



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.12.2005
COM(2005) 683 końcowy

2005/0282 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji
zanieczyszczeń oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów,
zmieniające dyrektywę 72/306/EWG i dyrektywę .../.../WE**

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2005) 1745}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

Podstawa i cele wniosku

Celem niniejszego wniosku jest ustanowienie jednolitych zasad budowy pojazdów silnikowych, gwarantujących funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a zarazem zapewniających wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego w zakresie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

Właściwe funkcjonowanie jednolitego rynku w Unii Europejskiej wymaga wspólnych norm, które ograniczają emisję do atmosfery zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych. Działania podejmowane na szczeblu Wspólnoty zapobiegają ustanawianiu różnych norm w Państwach Członkowskich, których skutkiem jest rozdrobnienie rynku wewnętrznego i tworzenie niepotrzebnych barier dla handlu w ramach Wspólnoty.

Państwa Członkowskie i ich obywatele są zaniepokojeni zagrożeniami dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego, jakie niesie ze sobą zanieczyszczenie powietrza. Wprawdzie w ostatniej dekadzie jakość powietrza uległa poprawie, lecz w całej Unii Europejskiej ta kwestia nadal stanowi poważny problem, zwłaszcza na obszarach miejskich i w gęsto zaludnionych regionach.

Kontekst ogólny

Normy emisji „Euro 4” dla samochodów weszły w życie dnia 1 stycznia 2005 r. w odniesieniu do nowych homologacji typu¹. W przeszłości kilka Państw Członkowskich stosowało zachęty podatkowe zmierzające do szybszego wprowadzenia do ruchu pojazdów o niższej emisji zanieczyszczeń. W celu uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu jednolitego rynku, wywołanych wprowadzeniem w styczniu 2005 r. przez Państwa Członkowskie zachęt podatkowych uzależnionych od różnych norm emisji, służby Komisji opublikowały dokument roboczy², w którym zaproponowano normę emisji dla pyłu zawieszonego. Dokument ten zachęca Państwa Członkowskie, które chcą wprowadzić zachęty finansowe, aby uzależniły je od normy 5 mg/km określonej w tym dokumencie.

Brak zmian w polityce ograniczania poziomów emisji zanieczyszczeń w przypadku pojazdów silnikowych stanowi zagrożenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, które utrudniać będą próby podejmowania jednostronnych działań przez Państwa Członkowskie. Ponadto niska jakość powietrza w Unii Europejskiej nadal stanowić będzie problem, a zanieczyszczenie atmosferyczne będzie w dalszym ciągu wywierać szkodliwy wpływ na ludzkie zdrowie.

¹ Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

² SEC(2005) 43 z 12.1.2005.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Wymogi w zakresie budowy pojazdów silnikowych reguluje obecnie dyrektywa 70/220/EWG³ (z późniejszymi zmianami) w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych.

Spójność z innymi politykami i celami Unii

Wniosek opracowano w ramach programu „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), który stanowił podstawę techniczną dla opracowania strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza⁴. W ramach programu CAFE oceniono poziomy emisji zanieczyszczeń, aktualną i prognozowaną jakość powietrza, a także koszty kolejnych środków zmierzających do poprawy jakości powietrza i korzyści z nich płynące. Na tej podstawie Komisja określiła środki służące osiągnięciu niezbędnych poziomów jakości powietrza. „Euro 5” stanowi jeden z kilku takich środków, które odgrywają ważną rolę w ograniczaniu emisji prekursorów ozonu (takich jak NO_x i HC) oraz pyłu zawieszonego.

Ponadto, niniejszy wniosek jest całkowicie zgodny z celami strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju i wnosi znaczący wkład do celów strategii lizbońskiej.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Podczas opracowywania wniosku Komisja przeprowadziła następujące rodzaje konsultacji z zainteresowanymi stronami:

- Przeprowadzono konsultacje z Grupą ds. Emisji Zanieczyszczeń z Pojazdów Silnikowych, która jest grupą roboczą ekspertów odpowiedzialną za wspieranie procesów legislacyjnych Komisji w zakresie zagadnień związanych z emisją zanieczyszczeń. W jej pracach uczestniczy duża grupa zainteresowanych stron: władze krajowe, producenci pojazdów, dostawcy części, stowarzyszenia branżowe i organizacje pozarządowe.
- W lutym 2004 r. zainteresowanym stronom przesłano kwestionariusz dotyczący szczegółowych planów wprowadzenia nowych norm emisji „Euro 5” dla samochodów osobowych i samochodów dostawczych. Kwestionariusz miał na celu zebranie opinii na temat niezbędnej technologii i kosztów związanych z realizacją różnych szczegółowych planów dotyczących norm emisji. Wyniki procesu zbierania danych poddano przeglądowi, którego dokonał niezależny panel ekspertów.

³ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

⁴ COM(2005) 446 z 21.9.2005.

- Na początku 2005 r. głównym zainteresowanym stronom przedstawiono wyniki przeglądu dokonanego przez panel ekspertów. Panel ten opracował szkic technologiczny i tabelę kosztów związanych z przestrzeganiem różnych szczegółowych planów dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń.
- Wniosek dotyczący „Euro 5” opracowano w tym samym czasie co strategię tematyczną Komisji dotyczącą zanieczyszczenia powietrza (program CAFE). W debatach nad tym programem zainteresowane strony wzięły czynny udział.
- Główne elementy projektu wniosku przedstawiono grupie wysokiego szczebla CARS 21 oraz grupie doradczej, co umożliwiło zainteresowanym stronom przedłożenie odpowiednio wcześniej uwag na temat nowych norm emisji „Euro 5”.
- W lipcu 2005 r. Komisja przeprowadziła konsultacje internetowe na temat wstępnego projektu wniosku dotyczącego „Euro 5”. Rezultatem tych konsultacji było około 50 odpowiedzi od różnych zainteresowanych stron.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

W trakcie konsultacji internetowych zainteresowane strony poruszyły szereg kwestii⁵. Ocena wpływu, która towarzyszy niniejszemu wnioskowi, zawiera pełne omówienie poruszonych zasadniczych kwestii i sposobu ich uwzględnienia.

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Dziedziny nauki/wiedzy fachowej

Opracowanie wniosku wymagało przeprowadzenia analizy technologii pojazdów stosowanych w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz analizy kosztów związanych z realizacją różnych szczegółowych planów dotyczących norm emisji „Euro 5”.

Zastosowana metodologia

Na początku 2004 r. służby Komisji przesłały zainteresowanym stronom kwestionariusz dotyczący nowych norm emisji „Euro 5” dla samochodów dostawczych. Kwestionariusz obejmował szereg szczegółowych planów wprowadzenia nowych norm emisji i zawierał pytania dotyczące danych na temat technologii, która jest niezbędna do osiągnięcia tych norm, a także związanych z nią kosztów. W celu dokonania przeglądu odpowiedzi na kwestionariusz zaangażowano panel ekspercki niezależnych konsultantów. Celem przeglądu była ocena i potwierdzenie odpowiedzi zainteresowanych stron, a także osiągnięcie wspólnego stanowiska w sprawie niezbędnej technologii i kosztów związanych z każdym szczegółowym planem. Informacje te wykorzystano do opracowania modelu wpływu kilku szczegółowych planów dotyczących norm emisji zanieczyszczeń.

⁵ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm

Główne organizacje/eksperti, z którymi się konsultowano

Zebrano dane od szeregu zainteresowanych stron działających w przemyśle motoryzacyjnym, a następnie uporządkowano przy pomocy grupy konsultantów pod przewodnictwem TNO w Niderlandach.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych sugestii

Panel konsultantów podsumował dane na temat kosztów przedstawione przez zainteresowane strony. Komisja wykorzystwała sprawozdanie panelu jako wkład do analizy różnych szczegółowych planów dotyczących norm emisji zanieczyszczeń. Preferowane normy emisji wybrano na podstawie technicznej wykonalności i opłacalności, jak wyjaśniono w ocenie wpływu towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

Sposób udostępnienia sugestii ekspertów

Sprawozdanie panelu ekspertów jest dostępne na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu⁶.

Ocena wpływu

Rozważono cztery warianty rozwiązań politycznych:

- (1) **Podejście zachowawcze:** normy emisji „Euro 4” (dyrektywa 70/220/WE ze zmianami) nadal obowiązują w odniesieniu do pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i pojazdów z silnikami benzynowymi.

Brak zmian w polityce ograniczania poziomów emisji zanieczyszczeń w przypadku pojazdów silnikowych stanowi zagrożenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego. Wobec braku bardziej surowych norm emisji zanieczyszczeń na szczeblu europejskim, Państwa Członkowskie prawdopodobnie same podejmą działania legislacyjne lub zaczną stosować inne środki, takie jak zakaz wjazdu pewnych typów pojazdów do miast lub tworzenie stref o niskiej emisji zanieczyszczeń.

Ponadto niska jakość powietrza w Unii Europejskiej nadal stanowić będzie problem, a zanieczyszczenie atmosferyczne będzie w dalszym ciągu wywierać szkodliwy wpływ na ludzkie zdrowie. Program CAFE wykazał, że pomimo poprawy w zakresie emisji zanieczyszczeń, przewiduje się, że w 2020 r. wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie w całej UE pozostanie znaczący.

Dlatego też powyższego wariantu nie uznano za realny.

- (2) **Podejście regulacyjne:** przegląd obowiązującego prawodawstwa w zakresie „Euro 4” poprzez ustanowienie nowych norm emisji „Euro 5” na szczeblu Unii Europejskiej.

W porównaniu z wariantem zakładającym brak zmiany politycznej, wariant regulacyjny przyniesie niewątpliwie korzyści w postaci właściwie funkcjonującego rynku wewnętrznego i poprawę jakości powietrza. To z kolei poprawi stan zdrowia publicznego i w ten sposób pozwoli rządów Państw Członkowskim na dokonanie oszczędności.

⁶ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf

Wariant regulacyjny może przynieść pośrednio pozytywne skutki w zakresie międzynarodowej konkurencyjności przemysłu UE, zwłaszcza na rynkach, gdzie obowiązują surowe przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

Z tego względu niniejszy wniosek zawiera wariant podejścia regulacyjnego.

- (3) *Zachęty podatkowe ze strony Państw Członkowskich:* Państwa Członkowskie dobrowolnie wprowadzają zachęty podatkowe w odniesieniu do pojazdów spełniających bardziej rygorystyczne niż „Euro 4” normy emisji zanieczyszczeń.

Jak dotąd tylko niewielka liczba Państw Członkowskich wprowadzała w przeszłości zachęty podatkowe, a zatem stosowanie tego środka mogłoby być ograniczone. Można także kwestionować trwałość takich środków w perspektywie długoterminowej. Taki wariant polityczny mógłby więc wywołać wśród producentów znaczną niepewność co do popytu na pojazdy o niższej emisji zanieczyszczeń.

Ponadto różne typy systemów zachęt w sąsiadujących ze sobą państwach mogą wywołać nieprzewidywalne skutki transgraniczne zarówno pod względem sprzedaży pojazdów jak i zanieczyszczenia powietrza. Funkcjonowanie jednolitego rynku pojazdów mogłoby zatem zostać zagrożone.

Ten wariant nie gwarantuje więc osiągnięcia celów politycznych, a nawet mógłby wyrzucić niekorzystny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego poprzez zmniejszenie pewności co do popytu na określone typy pojazdów.

Z tego względu podejście to nie będzie realizowane.

- (4) *Podejście nieregulacyjne:* samoregulacja poprzez zobowiązania wynegocjowane z przemysłem motoryzacyjnym zmierzające do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z nowych pojazdów.

Nie wiadomo, czy samozobowiązanie stanowi wystarczającą gwarancję, że dany poziom emisji zanieczyszczeń zostanie osiągnięty lub że w przypadku niedotrzymania takiego samozobowiązania nałożone zostaną odpowiednie sankcje. Ponadto nie jest oczywiste, że przyjęcie podejścia dobrowolnego przyniesie jakiegokolwiek dodatkowe korzyści dla przemysłu, rządów czy ogółu społeczeństwa.

Pakiet przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń „Euro” jest szeroko stosowany na wielu nowych rynkach. Z tego względu zmiany w systemie regulacyjnym w zakresie emisji zanieczyszczeń ustanowionym w UE mają istotne konsekwencje na świecie. Przejście od podejścia regulacyjnego do podejścia dobrowolnego zakłóciłoby więc proces światowej harmonizacji.

Nie rozważano zatem głębiej wariantu podejścia nieregulacyjnego.

Służby Komisji dokonały oceny wpływu wymienionej w programie prac pod numerem referencyjnym 2005/ENTR/018.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Główną cechą niniejszego rozporządzenia stanowi wymóg dalszego zaostrzenia norm emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w zakresie pyłu zawieszonego i tlenków azotu (NO_x).

Wymagana będzie duża redukcja (80 %) masy emisji cząstek z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. Wprawdzie te niższe normy emisji zanieczyszczeń nie wiążą się z konkretną technologią, ale w rzeczywistości konieczne będzie wprowadzenie filtrów cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych.

Wybraną normę emisji zanieczyszczeń można obecnie spełnić wyłącznie przy pomocy filtrów zamkniętych, których zaletą jest ograniczenie ilości najdrobniejszych cząstek, uważanych za najbardziej szkodliwe dla zdrowia. W celu zapobieżenia możliwości opracowania w przyszłości filtrów otwartych, spełniających nowe normy dla masy cząstek, ale zarazem przepuszczających wysoką liczbę najdrobniejszych cząstek, przewidziano wprowadzenie na późniejszym etapie nowej normy ograniczającej liczbę cząstek, które mogą być emitowane. Obecnie nie można dokładnie określić normy liczbowej, ponieważ w ONZ/EKG nadal trwają badania w ramach programu pomiaru cząstek stałych (PMP). Grupa robocza ONZ/EKG w dalszym ciągu bada tę kwestię. Po udostępnieniu wyników programu PMP, norma liczbową zostanie wprowadzona w życie za pomocą komitologii.

Program PMP testuje także nowy protokół pomiaru emisji cząstek stałych. Podstawową zaletą nowego podejścia jest fakt, że gwarantuje ono większą powtarzalność pomiarów emisji zanieczyszczeń w warunkach laboratoryjnych. Po zakończeniu programu zostanie rozważona możliwość zastąpienia obecnej procedury pomiarów nowym podejściem. Po wdrożeniu nowej procedury pomiarów Komisja będzie musiała dokonać ponownego przeliczenia norm emisji masy pyłu zawieszonego określonych w niniejszym wniosku, ponieważ nowa metoda wykrywa niższy poziom masy niż aktualnie stosowana.

W przypadku pojazdów z silnikami wysokoprężnymi przewiduje się jedynie niewielkie ograniczenie (20 %) tlenków azotu (NO_x). Tę normę emisji ustalono w taki sposób, aby ograniczenie możliwe było w drodze kolejnych zmian dotyczących samego silnika. Ze względu na to, że wniosek doprowadzi do instalacji filtrów cząstek stałych w strumieniu spalin, Komisja wolała nie ustanawiać obowiązku instalowania na tym etapie dodatkowego systemu obróbki końcowej NO_x . Technologia dalszego ograniczania NO_x nie jest jeszcze gotowa, a zatem proponuje się nie ograniczać emisji NO_x poniżej normy emisji wynoszącej 200 mg/km.

Wniosek obejmuje dalsze ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z samochodów o napędzie benzynowym. Komisja proponuje zmniejszenie NO_x o 25 % przy normie emisji wynoszącej 60 mg/km oraz zmniejszenie węglowodorów o 25 % przy normie emisji wynoszącej 75 mg/km. Wiele pojazdów o napędzie benzynowym sprzedawanych obecnie w UE spełnia normy zdecydowanie niższe od proponowanych, a pozostałe pojazdy można odpowiednio przystosować przy stosunkowo niskich kosztach.

Proponuje się również normy emisji w odniesieniu do masy cząstek stałych pochodzących z silników benzynowych. Normy te mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów z bezpośrednim wtryskiem napędzanych niskokalorycznym paliwem, ponieważ w przypadku pojazdów benzynowych działających w oparciu o całkowicie stechiometryczne spalanie emisja pyłu zawieszonego nie stanowi problemu.

Kolejną proponowaną zmianą jest wydłużenie okresu wytrzymałości, w którym producenci muszą zagwarantować działanie urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, z okresu odpowiadającego przebiegowi 80 000 km do okresu odpowiadającego przebiegowi 160 000 km. Ta zmiana lepiej odzwierciedli rzeczywistą żywotność pojazdu i zagwarantuje, że systemy kontroli emisji zanieczyszczeń będą działały przez cały okres tej żywotności.

Wniosek obejmuje ponadto wymóg udostępniania na stronach internetowych informacji dotyczących naprawy pojazdów w standardowym formacie opracowanym przez komitet techniczny zainteresowanych stron (tzw. „standard OASIS”).

Jednym z ostatnich aspektów wniosku jest zniesienie wyjątku obowiązującego na mocy poprzednich aktów prawnych, który w przypadku samochodów osobowych posiadających poza siedzeniem kierowcy maksymalnie osiem miejsc siedzących (klasa M1, powyżej 2500 kg) umożliwiał ich homologację typu jako samochodów dostawczych. Nie istnieje już uzasadnienie dla obowiązywania takiego odstępstwa.

Podstawa prawna

Podstawą prawną wniosku jest art. 95 Traktatu.

Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie jeżeli wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte poprzez działania Państw Członkowskich ze względu na konieczność zapobiegania powstawaniu barier dla jednolitego rynku i z powodu transgranicznych konsekwencji zanieczyszczenia powietrza.

Działania na szczeblu Wspólnoty umożliwią lepszą realizację celów wniosku, ponieważ pozwolą uniknąć potencjalnego rozdrobnienia rynku wewnętrznego. Poprzez ustanowienie jednolitych norm w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych, wniosek gwarantuje lepszą jakość powietrza w Unii Europejskiej i odnosi się do problemu transgranicznego zanieczyszczenia powietrza.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza środki niezbędne do zagwarantowania funkcjonowania rynku wewnętrznego, a zarazem zapewnia wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.

Analiza kosztów i korzyści przeprowadzona w ramach oceny wpływu wykazała, że wybrane normy emisji zanieczyszczeń gwarantują korzyści dla ogółu społeczeństwa, a zarazem uwzględniają konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego.

Wybór instrumentów

Proponowanym instrumentem jest rozporządzenie. Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następującego powodu:

- rozporządzenie uważa się za właściwy instrument, który zapewnia wymaganą zgodność, a zarazem nie nakłada obowiązku transpozycji przepisów do ustawodawstwa Państw Członkowskich.

Wniosek wykorzystuje „podejście dwustopniowe”, które zastosowano w innych aktach prawnych, np. w przypadku dyrektywy w sprawie emisji zanieczyszczeń z samochodów ciężarowych⁷. Takie podejście przewiduje, że przedstawienie wniosku dotyczącego aktu prawnego i jego przyjęcie nastąpią zgodnie z dwiema różnymi, aczkolwiek równoległymi, procedurami:

- po pierwsze, Parlament Europejski i Rada określi podstawowe przepisy w formie rozporządzenia na podstawie art. 95 Traktatu WE poprzez procedurę współdecyzji („wniosek w ramach współdecyzji”);
- po drugie, przy pomocy komitetu regulacyjnego Komisja przyjmie rozporządzenie zawierające warunki techniczne wprowadzające w życie przepisy podstawowe („wniosek w ramach komitologii”).

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5) INFORMACJE DODATKOWE

Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy

W celu zapewnienia producentom pojazdów wystarczającego czasu na wprowadzenie zmian ustanowiono ogólne okresy przejściowe.

Uproszczenie

Wniosek służy uproszczeniu prawodawstwa.

W komunikacie Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, zatytułowanym „Aktualizacja i uproszczenie wspólnotowego dorobku prawnego”⁸, system homologacji typu dla pojazdów silnikowych określono jako priorytetową kwestię w zakresie uproszczenia prawodawstwa

⁷ Dyrektywa 2005/55/WE (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, str. 1), dyrektywa 2005/78/WE (Dz.U. L 313 z 29.11.2005, str. 1).

⁸ COM(2003) 71 z 11.2.2003.

Wspólnoty. Program prac Komisji zawiera wniosek dotyczący nowego prawodawstwa w zakresie emisji zanieczyszczeń uchylającego dyrektywę 70/220/EWG.

Ponadto niniejszy wniosek zmierza do dalszego uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego poprzez włączenie do niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych wymogów i procedur badawczych dotyczących pomiarów emisji dwutlenku węgla oraz zużycia paliwa przez samochody dostawcze, określonych w dyrektywie 80/1268/EWG⁹ (ze zmianami). W związku z powyższym można uchylić również wymienioną dyrektywę.

Dalsze uproszczenie wprowadzono poprzez włączenie do niniejszego wniosku wymogów dotyczących badań w zakresie pomiaru dymienia silników wysokoprężnych, które to wymogi zawarto w dyrektywie 72/306/EWG¹⁰. Powyższą dyrektywę będzie można w przyszłości uchylić, kiedy do prawodawstwa w zakresie emisji zanieczyszczeń wprowadzi się podobne wymogi dotyczące samochodów ciężarowych.

Niniejszy wniosek zakłada uproszczenie procedur administracyjnych dla władz publicznych (UE lub krajowych). Wniosek został uwzględniony w programie Komisji na rzecz aktualizacji i uproszczenia wspólnotowego dorobku prawnego oraz w programie działalności legislacyjnej i prac Komisji pod numerem referencyjnym 2005/ENTR/018.

Uchylenie obowiązującego prawodawstwa

Przyjęcie niniejszego wniosku będzie się wiązało z uchyleniem istniejącego prawodawstwa. Szczegóły podano w art. 17 wniosku.

Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia

W związku z przeglądem śródkresowym sprawozdania CARS 21 Komisja zamierza w 2009 r. dokonać przeglądu kolejnych ulepszeń w zakresie emisji zanieczyszczeń w celu zaproponowania dalszego znaczącego obniżenia norm emisji (łącznie z NO_x), które będą odzwierciedlały rozwój technologii związanej z emisją zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów oraz kwestie opłacalności. Wszelkie wnioski będą oparte na rozszerzonej ocenie wpływu i konsultacjach z zainteresowanymi stronami.

Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

⁹ Dyrektywa Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36).

¹⁰ Dyrektywa Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów, zmieniające dyrektywę 72/306/EWG i dyrektywę .../.../WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji¹¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu¹³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, na którym należy zagwarantować swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu istnieje ogólny wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych ustanowiony na mocy dyrektywy [XXXX/XX/WE] Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [data] w sprawie homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów¹⁴. Należy zatem ujednolicić wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem emisji zanieczyszczeń, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne Państwa Członkowskie i zagwarantować wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.
- (2) Niniejsze rozporządzenie jest jednym z szeregu odrębnych aktów prawnych dotyczących wspólnotowej procedury homologacji typu na mocy dyrektywy [XXXX/XX/EC]. Należy zatem odpowiednio zmienić wymienioną dyrektywę.

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹² Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁴ Dz.U. L [...] z [...], str. [...]. [odniesienie do wniosku Komisji COM(2003) 418, 2003/0153 (COD), zmienionego dokumentem COM(2004) 738, który podlega nadal procedurze współdecyzji. Odniesienia do dyrektywy ramowej zostaną zaktualizowane po jej przyjęciu.]

- (3) Na wniosek Parlamentu Europejskiego do prawodawstwa UE w zakresie pojazdów wprowadzono nowe podejście regulacyjne. Niniejsze rozporządzenie określa zatem przepisy podstawowe w sprawie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów, natomiast specyfikacje techniczne zostaną określone w ramach środków wykonawczych przyjętych na mocy [art. 36] dyrektywy ramowej.
- (4) W marcu 2001 r. Komisja zainicjowała program „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), którego główne elementy wymieniono w jednym z komunikatów¹⁵. Skutkiem tego było przyjęcie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza¹⁶. Jednym z wniosków strategii tematycznej jest konieczność dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w celu realizacji europejskich celów w zakresie jakości powietrza.
- (5) Przy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie propagowania innowacyjnych rozwiązań, poprawy jakości powietrza i zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia.
- (6) Nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług związanych z naprawą pojazdów oraz usług w zakresie informacji stanowią niezbędny element ułatwiający swobodny obrót pojazdami na rynku wewnętrznym. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi układami diagnostycznymi oraz ich współdziałaniem z innymi układami w pojeździe. Należy określić specyfikacje techniczne, którymi powinny odpowiadać strony internetowe producentów.
- (7) Komisja powinna uważnie monitorować rozwój technologiczny w zakresie kontroli emisji zanieczyszczeń i, w odpowiednich przypadkach, dostosować do niego niniejsze rozporządzenie.
- (8) Komisja powinna dokonywać przeglądu, a w odpowiednich przypadkach regulacji na drodze prawnej, emisji zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano i które wynikają z szerszego stosowania nowych paliw, technologii budowy silników i systemów kontroli emisji spalin. Powyższe powinno obejmować przegląd korzyści wynikających z przejścia z regulowania emisji sumy węglowodorów (THC) na system oparty na węglowodorach niemietanowych (NMHC) i metanie (CH₄).
- (9) W celu zagwarantowania kontroli emisji najdrobniejszych cząstek pyłu zawieszonego (PM), Komisja powinna również rozważyć przyjęcie liczbowego podejścia do emisji pyłu zawieszonego jako uzupełnienie obecnie stosowanego podejścia opartego na masie.
- (10) Dla zagwarantowania większej powtarzalności pomiarów masy emisji cząstek w warunkach laboratoryjnych, Komisja powinna wprowadzić nowy protokół pomiaru. Po zakończeniu odpowiedniego programu rozważy się możliwość zastąpienia obecnej procedury pomiarów nowym podejściem. Po wdrożeniu nowej procedury pomiarów ponownie przeliczone zostaną normy emisji masy pyłów zawieszonych określonych w

¹⁵ COM(2001) 245, 4.5.2001.

¹⁶ COM(2005) 446, 21.9.2005.

niniejszym wniosku, ponieważ nowa technika wykrywa niższy poziom masy niż aktualnie stosowana.

- (11) Komisja powinna weryfikować konieczność przeglądu nowego europejskiego cyklu jezdnego („New European Drive Cycle”) jako procedury badawczej, która stanowi podstawę przepisów w zakresie homologacji typu WE odnośnie do emisji zanieczyszczeń. W związku ze zmianami specyfikacji pojazdów i zachowania kierowców może nastąpić konieczność aktualizacji lub zastąpienia cykli jezdnych. Wprowadzenie pewnych zmian może być niezbędne w celu zagwarantowania, że rzeczywista emisja zanieczyszczeń odpowiada emisji, której pomiaru dokonano w związku z homologacją typu. Należy także rozważyć stosowanie przenośnych systemów pomiaru emisji zanieczyszczeń oraz wprowadzenie pojęcia regulacyjnego „nieprzekraczalnego limitu”.
- (12) Pokładowe układy diagnostyczne odgrywają ważną rolę w kontroli emisji zanieczyszczeń podczas eksploatacji pojazdu. Ze względu na znaczenie kontrolowania rzeczywistej emisji zanieczyszczeń, Komisja powinna weryfikować wymogi w zakresie tych układów oraz progi tolerancji w przypadku błędów monitorowania.
- (13) Konieczne jest wprowadzenie znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z pojazdów, tak aby zapobiec powstawaniu barier technicznych dla handlu między Państwami Członkowskimi. Ponadto należy zagwarantować, że klienci i użytkownicy otrzymują obiektywne i dokładne informacje.
- (14) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość przyspieszenia – za pomocą zachęt finansowych - wprowadzenia do obrotu pojazdów, które spełniają wymogi przyjęte na szczeblu Wspólnoty. Takie zachęty powinny jednak być zgodne z postanowieniami Traktatu, w szczególności z zasadami dotyczącymi pomocy państwa. Ma to na celu spełnienie niektórych warunków zapobiegających zakłóceniom na rynku wewnętrznym. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawo Państw Członkowskich do uzależniania wysokości nakładanych na pojazdy podatków od poziomu emitowanych przez nie zanieczyszczeń.
- (15) Biorąc pod uwagę, że prawodawstwo Wspólnoty w zakresie emisji zanieczyszczeń i zużycia paliwa rozwijało się przez ponad 35 lat i obecnie obejmuje ponad 24 dyrektywy, dyrektywy te należałoby zastąpić nowym rozporządzeniem i szeregiem środków wykonawczych. Wykorzystanie rozporządzeń gwarantuje, że szczegółowe przepisy techniczne mają bezpośrednie zastosowanie do producentów, organów udzielających homologacji i służb technicznych, oraz że przepisy te można znacznie szybciej i skuteczniej aktualizować. Należy zatem uchylić dyrektywę Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych¹⁷ oraz dyrektywę Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich

¹⁷ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa zmieniona ostatnio dyrektywą Komisji 2003/76/WE (Dz.U. L 206 z 15.8.2003, str. 29).

odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych¹⁸. Należy również uchylić dyrektywy 89/458/EWG¹⁹, 91/441/EWG²⁰, 93/59/EWG²¹, 94/12/WE²², 96/69/WE²³, 98/69/WE²⁴ oraz 2004/3/WE²⁵. Ponadto Państwa Członkowskie powinny uchylić ustawodawstwo transponujące uchylone dyrektywy.

- (16) Należy zmienić dyrektywę Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach²⁶, ponieważ wszystkie wymogi związane z pomiarem zadymienia spalin w przypadku samochodów dostawczych należy włączyć do niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych.
- (17) Dla zagwarantowania płynnego przejścia od obecnie obowiązujących dyrektyw do niniejszego rozporządzenia, jego stosowanie należy odroczyć na pewien okres po terminie wejścia w życie. W tym okresie producenci powinni jednak mieć możliwość wyboru między homologacją pojazdów albo na mocy obecnie obowiązujących dyrektyw albo na mocy niniejszego rozporządzenia. Ponadto przepisy dotyczące zachęt finansowych powinny mieć zastosowanie natychmiast po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie. Wejście niniejszego rozporządzenia w życie nie powinno mieć wpływu na ważność homologacji typu przyznanych w ramach wyżej wymienionych dyrektyw.

¹⁸ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 36. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/3/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, str. 36).

¹⁹ Dyrektywa Rady 89/458/EWG z dnia 18 lipca 1989 r. zmieniająca w odniesieniu do europejskich norm emisyjnych dla samochodów o pojemności mniejszej niż 1,4 litra dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 226 z 3.8.1989, str. 1).

²⁰ Dyrektywa Rady 91/441/EWG z dnia 26 czerwca 1991 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 242 z 30.8.1991, str. 1).

²¹ Dyrektywa Rady 93/59/EWG z dnia 28 czerwca 1993 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 186 z 28.7.1993, str. 21).

²² Dyrektywa 94/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 marca 1994 r. odnosząca się do środków, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG (Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42).

²³ Dyrektywa 96/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 października 1996 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 282 z 1.11.1996, str. 64).

²⁴ Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

²⁵ Dyrektywa 2004/3/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG i 80/1268/EWG w odniesieniu do pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach N1 (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, str. 36).

²⁶ Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str.1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/21/WE (Dz.U. L 61 z 8.3.2005, str. 25).

- (18) Środki konieczne dla wdrożenia lub zmiany niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji²⁷.
- (19) Poprzez działania Państw Członkowskich nie można w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych. Ze względu na skalę koniecznych działań, cele te można skuteczniej osiągnąć na szczeblu Wspólnoty. Wspólnota może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszego rozporządzenia nie wychodzi poza to, co jest niezbędne do realizacji powyższego celu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przedmiot, zakres i definicje

Artykuł 1 **Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie określa wymogi w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych, takich jak zamienne katalizatory, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady zgodności użytkowania, wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępności informacji dotyczących naprawy pojazdów.

Artykuł 2 **Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych wyposażonych w:
 - (a) silniki z zapłonem iskrowym;
 - (b) silniki z zapłonem iskrowym napędzane gazem, kategorii M₁ i N₁, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE]; oraz
 - (c) silniki wysokoprężne kategorii M₁ i N₁, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE].

²⁷ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

2. Na wniosek producenta niniejsze rozporządzenie może mieć zastosowanie także do pojazdów silnikowych wyposażonych w silniki wysokoprzężne kategorii M₂ i N₂, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE], o masie wzorcowej nieprzekraczającej 2840 kg oraz spełniających wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do rozporządzenia.

Artykuł 3 **Definicje**

Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- (1) „pojazd hybrydowy” oznacza pojazd wyposażony przynajmniej w dwa różne konwertery energii i dwa różne systemy przechowywania energii (w pojeździe) napędzające pojazd;
- (2) „masa wzorcową” oznacza masę pojazdu w stanie gotowości do jazdy pomniejszoną o znormalizowaną masę kierowcy 75 kg i powiększoną o znormalizowaną masę 100 kg;
- (3) „gazowe substancje zanieczyszczające środowisko” oznaczają spalinowe emisje tlenku węgla, tlenków azotu, wyrażone jako odpowiednik dwutlenku azotu (NO₂) oraz węglowodorów przyjmujące stosunek: C₁H_{1.85} dla benzyny, C₁H_{1.86} dla oleju napędowego, C₁H_{2.525} dla LPG, CH₄ dla GN;
- (4) „pył zawieszony” oznacza składniki gazu spalinowego usuwane z rozcieńczonego gazu spalinowego przy maksymalnej temperaturze 325 K (52 °C) poprzez filtry opisane w procedurze badania średniej emisji spalin z rury wydechowej;
- (5) „emisja spalin z rury wydechowej” oznacza emisję gazowych i stałych zanieczyszczeń;
- (6) „opary” oznaczają opary węglowodoru uwalniające się z układu paliwowego pojazdu silnikowego inne niż emisja spalin z rury wydechowej;
- (7) „skrzynia korbowa” oznacza miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą uwalniać się gazy i opary;
- (8) „urządzenie ograniczające emisję zanieczyszczeń” oznacza te elementy pojazdu, które sterują i/lub ograniczają emisję spalin i oparów z rury wydechowej;
- (9) „pokładowe układy diagnostyczne” lub „układy OBD” oznaczają układ kontroli emisji zanieczyszczeń pozwalający zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera;
- (10) „urządzenie spowalniające” oznacza dowolny element konstrukcyjny, rejestrujący temperaturę, prędkość pojazdu, obroty silnika, przełożenie biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, modulacji, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który

zmniejsza skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny oczekiwać podczas normalnego użytkowania pojazdu;

- (11) „katalizator w wyposażeniu oryginalnym” oznacza katalizator lub zespół katalizatorów objęty świadectwem homologacji typu wydanym dla pojazdu;
- (12) „zamienny katalizator” oznacza katalizator lub zespół katalizatorów służący zastąpieniu katalizatora w wyposażeniu oryginalnym, który może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z dyrektywą [XXXX/XX/WE];
- (13) „informacje dotyczące naprawy pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, kontroli, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży/ stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych.
- (14) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży/ stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i przeglądy pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci narzędzi lub sprzętu do napraw, dystrybutorzy części zamiennych, wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogowa, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla pracowników warsztatów.

Rozdział II

Obowiązki producenta

Artykuł 4

Obowiązki producenta

1. Producenci zapewniają zgodność z wymogami określonymi niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia wszystkich pojazdów zgłoszonych do homologacji typu, przeznaczonych do sprzedaży, rejestracji lub użytku na terenie Wspólnoty.

Obowiązek ten dotyczy także przestrzegania norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I i środkach wykonawczych, o których mowa w art. 5.

2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń oraz zgodności użytkowania. Zgodność użytkowania ważna jest przez okres 5 lat lub dla przebiegu 100 000 km, w zależności od tego co nastąpi wcześniej. Badanie wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń dla celów homologacji typu obejmuje przebieg 160 000 km.
3. Producenci określają poziom emisji dwutlenku węgla i zużycie paliwa w dokumencie wręczanym nabywcy pojazdu w momencie zakupu.

4. Komisja określa, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], szczegółowe procedury i wymogi w zakresie stosowania ust. 2 i 3.

Artykuł 5
Wymogi i badania

1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.
2. Stosowanie urządzenia spowalniającego, ograniczającego skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń jest zabronione, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu, lub
 - b) urządzenie nie działa poza momentem rozruchu silnika, lub
 - c) warunek ten został zasadniczo włączony do procedury badawczej mającej na celu kontrolę emisji oparów i średniej emisji spalin z rury wydechowej.
3. Producenci wykazują zgodność z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia w celu uzyskania homologacji typu dla swoich pojazdów.
4. Komisja określa szczegółowe procedury, badania i wymogi homologacji typu, w tym szczegółowe wymogi odnoszące się do:
 - a) emisji spalin z rury wydechowej, w tym cykle badań, emisja zanieczyszczeń w niskich temperaturach na biegu jałowym, zadymienie spalin i prawidłowe działanie oraz regeneracja układów obróbki zanieczyszczeń;
 - b) oparów i emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;
 - c) pokładowych układów diagnostycznych i wydajności użytkowej urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń;
 - d) wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, zgodności użytkowania, zgodności produkcji i przydatności do ruchu drogowego;
 - e) emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa;
 - f) pojazdów hybrydowych;
 - g) rozszerzenia homologacji typu i wymogów dla drobnych producentów;
 - h) wymogów w zakresie urządzeń do badań; oraz

- i) paliw wzorcowych, takich jak benzyna, olej napędowy, paliwa gazowe i biopaliwa.
- 5. Komisja prowadzi stałą kontrolę zanieczyszczeń podlegających wymogom i badaniom, o których mowa w ust. 4, jak również cykli badań w zakresie pomiaru emisji zanieczyszczeń oraz podejmuje konieczne działania jeśli stwierdzi, że procedury lub badania nie są już wystarczające lub nie oddają rzeczywistych emisji zanieczyszczeń.
- 6. Komisja określa, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], szczegółowe procedury, badania i wymogi w zakresie stosowania ust. 2 do 5.

Rozdział III

Dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów

Artykuł 6 **Obowiązki producenta**

- 1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów na stronach internetowych w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do autoryzowanych sieci sprzedaży i stacji obsługi.
- 2. Informacje, o których mowa w ust. 1 obejmują:
 - a) jednoznaczne określenie pojazdu;
 - b) instrukcje obsługi;
 - c) instrukcje techniczne;
 - d) informacje dotyczące części i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiarowe);
 - e) schematy instalacji elektrycznej;
 - f) kody usterek diagnostycznych (w tym kody własne producenta);
 - g) numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania odnoszący się do typu pojazdu;
 - h) informacje dotyczące narzędzi i urządzeń patentowych oraz informacje przekazane za pomocą tych narzędzi i urządzeń; oraz
 - i) dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitoringu i badań.

3. Autoryzowane sieci sprzedaży lub warsztaty w ramach systemu dystrybucji danego producenta samochodów traktowane są jako niezależne podmioty dla celów niniejszego rozporządzenia, w takim zakresie w jakim dokonują oni napraw lub przeglądów pojazdów, w odniesieniu do których nie są oni częścią systemu dystrybucji producenta samochodów.
4. Informacje dotyczące naprawy pojazdów są zawsze dostępne, za wyjątkiem przypadków gdy konieczny jest przegląd.
5. Dla celów produkcji i obsługi kompatybilnych OBD zamiennych lub części do nich oraz przyrządów do diagnostyki oraz sprzętu do badań, producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący informacje dotyczące naprawy wszystkim producentom i/lub warsztatom naprawiającym części, przyrządów do diagnostyki lub sprzętu do badań.
6. Składając wniosek o homologację typu WE lub krajową homologację, producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu świadectwo zgodności z niniejszym rozporządzeniem w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów oraz w zakresie informacji, o których mowa w ust. 5.

W przypadku, gdy w danej chwili informacje takie nie są dostępne lub nie odpowiadają niniejszemu rozporządzeniu i środkom wykonawczym do rozporządzenia, producent dostarcza je w ciągu sześciu miesięcy od daty uzyskania homologacji. W razie niedostarczenia świadectwa zgodności w wymaganym terminie, organ udzielający homologacji podejmuje właściwe działania mające na celu zapewnienie zgodności, w tym wycofuje homologację typu.

Producent dokonuje odpowiednich zmian i uzupełnia informacje dotyczące naprawy pojazdów dostępne na swoich stronach internetowych w tym samym momencie, w którym są one udostępniane autoryzowanym warsztatom.

Artykuł 7

Oplaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów

1. Producenci mogą pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów, objętych niniejszym rozporządzeniem; opłata nie jest w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości jeśli zniechęca niezależny podmiot do korzystania z informacji, biorąc pod uwagę zakres, w jakim je wykorzysta.
2. Producenci udostępniają informacje dotyczące naprawy pojazdów codziennie, miesięcznie i rocznie, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje.

Artykuł 8
Środki wykonawcze

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], środki niezbędne do wykonania art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących naprawy pojazdu.

Rozdział IV
Obowiązki Państw Członkowskich

Artykuł 9
Homologacja typu

1. Z dniem [data wejścia w życie], jeśli producent wystąpi z takim wnioskiem, krajowe organy nie mogą, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa przez pojazdy silnikowe, odmówić udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowego rodzaju pojazdu, zakazać rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowego pojazdu, w przypadku gdy pojazd ten jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.
2. Z dniem [18 miesięcy plus jeden dzień od daty wejścia w życie] oraz od [30 miesięcy od daty wejścia w życie] w przypadku kategorii N₁ klasa II i III, krajowe organy odmawiają, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowych rodzajów pojazdu, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.
3. Z dniem [36 miesięcy od daty wejścia w życie] oraz od [48 miesięcy od daty wejścia w życie] w przypadku kategorii N₁ klasa II i III, krajowe organy, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów [art. 25] dyrektywy [XXXX/XX/WE] oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do użytku takich pojazdów.

Artykuł 10
Homologacja typu części zamiennych

1. W odniesieniu do nowych katalizatorów zamiennych przeznaczonych do pojazdów z homologacją typu WE, niewyposażonych w pokładowe układy diagnostyczne (OBD), krajowe organy odmawiają ich sprzedaży lub montażu w pojazdach, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1, krajowe organy mogą nadal dokonywać rozszerzenia homologacji typu WE dla zamiennych katalizatorów na warunkach, na jakich została ona pierwotnie udzielona.

Artykuł 11 **Zachęty finansowe**

1. Państwa Członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych produkowanych seryjnie, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Zachęty te dotyczą wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na terenie Państwa Członkowskiego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia przed terminami podanymi w art. 9 ust. 3.

Przestają one obowiązywać w terminach podanych w art. 9 ust. 3.

2. Państwa Członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe w odniesieniu do modernizacji będących w użyciu pojazdów, mającej na celu sprostanie wymogom w zakresie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz w odniesieniu do złomowania pojazdów niespełniających tych norm.
3. Zachęty finansowe, o których mowa w ust. 1 i 2, dla każdego typu pojazdu silnikowego są mniejsze od kwoty odpowiadającej dodatkowym kosztom zamontowanych urządzeń technicznych, zapewniających zgodność z normami emisji zanieczyszczeń, określonymi w załączniku I, w tym kosztom ich montażu w pojeździe.
4. Komisja jest informowana w odpowiednim czasie o planach ustanowienia lub zmiany zachęt finansowych, o których w ust. 1 i 2.

Artykuł 12

Kary

Państwa Członkowskie określają zasady dotyczące kar nakładanych za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują niezbędne działania mające na celu ich egzekwowanie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa Członkowskie informują Komisję o tych zasadach nie później niż osiemnaście miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i niezwłocznie informują o wszelkich zmianach mających wpływ na te zasady.

Rozdział V

Przepisy końcowe

Artykuł 13

Weryfikacja warunków

1. W ciągu [6 miesięcy od daty wejścia w życie], Komisja zbada konieczność zweryfikowania norm emisji węglowodorów, określonych w załączniku I, w celu odrębnego uwzględnienia emisji węglowodorów niemietanowych i metanów.
2. W obliczeniach związanych z emisją dwutlenku węgla uwzględniona zostanie także emisja metanu.
3. W razie konieczności Komisja może podjąć następujące działania w odniesieniu do ust. 1 i 2:
 - a) zmiana niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 14 w celu ponownego przeliczenia dopuszczalnych norm dla węglowodorów, określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
 - b) przyjęcie, zgodnie z art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE] środków odnośnie do badania, uwzględnienia lub ograniczenia emisji metanu.
4. Po zakończeniu programu pomiaru pyłów ONZ/EKG, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów dotyczących Pojazdów, Komisja podejmuje następujące działania:
 - a) zmiana rozporządzenia zgodnie z art. 14 w celu ponownego przeliczenia dopuszczalnych norm opartych na masie cząstek stałych, określonych w załączniku I do rozporządzenia oraz wprowadzenie dopuszczalnych norm w oparciu o liczbę cząstek stałych w tymże załączniku, tak aby były one jak najbardziej zgodne z dopuszczalnymi normami dla masy benzyny i oleju napędowego;
 - b) przyjęcie, zgodnie z art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE] środków odnośnie do poprawionej procedury pomiaru cząstek stałych i dopuszczalnych norm liczby cząstek stałych.

Artykuł 14

Zmiany

Komisja może, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE], zmienić niniejsze rozporządzenie na mocy art. [36 ust. 2, 3, 4] tej dyrektywy.

Artykuł 15
Zmiany w dyrektywie [XXXX/XX/WE]

Zmienia się załączniki IV, VI i XI do dyrektywy [XX/XXXX/WE] zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16
Zmiany dyrektywy 72/306/EWG

W art. 1 dyrektywy 72/306/WE dodaje się następujący ustęp:

„Jednak niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów, o których mowa w art. 2 [niniejszego rozporządzenia]”

Artykuł 17
Uchylenie

1. Dyrektywy 70/220/EWG, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/WE, 96/69/WE, 98/69/WE oraz 2004/3/WE uchyla się z dniem [18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18
Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [18 miesięcy plus jeden dzień od daty wejścia w życie], za wyjątkiem art. 9 ust. 1 i art. 11.
3. Jeśli przyjęcie zmian lub środków wykonawczych, o których mowa w art. 5, ust. 6 i art. 13 ust. 1 i 3 opóźni się poza dzień [6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], daty podane w art. 9 ust. 2 i 3 zostają zastąpione datami podanymi w zmianach lub środkach wykonawczych.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK I – Normy emisji zanieczyszczeń

ZAŁĄCZNIK II – Zmiany w dyrektywie [XXXX/XX/WE]

ZAŁĄCZNIK I – Normy emisji zanieczyszczeń

Tabela 1: Normy emisji zanieczyszczeń „Euro 5”

		Masa wzorcowa (RM) (kg)	Wartości dopuszczalne											
			Masa tlenku węgla (CO)		Masa węglowodorów (HC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (HC + NO _x)		Masa pyłu (PM)		Ilość pyłu ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Kategoria	Klasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Łącznie	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Legenda: PI = z zapłonem iskrowym, CI = z zapłonem wysokoprężnym

1) Znormalizowana ilość do ustalenia w późniejszym terminie.

2) Normy dla masy pyłu dla zapłonu iskrowego odnoszą się tylko do pojazdów wyposażonych w silniki z bezpośrednim wtryskiem, działające zarówno częściowo jak i w całości na paliwa niskokaloryczne.

Tabela 2 – Dopuszczalne normy emisji w badaniach emisji oparów

Masa emisji oparów (g/badanie)
2

Tabela 3 – Dopuszczalne normy dla emisji tlenku węgla i węglowodoru z rury wydechowej po uruchomieniu zimnego silnika

Temperatura badania 266 K (– 7 °C)			
Kategoria pojazdu	Klasa	Masa tlenku węgla (CO) L ₁ (g/km)	Masa węglowodoru (HC) L ₂ (g/km)
M	—	15	1.8
N ₁	I	15	1.8
	II	24	2.7
	III	30	3.2

ZAŁĄCZNIK II: Zmiany w dyrektywie [XXXX/XX/WE]

W dyrektywie [XXXX/XX/WE] wprowadza się następujące zmiany:

1. W załączniku IV część I, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	L ..., ..., str. ...	X	X	X	X	X	X				

2. W załączniku IV część I, dodatek 1, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	M ₁
2.	Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	L ..., ..., str. ...	A

3. W załączniku VI dodatek 1, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	zmieniony/a:	Stosuje się do Warianty
2. Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]		

4. W załączniku XI dodatek 1, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Pozycja	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M ₁ ≤ 2 500 (1) kg	M ₁ > 2 500 (1) kg	M ₂	M ₃
2	Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. W załączniku XI dodatek 2, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Pozycja	Przedmiot	Oдноśnik do aktu prawnego	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	A	A	A	A	A	A				

6. W załączniku XI dodatek 3, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Pozycja	Przedmiot	Oдноśnik do aktu prawnego	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. W załączniku XI dodatek 4, pkt 2 tabeli otrzymuje następujące brzmienie:

Pozycja	Przedmiot	Oдноśnik do aktu prawnego	Żuraw samojezdny kategorii N3
2	Emisja zanieczyszczeń	[.../.../WE]	X