



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.12.2007
KOM(2007) 851 wersja ostateczna

2007/0295 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

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 poziomie Wspólnoty zapobiegają wprowadzaniu różnych norm w poszczególnych państwach członkowskich, powodujących rozdrobnienie rynku wewnętrznego i powstawanie zbędnych barier utrudniających handel wewnątrzwspólnotowy.

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

Kontekst ogólny

Wartości graniczne normy Euro 4 dla pojazdów ciężarowych i autobusów stosuje się od dnia 9 listopada 2006 r., a wartości graniczne normy Euro 5 będą obowiązywały od dnia 1 października 2008 r. dla nowych homologacji typu1 w obu przypadkach.

Jeżeli nie nastąpią zmiany w polityce obniżania poziomów emisji zanieczyszczeń z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, istnieje znaczne zagrożenie, że funkcjonowanie rynku wewnętrznego zostanie zakłócone wskutek podejmowania przez państwa członkowskie jednostronnych działań. Ponadto niska jakość powietrza w Unii Europejskiej nadal stanowić będzie problem, a zanieczyszczenie atmosferyczne będzie w dalszym ciągu mieć szkodliwy wpływ na ludzkie zdrowie.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Wymogi w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności i silników reguluje obecnie dyrektywa 2005/55/WE¹ wdrożona dyrektywą 2005/78/WE².

¹ Dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach oraz zmieniająca dyrektywę Rady 88/77/EWG (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, str.1).

² Dyrektywa Komisji 2005/78/WE z dnia 14 listopada 2005 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw

Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek opracowano w ramach programu „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), który stanowił podstawę techniczną dla opracowania strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza³. 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. Norma Euro 6 stanowi jeden z kilku takich środków, które odgrywają ważną rolę w ograniczaniu emisji prekursorów ozonu (takich jak tlenki azotu-NOX i węglowodory-HC) oraz cząstek stałych.

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 SKUTKÓW

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Opracowanie wniosku wymagało przeprowadzenia analizy technologii pojazdów stosowanych w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz analizy kosztów związanych z realizacją różnych szczegółowych planów dotyczących wartości granicznych normy Euro 6.

Zastosowana metoda

W 2004 r. służby Komisji przesłały zainteresowanym stronom kwestionariusz dotyczący nowych wartości granicznych normy Euro 6 dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności. Kwestionariusz obejmował szereg szczegółowych planów wprowadzenia nowych wartości granicznych emisji zanieczyszczeń i zawierał pytania dotyczące danych na temat technologii, która jest niezbędna do osiągnięcia tych wartości, 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 wartości granicznych emisji zanieczyszczeń.

Główne organizacje/eksperci, z którymi przeprowadzono konsultacje

członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach oraz zmieniająca załączniki I, II, III, IV i V do niej (Dz.U. L 313 z 29.11.2005, s. 1).

³

COM(2005) 446 wersja ostateczna z 21.9.2005

Zebrano dane od szeregu zainteresowanych stron działających w dziedzinie motoryzacji, a następnie grupa konsultantów pod przewodnictwem TNO w Niderlandach zebrała je i uporządkowała.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Panel konsultantów podsumował dane na temat kosztów przedstawione przez zainteresowane strony. Komisja wykorzystwała sprawozdanie panelu jako wkład do analizy różnych szczegółowych planów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń. Preferowane wartości graniczne emisji wybrano na podstawie technicznej wykonalności i opłacalności.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Sprawozdanie panelu ekspertów jest dostępne na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu⁴.

Ocena skutków

W trakcie opracowywania znajduje się ocena skutków, w której rozważa się pięć opcji politycznych:

- (1) Podejście: „zachowanie dotychczasowej polityki”: wartości graniczne normy Euro 5 (dyrektywa 2005/55/WE ze zmianami) nadal obowiązują dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

Brak zmian w polityce ograniczania poziomów emisji zanieczyszczeń w przypadku pojazdów silnikowych stanowi znaczne zagrożenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego. Wobec braku bardziej surowych norm emisji zanieczyszczeń na poziomie 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 mieć 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 stosowane na poziomie europejskim: zmiana obowiązującego prawodawstwa w zakresie „Euro 5” poprzez ustanowienie nowych wartości granicznych normy Euro 6 na poziomie Unii Europejskiej.

W porównaniu z wariantem zakładającym zachowanie dotychczasowej polityki, wariant regulacyjny przyniesie niewątpliwie korzyści w postaci właściwie funkcjonującego rynku wewnętrznego i poprawę jakości powietrza. Wpłynie to na poprawę zdrowia publicznego, a zatem przyczyni się do obniżenia kosztów opieki zdrowotnej.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

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

W ramach tego podejścia rozważano możliwość wprowadzenia poziomu Euro 6 jednorazowo lub w dwóch etapach, jednak zgodnie ze zdaniem znacznej większości respondentów wyrażonym w odpowiedziach na konsultacje publiczne, zdecydowano o wprowadzeniu poziomu Euro 6 jednorazowo.

Z tego względu niniejszy wniosek zawiera wariant podejścia regulacyjnego.

- (3) Regulacje w państwach członkowskich: państwa członkowskie opracowują własne normy emisji i/lub wprowadzają inne środki polityczne (np. czasowe zakazy ruchu pojazdów niespełniających bardziej rygorystycznych norm)

To podejście miałoby szkodliwe skutki dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, np. jeśli chodzi o pojazdy użytkowe, lecz również w przypadku swobodnego przepływu towarów przewożonych tymi pojazdami. Dlatego podejście to zostało odrzucone.

- (4) Zachęty podatkowe ze strony państw członkowskich: państwa członkowskie dobrowolnie wprowadzają zachęty podatkowe w odniesieniu do pojazdów spełniających bardziej rygorystyczne niż norma Euro 5 wartości graniczne emisji zanieczyszczeń.

Można zakwestionować trwałość takich środków w perspektywie długoterminowej. Taki wariant polityczny mógłby więc spowodować wśród producentów znaczną niepewność co do popytu na pojazdy o niższej emisji zanieczyszczeń.

Ponadto różne typy systemów zachęt w sąsiadujących ze sobą państwach mogą mieć nieprzewidywalne skutki o charakterze transgranicznym, 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 mieć niekorzystne skutki dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, poprzez zmniejszenie pewności co do popytu na określone typy pojazdów.

Z tego względu podejście to nie będzie realizowane.

- (5) 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, czy 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.

Podejście nieregulacyjne nie będzie zatem analizowane.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Głównym aspektem niniejszego rozporządzenia jest wymóg dalszego zaostrzenia wartości granicznych emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w zakresie cząstek stałych (PM) i tlenków azotu (NOX).

Wymagana będzie redukcja (66 %) masy emisji cząstek stałych z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. Wprawdzie te niższe wartości graniczne emisji zanieczyszczeń nie wiążą się z konkretną technologią, ale w rzeczywistości konieczne będzie wprowadzenie filtrów cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych.

Wartości graniczne emisji wybrane dla cząstek stałych mogą być osiągnięte za pomocą filtrów otwartych i zamkniętych. Za pomocą filtrów zamkniętych można ograniczyć ilości najdrobniejszych cząstek, uważanych za najbardziej szkodliwe dla zdrowia. W celu zapobieżenia możliwości opracowania w przyszłości filtrów otwartych, spełniających nowe wartości dla masy cząstek, ale przepuszczających zarazem 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 powinna zostać wprowadzona w życie.

Dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi planuje się ograniczenie NOx o 80 %. Na obecnym etapie, aby przestrzegać tej wartości granicznej emisji zanieczyszczeń, potrzebne będą zmiany w zakresie samego silnika (np. układ recyrkulacji spalin - EGR) i urządzeń przeznaczonych do oczyszczania spalin (np. selektywna redukcja katalityczna - SCR). Wniosek dotyczy również redukcji emisji z silników z wymuszonym zapłonem.

Obejmuje on ponadto wymóg udostępniania na stronach internetowych informacji dotyczących diagnostyki pokładowej (OBD) oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, w standardowym formacie opracowanym przez komitet techniczny zainteresowanych stron (tzw. „standard OASIS”).

Wprowadzenie zharmonizowanych ogólnościowych wymogów jest ważnym czynnikiem w obniżaniu kosztów badań przemysłu motoryzacyjnego i będzie korzystne dla konkurencyjności europejskich producentów silników i pojazdów. W związku z powyższym niniejszy wniosek wprowadza wymogi, opracowane w ramach GR EKG-ONZ nr 29 – Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów – dotyczące:

1. stosowania ogólnościowych, zharmonizowanych stałych (WHSC) lub zmiennych (WHTC) cykli jezdnych w celu oszacowania emisji zanieczyszczeń.
2. metod pomiaru i badania emisji.

3. zharmonizowanych ogólnościowych pokładowych systemów diagnostycznych (WWH-OBD)

Wniosek wprowadza również wymogi dotyczące homologacji typu części składowych urządzeń przeznaczonych do oczyszczania spalin, takich jak katalizatory i filtry cząstek stałych (DPF).

Podstawa prawna

Podstawą prawną wniosku jest art. 95 Traktatu.

Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie w zakresie, w jakim wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na konieczność zapobiegania powstawaniu barier dla jednolitego rynku i z powodu transgranicznych konsekwencji zanieczyszczenia powietrza.

Modelowanie atmosferyczne pokazuje, że zanieczyszczenia emitowane w jednym z państw członkowskich mają swój udział w zanieczyszczaniu powietrza w innych państwach członkowskich. Aby rozwiązać ten problem, konieczne jest wspólne działanie obejmujące całą UE.

Działania na poziomie 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 więc 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 przeprowadzana w ramach oceny skutków wniosku pokazuje, że wybrane wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gwarantują korzyści dla ogółu społeczeństwa.

Wybór instrumentów

Proponowanym instrumentem jest rozporządzenie. Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

- 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 poprzedniej dyrektywy w sprawie emisji zanieczyszczeń z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności⁵. 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 określą podstawowe przepisy w formie rozporządzenia na podstawie art. 95 Traktatu WE w drodze procedury 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.

⁵ Dyrektywa 2005/55/WE (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, str. 1), wykonana dyrektywą 2005/78/WE (Dz.U. L 313 z 29.11.2005, str. 1).

Uproszczenie

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

W komunikacie Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, zatytułowanym „Aktualizacja i uproszczenie wspólnotowego dorobku prawnego”⁶, system homologacji typu dla pojazdów silnikowych określono jako priorytetową kwestię w zakresie uproszczenia prawodawstwa Wspólnoty. Dyrektywy 2005/55/WE, 2005/78/WE i 2006/51/WE tracą moc. Ponadto dyrektywa 80/1269/EWG⁷, i zmiany do niej, dotycząca mocy silników pojazdów silnikowych również straci moc, a jej wymogi techniczne zostaną uwzględnione w niniejszym wniosku.

Niniejszy wniosek zakłada uproszczenie procedur administracyjnych dla organów publicznych (UE lub krajowych). Wniosek uwzględniono w programie Komisji dotyczącym uaktualniania i upraszczania wspólnotowego dorobku prawnego oraz w Programie działalności legislacyjnej i prac Komisji pod numerem referencyjnym 2007/ENTR/009.

Uchylenie obowiązujących przepisów prawa

Przyjęcie niniejszego wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa. Szczegóły podano w art. 15 wniosku.

Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowany akt prawny dotyczy kwestii związanych z EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

⁶ COM(2003) 71 wersja ostateczna z 11.2.2003

⁷ Dyrektywa Rady 80/1269/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących mocy silników pojazdów silnikowych (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 46).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji⁸,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁹,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu¹⁰,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu wprowadzono kompleksowy wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych. 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 nowym odrębnym rozporządzeniem w kontekście wspólnotowej procedury homologacji typu na mocy dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)¹¹. W związku z tym załączniki IV, VI i XI do wspomnianej dyrektywy należy odpowiednio zmienić.
- (3) Na wniosek Parlamentu Europejskiego wprowadzono nowe podejście regulacyjne do prawodawstwa UE dotyczącego pojazdów. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać tylko przepisy podstawowe w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów,

⁸ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁰ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹¹ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, str. 1.

natomiast specyfikacje techniczne należy określić w ramach środków wykonawczych przyjętych w ramach procedur komitologii.

- (4) Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego przyjęty decyzją nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawia potrzebę obniżenia zanieczyszczenia do poziomów, które minimalizują szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego, szczególną uwagę zwracając na wrażliwe społeczności i środowisko jako całość. Wspólnotowe prawodawstwo wprowadziło odpowiednie normy dotyczące jakości powietrza głównie w celu ochrony zdrowia ludzkiego i osób szczególnie narażonych oraz dotyczące krajowych poziomów emisji. W ramach programu Czyste Powietrze dla Europy (CAFE) przyjęto strategię tematyczną dotyczącą zanieczyszczenia powietrza 12. Jednym z wniosków tej strategii tematycznej jest konieczność dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu (transport powietrzny, morski i lądowy), gospodarstw domowych oraz sektora energetyki, rolniczego i przemysłu, w celu realizacji celów EU w zakresie jakości powietrza. W tym kontekście obniżenie emisji zanieczyszczeń pojazdów silnikowych należy traktować jako część kompleksowej strategii. Normy „Euro 6” są jednym ze środków służących ograniczaniu emisji zanieczyszczeń powietrza w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów. Do zanieczyszczeń tych należą cząstki stałe (PM), a także prekursorzy ozonu, takie jak tlenki azotu i węglowodory.
- (5) Osiągnięcie europejskich celów w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Z tego względu przemysł musi otrzymać jasne informacje na temat przyszłych wartości granicznych emisji zanieczyszczeń.
- (6) W szczególności w celu obniżenia emisji tlenków azotu pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności niezbędna jest poprawa jakości powietrza i przestrzeganie wartości granicznych emisji zanieczyszczeń i krajowych poziomów emisji. Ustalenie na wczesnym etapie wartości granicznych emisji tlenków azotu powinno zapewnić producentom pojazdów długoterminowe bezpieczeństwo planistyczne w całej Europie.
- (7) Przy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla konkurencyjności rynków i producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie propagowania innowacyjnych rozwiązań, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia i rosnące średnie (dalsze) trwanie życia.
- (8) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów przy pomocy znormalizowanego formatu pozwalającego na uzyskiwanie informacji technicznych oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług w zakresie informacji związanych z naprawą i obsługą techniczną pojazdów stanowią niezbędny element poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody prowadzenia działalności i swobody świadczenia usług. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi systemami diagnostycznymi oraz ich współdziałaniem z innymi systemami w

¹²

COM(2005) 0446 z 21.9.2005.

pojeździe. Należy określić specyfikacje techniczne, których powinni przestrzegać producenci na swoich stronach internetowych, a także środki nakierowane na zapewnienie odpowiedniego dostępu dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).

- (9) Komisja powinna dokonywać przeglądu emisji zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano i które wynikają z szerszego stosowania paliw o nowym składzie, nowej technologii budowy silników i systemów kontroli emisji spalin, a w razie konieczności przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie regulacji takich emisji.
- (10) Należy zachęcać do wprowadzania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, które charakteryzują się niską emisją tlenków azotu i cząstek stałych. Dlatego należy wprowadzić wartości graniczne emisji węglowodorów niemietanowych i metanów.
- (11) W celu zagwarantowania kontroli emisji najdrobniejszych cząstek stałych (PM 0,1 μm i poniżej), Komisja powinna zostać upoważniona do przyjęcia liczbowego podejścia do emisji cząstek stałych jako uzupełnienie obecnie stosowanego podejścia opartego na masie. Pomiar liczbowy cząstek powinien wykorzystywać wyniki programu pomiaru cząstek stałych (PMP) EKG/ONZ i być w zgodzie z istniejącymi ambitnymi celami dotyczącymi środowiska naturalnego.
- (12) Komisja powinna przyjąć ogólnoświatowe, zharmonizowane cykle jezdne dla potrzeb procedury badawczej, która stanowi podstawę dla homologacji typu WE w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń. Należy także rozważyć stosowanie przenośnych systemów pomiaru emisji zanieczyszczeń służących zbadaniu emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów i wprowadzenie procedur kontroli emisji poza cyklem testowania.
- (13) Pokładowe systemy diagnostyczne (OBD) odgrywają ważną rolę w kontroli emisji zanieczyszczeń podczas eksploatacji pojazdu. Ze względu na znaczenie kontrolowania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji, Komisja powinna weryfikować wymogi odnośnie do tych systemów oraz wartości progowe tolerancji dla monitorowanych uszkodzeń.
- (14) W celu monitorowania udziału tego sektora w światowej emisji gazów cieplarnianych, Komisja powinna wprowadzić pomiar zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności.
- (15) Aby lepiej kontrolować emisje w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów, w tym poza cyklem testowania, i aby ułatwić proces sprawdzania zgodności eksploatacyjnej pojazdów, należy przyjąć metodologie badania i wymagania dotyczące osiągnięć na podstawie użycia przenośnych urządzeń do pomiaru emisji zanieczyszczeń (PEMS).
- (16) Realizując cele w zakresie jakości powietrza, Komisja powinna wprowadzić zharmonizowane przepisy gwarantujące, że emisje poza cyklem testowania, pochodzące z silników o dużym obciążeniu i pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, będą właściwie kontrolowane w szerokim zakresie obejmującym stany eksploatacji silnika i warunki otoczenia w czasie eksploatacji.

- (17) Poprawne funkcjonowanie systemu oczyszczania spalin, zwłaszcza w przypadku NO_x, jest podstawowym wymogiem dotyczącym spełnienia ustalonych norm w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń. W związku z tym należy przyjąć środki zapewniające właściwe działanie systemów wykorzystujących odczynnik.
- (18) Państwa członkowskie są w stanie – za pomocą zachęt finansowych – przyspieszać wprowadzanie do obrotu pojazdów, które spełniają wymogi przyjęte na szczeblu Wspólnoty. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawo państw członkowskich do uzależniania wysokości nakładanych na pojazdy podatków od poziomu emitowanych przez nie zanieczyszczeń.
- (19) Państwa członkowskie powinny określić zasady dotyczące kar obowiązujących w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny zagwarantować ich stosowanie. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (20) Wymogi dotyczące mocy silników pojazdów silnikowych zawarte w dyrektywie 80/1269/WE należy uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 należy odpowiednio zmienić, a dyrektywę 80/1269/WE uchylić.
- (21) Artykuł 14 ust. 6 rozporządzenia nr 715/2007 należy skreślić, ponieważ wymieniona w nim dyrektywa zostaje uchylona niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 należy odpowiednio zmienić.
- (22) Celem uproszczenia wspólnotowego prawodawstwa należy zastąpić obowiązujące dyrektywy rozporządzeniem. Wykorzystanie rozporządzenia gwarantuje, że szczegółowe przepisy techniczne mają bezpośrednie zastosowanie do producentów, organów udzielających homologacji i służb technicznych, oraz że przepisy te można szybko i skutecznie aktualizować. Należy uchylić obowiązujące prawodawstwo w zakresie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności - dyrektywy 2005/55/WE, 2005/78/WE i 2006/51/WE.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹³.
- (24) W szczególności należy powierzyć Komisji uprawnienia w zakresie wprowadzania do załącznika I wartości granicznych liczby cząstek stałych, określenia wartości granicznych poziomów składnika NO₂ w wartości granicznej NO_x, ustalenia szczegółowych procedur, testów i wymagań homologacji typu i procedury pomiaru liczby cząstek stałych oraz w zakresie przyjmowania środków dotyczących kontroli emisji zanieczyszczeń poza cyklem testowania, dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz do cykli badań w zakresie pomiaru emisji zanieczyszczeń. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu uzupełnienie niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie elementów nieistotnych, powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

¹³ Dz.U. L184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- (25) Cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych oraz zapewnienie niezależnym podmiotom takiego samego dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej, jaki posiadają autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast mogą one zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym; Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszego rozporządzenia nie wykracza poza to, co jest niezbędne do realizacji tych celów,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

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

Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady zgodności eksploatacji pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych systemów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla (CO₂) oraz dymienia silników wysokoprężnych, jak i dostępu do informacji dotyczących OBD, naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów 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.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się nie naruszając przepisów art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie następujące definicje:

- (1) „silnik” oznacza źródło napędu pojazdu, któremu może być udzielona homologacja typu jako odrębnej technicznie jednostce, zgodnie z definicją zawartą w pkt 25 art. 3 dyrektywy 2007/46/WE;

- (2) „cząstki gazowe” oznaczają emisję tlenku węgla, tlenków azotu, wyrażoną jako odpowiednik dwutlenku azotu (NO₂) oraz węglowodorów;
- (3) „cząstki stałe” 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;
- (4) „emisja spalin z rury wydechowej” oznacza emisję cząstek gazowych i stałych;
- (5) „skrzynia korbowa” oznacza miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą wydzielać się gazy i opary;
- (6) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza te elementy pojazdu, które kontrolują i/lub ograniczają emisję spalin z rury wydechowej;
- (7) „pokładowy system diagnostyczny” lub „system OBD” oznacza system kontroli emisji zanieczyszczeń pozwalający zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera;
- (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 świadectwem homologacji typu udzielonym dla danego pojazdu;
- (10) „urządzenie kontrolujące emisję przeznaczone na części zamienne” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń, które może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z art. 3 dyrektywy 2007/46/WE;
- (11) „informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania oprogramowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży i autoryzowanym stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych. Obejmują one wszelkie dane niezbędne do montażu części lub wyposażenia pojazdów;
- (12) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży lub stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i obsługę techniczną pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci lub dystrybutorzy narzędzi lub sprzętu do napraw lub dystrybutorzy części zamiennych, wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogowa, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów,

producentów i mechaników wyposażenia pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym;

- (13) „pojazd zasilany paliwem alternatywnym” 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 w większości zostało pozyskane z produktów innych niż ropa naftowa;
- (14) „masa odniesienia” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy pomniejszoną o znormalizowaną masę kierowcy 75 kg i powiększoną o znormalizowaną masę 100 kg.

Artykuł 4

Zobowiązania producentów

- 1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie, wszystkie nowe silniki sprzedawane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie oraz wszystkie nowe urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń przeznaczone na części zamienne wymagające homologacji typu zgodnej z wymogami określonymi w art. 8, sprzedawane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie, posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- 2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacji.

Środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać efektywne ograniczenie emisji spalin z rury wydechowej, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania.

Do tego celu przebieg i okres czasu, które należy wziąć pod uwagę przeprowadzając badania trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń dla homologacji typu oraz sprawdzenia zgodności użytkowanych pojazdów lub silników, powinny wyglądać następująco:

- 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, 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, zgodnie z procedurą podaną w art. 39 ust. 9 dyrektywy 2007/46/WE, szczegółowe procedury i wymagania w zakresie stosowania ust. 2 i 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 5

Wymogi i badania

1. Producenci zapewniają zgodność z wartościami granicznymi emisji zanieczyszczeń określonymi w załączniku I.
2. Producenci wyposażają silniki i pojazdy w taki sposób, aby części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń były tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby silnik lub pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia.
3. Stosowanie strategii nieracjonalnych ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione.
4. Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 39 ust. 9 dyrektywy 2007/46/WE, przyjmuje środki w celu wykonania przepisów niniejszego artykułu. Obejmują one:
 - a) emisję spalin z rury wydechowej, w tym cykle badań, emisję poza cyklem testowania, liczbę cząstek stałych, zanieczyszczenia na biegu jałowym, zadymienie spalin i prawidłowe działanie oraz regenerację urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;
 - b) emisje zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;
 - c) systemy OBD i ocenę wydajności urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;
 - d) trwałość urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń przeznaczonych na części zamienne, zgodność w eksploatacji silników i pojazdów, zgodność produkcji i przydatności do ruchu drogowego;
 - e) emisję dwutlenku węgla i zużycie paliwa;
 - f) zapewnianie rozszerzenia homologacji typu;
 - g) wyposażenie badawcze;
 - h) paliwa wzorcowe;
 - i) pomiar mocy silnika;

- j) przepisy szczegółowe gwarantujące właściwe funkcjonowanie środków kontroli NO_x; Dzięki takim środkom pojazdy wykorzystujące odczynnik do przestrzegania wartości granicznych emisji NO_x, nie mogą działać bez takiego odczynnika.

Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 39 ust. 9 dyrektywy 2007/46/WE, przyjąć środki dotyczące szczegółowych procedur, testów i wymagań dla homologacji typu.

Artykuł 6

Dostęp do informacji

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących pokładowej instalacji diagnostycznej oraz do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Mają zastosowanie art. 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

2. Zgodnie z procedurą określoną w art. 39 ust. 9 dyrektywy 2007/46/WE, Komisja ustanawia i aktualizuje, w celu wykonania ustępu 1 niniejszego artykułu, specyfikacje techniczne związane ze sposobem przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdu.

Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 39 ust. 9 dyrektywy 2007/46/WE, może przyjąć inne środki w celu wykonania przepisów ustępu 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 7

Obowiązki dotyczące systemów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu

1. Producenci, mechanicy i użytkownicy pojazdów nie manipulują systemami wykorzystującymi odczynnik ulegający zużyciu.
2. Użytkownicy pojazdów zapewniają, że pojazd wykorzystuje odczynnik ulegającym zużyciu.

Artykuł 8

Harmonogram stosowania homologacji typu dla pojazdów i silników

1. Z mocą od daty określonej w pierwszym zdaniu art. 16 ust. 2 organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z emisją zanieczyszczeń, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu wszystkim nowym typom silników lub pojazdów niespełniającym przepisów niniejszego rozporządzenia.

Świadectwa techniczne homologacji typu odpowiadające etapom emisji spalin przed normą Euro 6 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. Z dniem 1 października 2014 r. w przypadku nowych pojazdów niespełniających przepisów niniejszego rozporządzenia, krajowe organy 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 znajdujących się w użyciu, krajowe organy zakazują sprzedaży lub stosowania nowych silników, które nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia.

3. Nie naruszając przepisów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 4 ust. 3, w pierwszym akapicie art. 5 ust. 4 i w pierwszym akapicie 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 dla nowego typu pojazdu lub silnika, ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub użycia nowego silnika, w przypadku gdy pojazd ten lub silnik jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 9

Obowiązki państw członkowskich odnośnie do homologacji typu części zamiennych

Organy krajowe zakazują sprzedaży lub montażu w nowym pojeździe nowych urządzeń zamiennych ograniczających emisję zanieczyszczeń przeznaczonych dla pojazdów homologowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

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.

Zachęty te stosuje się do wszystkich nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu w danym państwie członkowskim, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem. Jednakże przestają one obowiązywać najpóźniej w dniu 1 października 2014 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 norm ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.

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

Kary

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych zasadach najpóźniej [DATA: osiemnaście miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] i niezwłocznie informują o wszelkich zmianach mających wpływ na te zasady.
2. Podlegające karze 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 nieracjonalnych;
 - e) odmowa udostępnienia informacji.

Podlegające karze rodzaje naruszania przepisów popełniane przez producentów, mechaników i użytkowników powinny obejmować manipulację systemami wykorzystującymi odczynnik ulegający zużyciu.

Podlegające karze rodzaje naruszania przepisów popełniane przez użytkowników obejmują prowadzenie pojazdu nieposiadającego odczynnika ulegającego zużyciu.

Artykuł 12

Weryfikacja specyfikacji

1. Po zakończeniu programu pomiaru cząstek stałych ONZ/EKG, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów dotyczących Pojazdów, Komisja, nie zmniejszając poziomu ochrony środowiska we Wspólnocie, podejmuje następujące działania:
 - a) wprowadzenie wartości granicznych liczby cząstek stałych i, w razie potrzeby, określenie wartości dopuszczalnych poziomów składnika NO₂ w wartości granicznej NO_x; Jest to zgodne z art. 39 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE;
 - b) przyjęcie procedury pomiaru liczby cząstek stałych
2. Komisja ustanawia czynniki korelacji pomiędzy Europejskim cyklem w warunkach nieustalonych (ETC) i Europejskim cyklem w warunkach ustalonych (ESC), opisanych w dyrektywie 2005/55/WE oraz ogólnościowych, zharmonizowanych stałych (WHSC) lub zmiennych (WHTC) cyklów jezdnych oraz przyjmuje odpowiednio wartości graniczne.
3. Komisja prowadzi stały przegląd procedur, badań i wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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.
4. Komisja prowadzi stałą kontrolę zanieczyszczeń wymienionych w pkt. 2 art. 3. Jeśli Komisja stwierdzi, że należy uregulować emisję dodatkowych zanieczyszczeń, zmieni odpowiednio niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 13

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 literze h) skreśla się słowo „oraz”;
 - (ii) dodaje się lit. j) w brzmieniu:

„j) pomiar mocy silnika.”
2. Artykuł 14 ust. 6 zostaje skreślony.

Artykuł 14

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

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

Artykuł 15

Uchylenie

1. Dyrektywa Rady 80/1269/EWG, dyrektywy Komisji 88/195/EWG, 97/21/WE, 1999/99/WE i 2005/78/WE oraz dyrektywa 2005/55/WE tracą moc z dniem 1 października 2014 r.
2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 kwietnia 2013 r. Jednakże art. 8 ust. 3 i art. 10 stosuje się od daty wejścia w życie, zaś 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) oraz pkt 3 lit. d) ppkt (i) załącznika II stosuje się od dnia 1 października 2014 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

Wartości graniczne normy Euro 6

	Wartości graniczne							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _X (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa cząstek stałych (mg/kWh)	Ilość (1) cząstek stałych (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Uwaga:

PI = z zapłonem iskrowym

CI = z zapłonem wysokoprężnym

(1) Znormalizowana ilość do ustalenia w późniejszym terminie

(2) wartości graniczne dla WHSC i WHTC zostaną wprowadzone później, po ustaleniu czynników korelacyjnych odnośnie do obecnych cykli (ESC i ETC)

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

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

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

1. W załączniku IV część I, wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	Stosowanie									
			M1	M2	M ₃	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../... number of this Regulation to be inserted]	[L ..., ..., p. ... reference to this Regulation to be inserted]	X12	X1 2	X	X 12	X1 2	X				

(iii) dodaje się następujący przypis:

„12 Dla pojazdów o masie wzorcowej przekraczającej 2610 kg, które nie są homologowane (na wniosek producenta i pod warunkiem, że masa wzorcowa nie przekracza 2840 kg) na mocy rozporządzenia WE nr 715/2007.”

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	M1
41a	Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności, z wyjątkiem kompletu wymagań odnośnie do pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) i dostępu do informacji /dostęp do informacji	[WE nr .../number of this Regulation to be inserted]	[L ..., ..., p. ... reference to this Regulation to be inserted]	A

2. W dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt 40;

b) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	zmieniony/a:	Stosuje się do wersji:
41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../number of this Regulation to be inserted]		

3. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

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

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	$M1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M1 > 2\,500$ (1) kg	M2	M3

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M1 ≤ 2 500 (1) kg	M1 > 2 500 (1) kg	M2	M3
41a	41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../number of this Regulation to be inserted]	G+H	G+H	G+H	G+H

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

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) w tabeli dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
41a	41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../number of this Regulation to be inserted]	X	X	X	X	X	X				

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

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4

Wy szcz egół nie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
41a	41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../ number of this Regulation to be inserted]	H	H	H	H	H				

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

(i) skreśla się pkt 40;

(ii) dodaje się pkt 41a w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Żuraw samojezdny kategorii N3
41a	41a Emisje (Euro 6) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	[WE nr .../ number of this Regulation to be inserted]	X