wymogami, o których mowa w art. 5c lit. b).

Dopilnowują oni również, by zasięg przy jeździe bezemisyjnej i zużycie energii elektrycznej w przypadku tych pojazdów były określane zgodnie z metodą, o której mowa w art. 5c lit. c).

▼ **M4***Artykuł 5b***Szczegółowe wymagania wobec państw członkowskich w odniesieniu do efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄**

1. Zgodnie ze środkami wykonawczymi, o których mowa w art. 5c, organy krajowe odmawiają udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie spełniają wymogów określonych w tych środkach wykonawczych.

2. Zgodnie ze środkami wykonawczymi, o których mowa w art. 5c, organy krajowe zakazują sprzedaży, rejestrowania lub dopuszczania do użytku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie spełniają wymogów określonych w tych środkach wykonawczych.

*Artykuł 5c***Środki służące określeniu niektórych aspektów efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄**

Do dnia 31 grudnia 2021 r. Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmie następujące środki:

- a) metodę oceny parametrów pojazdów kategorii O₃ i O₄ w odniesieniu do ich wpływu na emisję CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgów przy jeździe bezemisyjnej pojazdów silnikowych;
- b) wymogi techniczne dotyczące wyposażenia w urządzenia pokładowe w celu monitorowania i rejestrowania zużycia paliwa lub energii oraz przebiegu pojazdów silnikowych kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, jak również w celu określania i rejestrowania ładowności lub całkowitej masy pojazdów o parametrach określonych w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), b), c) lub d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ⁽¹⁾ oraz ich zespołów z pojazdami kategorii O₃ i O₄, w tym w razie konieczności przekazywania danych między pojazdami w ramach zespołu pojazdów;
- c) metodę określania zasięgu przy jeździe bezemisyjnej i zużycia energii elektrycznej w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13a.

▼ **M3**

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).



Artykuł 7

Obowiązki dotyczące systemów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu

1. Producenci, naprawiający i użytkownicy pojazdów nie ingerują w systemy wykorzystujące odczynnik ulegający zużyciu.
2. Użytkownicy pojazdów zapewniają, by pojazdy nie były użytkowane bez odczynnika ulegającego zużyciu.

Artykuł 8

Harmonogram stosowania homologacji typu pojazdów i silników

1. Z mocą od dnia 31 grudnia 2012 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z emisją zanieczyszczeń, udzielania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów lub silników niespełniającym przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

Świadectwa techniczne homologacji typu odpowiadające etapom emisji spalin wcześniejszym niż normy Euro VI mogą być przyznawane pojazdom i silnikom przeznaczonym na eksport do krajów trzecich, pod warunkiem że takie świadectwa wykazują w sposób jasny, że przedmiotowe pojazdy i silniki nie mogą być wprowadzone do obrotu we Wspólnocie.

2. Ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r., w przypadku nowych pojazdów niespełniających przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE oraz, ze względów dotyczących emisji zanieczyszczeń, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.

Z tym samym dniem i z wyjątkiem przypadku wymiany silników w pojazdach będących w użyciu, krajowe organy zakazują sprzedaży lub stosowania nowych silników, które nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 4 ust. 3, w art. 5 ust. 4 i w akapicie pierwszym art. 6 ust. 2, jeśli producent wystąpi z takim wnioskiem, krajowe organy nie mogą, ze względów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez pojazdy silnikowe, odmówić udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowemu typowi pojazdu lub silnika ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub użycia nowego silnika, w przypadku gdy ten pojazd lub silnik jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Artykuł 9

Obowiązki państw członkowskich odnośnie do homologacji typu części zamiennych

Zakazuje się sprzedaży lub montażu w pojeździe nowych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne i przeznaczonych do montażu w pojazdach homologowanych na mocy niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jeśli nie są one typu, w odniesieniu do którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

▼ **B***Artykuł 10***Zachęty finansowe**

1. Pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych produkowanych seryjnie, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Zachęty te stosuje się do wszystkich nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu w danym państwie członkowskim, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego. Jednakże przestają one obowiązywać najpóźniej w dniu 31 grudnia 2013 r.

2. Pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą przyznać zachęty finansowe w odniesieniu do modernizacji będących w użyciu pojazdów, mającej na celu sprostanie wymogom w zakresie wartości granicznych emisji zanieczyszczeń określonych w załączniku I, oraz w odniesieniu do złomowania pojazdów niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Zachęty finansowe, o których mowa w ust. 1 i 2, nie mogą przekraczać dla żadnego typu pojazdu silnikowego dodatkowych kosztów urządzeń technicznych zamontowanych w celu zapewnienia zgodności z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku I, w tym kosztów ich montażu w pojeździe.

4. Komisja jest informowana o planach ustanowienia lub zmiany zachęt finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2.

*Artykuł 11***Sankcje**

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach do dnia 7 lutego 2011 r. i niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach mających wpływ na te przepisy.

2. Podlegające sankcjom rodzaje naruszania przepisów popełniane przez producentów obejmują:

- a) składanie fałszywych oświadczeń w czasie trwania procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do odebrania homologacji;
- b) fałszowanie wyników badań homologacji typu lub badań zgodności w eksploatacji;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odebrania lub wycofania homologacji typu;
- d) stosowanie strategii pogarszających.

▼B

Podlegające sankcjom rodzaje naruszenia przepisów popełniane przez producentów, naprawiających i użytkowników pojazdów obejmują ingerencję w systemy kontroli emisji NO_x. Obejmuje to np. ingerencję w systemy wykorzystujące odczynnik ulegający zużyciu.

Podlegające sankcjom rodzaje naruszenia przepisów popełniane przez użytkowników pojazdów obejmują użytkowanie pojazdu nieposiadającego odczynnika ulegającego zużyciu.

*Artykuł 12***Weryfikacja specyfikacji**

1. Po zakończeniu odpowiednich części programu pomiaru cząstek stałych ONZ EKG, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, Komisja, nie zmniejszając poziomu ochrony środowiska we Wspólnocie, podejmuje następujące działania:

- a) wprowadzenie wartości granicznych liczby cząstek stałych jako uzupełniającą kontrolę emisji cząstek stałych, ustanowionych na takim poziomie, by z uwzględnieniem technologii stosowanych w danym momencie spełnić limit masowy cząstek stałych;
- b) przyjęcie procedury pomiaru liczby cząstek stałych.

Nie obniżając poziomu ochrony środowiska we Wspólnocie, Komisja określa również w stosownych przypadkach wartość graniczną emisji NO₂ w uzupełnieniu łącznej wartości granicznej emisji NO_x. Wartość graniczna emisji NO₂ ustanawia się na poziomie odzwierciedlającym osiągnięcia istniejących w danym momencie technologii.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

2. Komisja ustanawia współczynniki korelacji pomiędzy europejskim cyklem w warunkach nieustalonych (ETC) i europejskim cyklem w warunkach ustalonych (ESC), opisanych w dyrektywie 2005/55/WE, a zharmonizowanymi ogólnosiłowo cyklami jezdnyymi w warunkach nieustalonych (WHSC) i ustalonych (WHTC) oraz przyjmuje w tym celu wartości graniczne. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

3. Komisja prowadzi stały przegląd procedur, badań i wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 4, jak również cykli badań używanych do pomiaru emisji zanieczyszczeń.

Jeżeli ten przegląd wykaże, że procedury, badania, wymogi i cykle badań nie są już odpowiednie lub nie odwzorowują aktualnych emisji zanieczyszczeń, dostosowuje się je tak, aby w wystarczający sposób odwzorowywały emisje zanieczyszczeń pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

▼B

4. Komisja prowadzi stałą kontrolę zanieczyszczeń wymienionych w pkt 2 art. 3. Jeśli Komisja stwierdzi, że należy uregulować emisję dodatkowych zanieczyszczeń, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 13***Procedura komitetu**

1. Komisję wspiera Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony w art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼M4*Artykuł 13a***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ⁽¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼B*Artykuł 14***Wdrożenie**

Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 2 i art. 12 ust. 1 lit. a) i b) w terminie do dnia 1 kwietnia 2010 r.

*Artykuł 15***Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007**

W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) po lit. h) skreśla się słowo „oraz”;
- (ii) dodaje się literę w brzmieniu:

„j) pomiar mocy silnika;”;

- 2) art. 14 ust. 6 zostaje skreślony.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

▼B*Artykuł 16***Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE**

Załączniki IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 17***Uchylenie**

1. Dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r.
2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw uznaje się za odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

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

►**C1** Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2012 r. ◀
Jednakże art. 8 ust. 3 i art. 10 stosuje się od dnia 7 sierpnia 2009 r., natomiast pkt 1 lit. a) ppkt (i), pkt 1 lit. b) ppkt (i), pkt 2 lit. a), pkt 3 lit. a) ppkt (i), pkt 3 lit. b) ppkt (i), pkt 3 lit. c) ppkt (i), pkt 3 lit. d) ppkt (i) oraz pkt 3 lit. e) ppkt (i) załącznika II stosuje się od dnia 31 grudnia 2013 r.

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

▼ **M2***ZAŁĄCZNIK I***Wartości graniczne emisji określone w normie Euro VI**

	Wartości graniczne							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa cząstek stałych (mg/kWh)	Liczba cząstek stałych (#/kWh)
WHSC (ZS)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (ZS)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (ZI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

Uwaga:

ZI = Silniki o zapłonie iskrowym.

ZS = Silniki o zapłonie samoczynnym.

⁽¹⁾ Dopuszczalny poziom zawartości NO₂ w wartości granicznej NO_x może być określony na późniejszym etapie.

⁽²⁾ Wartość graniczną stosuje się od dat określonych w wierszu B tabeli 1 w dodatku 9 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011.



ZAŁĄCZNIK II

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się niniejszym następujące zmiany:

1) w załączniku IV część I wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	Stosowanie									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„41a Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²				

(iii) dodaje się przypis w brzmieniu:

„⁽¹²⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są homologowane (na wniosek producenta i pod warunkiem że masa odniesienia nie przekracza 2 840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”;

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	M ₁
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności, z wyjątkiem kompletu wymagań odnośnie do pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) i dostępu do informacji /Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1	A”

2) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt 40 i 41;

b) dodaje się punkt w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Zmieniony(-a):	Stosuje się do wersji:
„41a Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009”		

▼B

3) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H”

b) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X”				

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M_1
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X”

d) w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	H	H	H	H	H”				

▼B

e) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Żuraw samojezdny kategorii N ₃
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	V”