

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **ROZPORZĄDZENIE(WE) NR 715/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 20 czerwca 2007 r.

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 171 z 29.6.2007, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008	L 199	1	28.7.2008
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.	L 188	1	18.7.2009
► <u>M3</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r.	L 158	1	16.6.2011
► <u>M4</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 459/2012 z dnia 29 maja 2012 r.	L 142	16	1.6.2012



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 715/2007 PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 20 czerwca 2007 r.

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

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 Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽³⁾. 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 70/156/EWG. Należy zatem odpowiednio zmienić tę dyrektywę.
- (3) Na wniosek Parlamentu Europejskiego do prawodawstwa UE w zakresie pojazdów wprowadzono nowe podejście regulacyjne. Niniejsze rozporządzenie określa zatem przepisy podstawowe w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów, natomiast specyfikacje techniczne zostaną określone w ramach środków wykonawczych przyjętych w następstwie zastosowania procedur komitologii.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 62.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 30 maja 2007 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 81).

▼B

- (4) W marcu 2001 r. Komisja zainicjowała program „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), którego główne elementy wymieniono w komunikacie z dnia 4 maja 2005 r. Skutkiem tego było przyjęcie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza w komunikacie z dnia 21 września 2005 r. Jednym z wniosków 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. Do środków służących ograniczeniu emisji prekursorów ozonu, takich jak tlenki azotu i węglowodory, oraz emisji cząstek stałych, należą normy Euro 5 i Euro 6.
- (5) Osiągnięcie europejskiego celu w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń. Z tego względu przemysł musi otrzymać jasne informacje na temat przyszłych wartości dopuszczalnych emisji. Dlatego też niniejsze rozporządzenie zawiera również, oprócz wartości dopuszczalnych Euro 5, wartości dopuszczalne emisji dla poziomu Euro 6.
- (6) W szczególności w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń konieczna jest znaczna redukcja emisji tlenków azotu w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym. Niezbędne jest przy tym osiągnięcie ambitnych wartości dopuszczalnych na poziomie Euro 6, bez konieczności rezygnacji z zalet silnika o zapłonie samoczynnym pod względem zużycia paliwa, emisji węglowodorów i tlenku węgla. Ustalenie na odpowiednio wczesnym etapie dalszego poziomu redukcji tlenków azotu umożliwi producentom pojazdów długoterminowe bezpieczeństwo planistyczne w całej Europie.
- (7) 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, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia oraz wzrostu średniej długości życia, jak również konsekwencje dla globalnego bilansu emisji dwutlenku węgla.
- (8) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów przy pomocy znormalizowanego formatu pozwalającego na uzyskiwanie informacji technicznych oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług w zakresie informacji związanych z naprawą i konserwacją pojazdów stanowią niezbędny element poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi układami diagnostycznymi (OBD) oraz ich współdziałaniem z innymi układami w pojeździe. Należy określić specyfikacje techniczne, którym powinny odpowiadać strony internetowe producentów, a także środki nakierowane na

▼B

zapewnienie dostępu dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Wspólne normy uzgodnione przy udziale zainteresowanych podmiotów, takie jak format OASIS ⁽¹⁾, mogą ułatwić wymianę informacji między producentami a usługodawcami. Z tego względu istotne jest, by na wstępnym etapie wymagać korzystania ze specyfikacji technicznych w formacie OASIS oraz by wezwać Komisję do tego, by zwróciła się do CEN/ISO o dalszy rozwój formatu z myślą o przekształceniu w normę, która w odpowiednim czasie zastąpiłaby format OASIS.

- (9) Nie później niż cztery lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja powinna dokonać przeglądu działania systemu dostępu do wszystkich informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów z myślą o określeniu, czy właściwe byłoby skonsolidowanie wszystkich postanowień regulujących dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w ramach poprawionej dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu. Jeżeli postanowienia regulujące dostęp do wszystkich informacji o pojeździe zostaną włączone do tej dyrektywy, powinno się uchylić analogiczne postanowienia niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że zachowane zostaną obowiązujące prawa do dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdu.
- (10) 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.
- (11) Dla ułatwienia wprowadzania i utrzymywania istnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, które charakteryzują się niską emisją tlenków azotu i cząstek stałych, a jednocześnie wspierania ograniczania emisji z pojazdów silnikowych, niniejsze rozporządzenie wprowadza odrębne normy dla sumy węglowodorów oraz dla niemetanowych.
- (12) Należy kontynuować starania na rzecz wprowadzania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych emisji, łącznie z redukcją emisji dwutlenku węgla, oraz zapewnić, żeby te wartości odpowiadały rzeczywistym osiągom pojazdów w eksploatacji.
- (13) W celu zagwarantowania kontroli emisji ultradrobnych cząstek stałych pyłu zawieszonego (PM 0,1 µm i mniejsze), Komisja powinna w jak najkrótszym czasie, a najpóźniej w chwili wejścia w życie normy Euro 6, wprowadzić pomiar liczby cząstek stałych jako uzupełnienie obecnie stosowanej metody wagowej. Pomiar liczbowy cząstek stałych powinien wykorzystywać wyniki programu pomiaru cząstek stałych (PMP) EKG ONZ i być w zgodzie z istniejącymi ambitnymi celami dotyczącymi środowiska naturalnego.

⁽¹⁾ Organizacja Promocji Standardów Informacyjnych.

▼B

- (14) Dla zagwarantowania większej powtarzalności pomiarów laboratoryjnych masy oraz liczby emitowanych cząstek stałych Komisja powinna przyjąć nową procedurę pomiarów, zastępującą obecną, w jak najkrótszym czasie, a najpóźniej w momencie wejścia w życie normy Euro 6, opierając się na wynikach PMP. Po wdrożeniu nowej procedury pomiarowej należy ponownie przeliczyć wartości dopuszczalne emisji cząstek stałych określonych w niniejszym rozporządzeniu, ponieważ w nowej procedurze rejestruje się mniejsze wartości masy niż w aktualnie stosowanej.
- (15) Komisja powinna weryfikować konieczność przeglądu nowego europejskiego cyklu jezdnego („New European Drive Cycle”) jako procedury badawczej, która stanowi podstawę regulacji w zakresie homologacji typu WE pod względem emisji zanieczyszczeń. W związku ze zmianami specyfikacji pojazdów i w zachowaniu kierowców może nastąpić konieczność aktualizacji lub zastąpienia cykli jezdnych. Wprowadzenie poprawek może być niezbędne w celu zagwarantowania, że emisja zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji odpowiada emisji zmierzonej podczas homologacji typu. Należy także rozważyć stosowanie przewoźnych systemów pomiarowych emisji zanieczyszczeń oraz wprowadzenie pojęcia regulacyjnego „nieprzekraczalnego limitu”.
- (16) OBD odgrywają ważną rolę w kontroli emisji zanieczyszczeń podczas używania pojazdu. Ze względu na znaczenie kontrolowania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji, Komisja powinna weryfikować wymogi w zakresie tych układów oraz wartości progowe tolerancji dla monitorowanych uszkodzeń.
- (17) Konieczne jest wprowadzenie znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z pojazdów, aby zapobiec powstawaniu barier technicznych dla handlu między państwami członkowskimi. Ponadto należy zagwarantować, że klienci i użytkownicy otrzymują obiektywne i dokładne informacje.
- (18) Przed sporządzeniem wniosku w zakresie przyszłych norm emisji Komisja powinna rozważyć przeprowadzenie badań w celu ustalenia, czy konieczny jest dalszy podział kategorii pojazdów na klasy oraz czy mogą zostać zastosowane wartości dopuszczalne emisji niezależne od masy.
- (19) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyspieszenia – za pomocą zachęt finansowych – wprowadzania do obrotu pojazdów, które spełniają wymogi przyjęte na poziomie Wspólnoty. Takie zachęty powinny jednak być zgodne z postanowieniami Traktatu, w szczególności z zasadami dotyczącymi pomocy państwa. Ma to na celu zapobieżenie 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.

▼B

- (20) Biorąc pod uwagę, że prawodawstwo w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów 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. Rozporządzenie gwarantuje, że szczegółowe przepisy techniczne mają bezpośrednie zastosowanie do producentów, organów udzielających homologacji i jednostek technicznych oraz że przepisy te można znacznie szybciej i skuteczniej aktualizować. Należy zatem uchylić dyrektywę 70/220/EWG ⁽¹⁾, 72/306/EWG ⁽²⁾, 74/290/EWG ⁽³⁾, 80/1268/EWG ⁽⁴⁾, 83/351/EWG ⁽⁵⁾, 88/76/EWG ⁽⁶⁾, 88/436/EWG ⁽⁷⁾, 89/458/EWG ⁽⁸⁾, 91/441/EWG ⁽⁹⁾, 93/59/EWG ⁽¹⁰⁾, 94/12/WE ⁽¹¹⁾,

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

⁽²⁾ 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 ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z silników Diesla wykorzystywanych w pojazdach (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).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 74/290/EWG z dnia 28 maja 1974 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 159 z 15.6.1974, str. 61). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2006/101/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 238).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Rady 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach silnikowych (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).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 83/351/EWG z dnia 16 czerwca 1983 r. zmieniająca dyrektywę Radę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza gazami z silników o zapłonie iskrowym w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 197 z 20.7.1983, str. 1).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Rady 88/76/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza gazami z silników pojazdów silnikowych (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 1).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Rady 88/436/EWG z dnia 16 czerwca 1988 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza gazami z silników pojazdów silnikowych (Ograniczenie emisji cząstek zanieczyszczających z silników Diesla) (Dz.U. L 214 z 6.8.1988, str. 1).

⁽⁸⁾ 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 zanieczyszczanie powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 226 z 3.8.1989, str. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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 (Dz.U. L 186 z 28.7.1993, str. 21).

⁽¹¹⁾ 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 zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42).

▼B

96/69/WE ⁽¹⁾, 98/69/WE ⁽²⁾, 2001/1/WE ⁽³⁾, 2001/100/WE ⁽⁴⁾ oraz 2004/3/WE ⁽⁵⁾. Ponadto państwa członkowskie powinny uchylić ustawodawstwo transponujące uchylone dyrektywy.

- (21) W celu usunięcia niejasności w kwestii zakresu prawodawstwa dotyczącego emisji z pojazdów należy zmienić dyrektywę 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez silniki wysokopiętne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowane w pojazdach ⁽⁶⁾ w taki sposób, aby obejmowała swoim zakresem wszelkie pojazdy ciężkie i aby wyraźnie zaznaczyć, że niniejsze rozporządzenie odnosi się do pojazdów lekkich.
- (22) 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 obowiązujących dyrektyw.
- (23) W celu zapewnienia płynnego przejścia od obecnie obowiązujących dyrektyw do niniejszego rozporządzenia należy przewidzieć w normie Euro 5 pewne wyjątki w przypadku pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych. Wyjątki te powinny przestać obowiązywać w chwili wejścia w życie normy Euro 6.

⁽¹⁾ Dyrektywa 96/69/CE 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 zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 282 z 1.11.1996, str. 64).

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 2001/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 stycznia 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie działań, jakie mają zostać podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 35 z 6.2.2001, str. 34).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2001/100/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 grudnia 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz.U. L 16 z 18.1.2002, str. 32).

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2004/3/CE 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).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 275 z 20.10.2005, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2006/51/WE (Dz.U. L 152 z 7.6.2006, str. 11).

▼B

- (24) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (25) W szczególności należy powierzyć Komisji uprawnienia w zakresie wprowadzania do załącznika I wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych, jak również ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych określonych w tym załączniku. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (26) W szczególności należy również powierzyć Komisji uprawnienia w zakresie ustanawiania szczegółowych procedur, testów i wymogów homologacji typu, jak również znowelizowanej procedury pomiaru cząstek stałych i wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych, a także przyjmowania środków dotyczących użycia urządzeń ograniczających skuteczność działania, dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz cykli jezdnych użytych do pomiaru emisji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu uzupełnienie niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie elementów nieistotnych, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (27) Jako, że cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych oraz zapewnienie niezależnym warsztatom takiego samego dostępu do informacji dotyczących naprawy, 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 Wspólnoty, 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:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych („pojazdów”) i części zamiennych, takich jak urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

▼B

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

*Artykuł 2***Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂, zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg.

2. Na wniosek producenta homologacja typu udzielona na mocy niniejszego rozporządzenia może być rozszerzona z pojazdów określonych w ust. 1 na pojazdy kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂, zdefiniowane w załączniku II dyrektywy 70/156/EWG, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 840 kg oraz spełniających wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do rozporządzenia.

*Artykuł 3***Definicje**

Dla celów niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych 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) „pojazd przeznaczony do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych” oznacza pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym kategorii M₁, które są:
 - a) pojazdami przeznaczonymi do celów specjalnych, zdefiniowanymi w dyrektywie 70/156/EWG o masie odniesienia przekraczającej 2 000 kg;
 - lub
 - b) pojazdami o masie odniesienia przekraczającej 2 000 kg i przeznaczonymi do transportu 7 lub więcej pasażerów, w tym kierowcy, z wyłączeniem od dnia 1 września 2012 r. pojazdów kategorii M₁G zdefiniowanych w dyrektywie 70/156/EWG;
 - lub
 - c) pojazdami o masie odniesienia przekraczającej 1 760 kg, skonstruowanymi specjalnie dla celów handlowych dla umożliwienia użycia wózków inwalidzkich wewnątrz pojazdu;
 - albo
- 3) „masa odniesienia” oznacza masę pojazdu w stanie gotowości do jazdy pomniejszoną o znormalizowaną masę kierowcy 75 kg i powiększoną o znormalizowaną masę 100 kg;
- 4) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają emisję tlenku węgla, tlenków azotu, wyrażoną jako odpowiednik dwutlenku azotu (NO₂) oraz węglowodorów;

▼B

- 5) „cząstki stałe” oznaczają składniki spalin usuwane z rozcieńczonych spalin przy maksymalnej temperaturze 325 K (52 °C) przez filtry opisane w procedurze badawczej średniej emisji spalin z układu wylotowego;
- 6) „emisja spalin z układu wylotowego” oznacza emisję zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych;
- 7) „emisja par” oznacza pary węglowodorów emitowane z układu paliwowego pojazdu inne niż pary z układu wylotowego;
- 8) „skrzynia korbowa” oznacza przestrzeń w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą być wydalone gazy i pary;
- 9) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „OBD” oznaczają układ kontroli emisji zanieczyszczeń pozwalający zidentyfikować przypuszczalne miejsce nieprawidłowego działania za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera;
- 10) „urządzenie ograniczające skuteczność działania” oznacza dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu;
- 11) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza te elementy pojazdu, które sterują lub ograniczają emisję z układu wylotowego i par paliwa;
- 12) „oryginalne urządzenie kontrolujące emisję” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń objęty świadectwem homologacji typu udzielonym dla danego pojazdu;
- 13) „urządzenie kontrolujące emisję przeznaczone na części zamienne” oznacza urządzenie kontrolujące emisję lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję, które może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG;
- 14) „informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania oprogramowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych. Informacje te obejmują wszelkie dane niezbędne do montażu części lub wyposażenia pojazdów;

▼B

- 15) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży lub stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i obsługę 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;
- 16) „biopaliwa” oznaczają paliwa płynne lub gazowe wytwarzane z biomasy i stosowane w transporcie;
- 17) „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 ►**M4**; ◀

▼M4

- 18) „silnik z wtryskiem bezpośrednim” oznacza silnik działający na zasadzie, zgodnie z którą paliwo jest podawane do powietrza dolotowego po pobraniu powietrza przez zawory wlotu.

▼B

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW W ZAKRESIE HOMOLOGACJI TYPU

*Artykuł 4***Obowiązki producentów**

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego. Producenci wykazują także, że wszelkie wymagające homologacji typu nowe urządzenia kontrolujące emisję, przeznaczone na części zamienne, sprzedawane lub wprowadzone do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia.

Obowiązki te obejmują także przestrzeganie 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, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacji.

Oprócz tego środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać efektywne ograniczenie emisji z układu wylotowego i emisji par paliwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. W związku z tym zgodność eksploatacji sprawdzana jest przez okres do 5 lat lub do przebiegu 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Badanie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń dla celów homologacji typu obejmuje przebieg 160 000 km. Dla spełnienia tego wymogu producenci powinni mieć możliwość wykonania testów próby starzenia na stanowisku badawczym, podlegającej warunkom realizacji, o których mowa w ust. 4.

▼B

Zgodność w eksploatacji sprawdza się w szczególności w przypadku emisji z układu wylotowego pod względem ich zgodności z wartościami dopuszczalnymi określonymi w załączniku 1. W celu poprawy kontroli emisji par paliwa oraz emisji w niskich temperaturach otoczenia, Komisja dokonuje przeglądu procedur badawczych.

3. Producenci określają poziom emisji dwutlenku węgla i zużycie paliwa w dokumencie wręczanym nabywcy pojazdu w chwili zakupu.

4. Szczegółowe procedury i wymogi w zakresie stosowania ust. 2 i 3 określa się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

*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 urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu;

lub

b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika;

lub

c) te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego.

3. Szczegółowe procedury, badania i wymogi homologacji typu wymienione w niniejszym ustępie, a także wymogi związane ze stosowaniem ust. 2, przeznaczone do zmiany elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez uzupełnienie go, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Powinno to obejmować określenie szczegółowych wymogów odnoszących się do:

a) emisji z układu wylotowego, w tym cykli badawczych, emisji w niskich temperaturach otoczenia, emisji na biegu jałowym, zadytmienia spalin i prawidłowego działania oraz regeneracji układów oczyszczania spalin;

b) emisji par paliwa i emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;

c) układów OBD i rzeczywistej skuteczności i urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;

d) trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń przeznaczonych na części zamienne, zgodności w eksploatacji, zgodności produkcji i przydatności do ruchu drogowego;

▼B

- e) pomiaru emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliwa;
- f) pojazdów hybrydowych oraz pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi;
- g) rozszerzenia homologacji typu i wymogów dla drobnych producentów;
- h) wyposażenia pomiarowego;

▼M2

▼B

- i) paliw wzorcowych, takich jak benzyna, olej napędowy, paliwa gazowe i biopaliwa, takie jak bioetanol, bioolej i biogaz;

▼M2

- j) pomiar mocy silnika.

▼B

Powyższe wymogi stosuje się, tam gdzie jest to właściwe, do pojazdów bez względu na rodzaj paliwa, jakim są zasilane.

ROZDZIAŁ III

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I UTRZYMANIA POJAZDÓW

Artykuł 6

Obowiązki producenta

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów na stronach internetowych za pomocą znormalizowanego formatu, w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi. Dla ułatwienia realizacji tego celu informacje te składane są w sposób spójny, początkowo w formie zgodnej z wymogami OASIS ⁽¹⁾. Producent zapewnia także dostęp do materiałów szkoleniowych zarówno niezależnym podmiotom, jak i autoryzowanym sprzedawcom i stacjom obsługi.

▼M3

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, obejmują:

- a) jednoznaczne określenie pojazdu;
- b) podręczniki serwisowe, wraz z dokumentacją dotyczącą naprawy i utrzymania;
- c) instrukcje techniczne;
- d) informacje dotyczące części i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiaru);

⁽¹⁾ Format OASIS odnosi się do specyfikacji technicznych określonych w dokumencie OASIS SC2-D5, „Format informacji dotyczących napraw pojazdów”, wersja 1.0 z 28 maja 2003 r. (dostępnym pod adresem: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) oraz sekcji 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 i 3.8 dokumentu OASIS SC1-D2 „Specyfikacja wymogów dotyczących napraw pojazdów”, wersja 6.1 z dnia 10 stycznia 2003 r. (dostępnego pod adresem: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), wykorzystujących jedynie otwarte formaty tekstowe i graficzne.

▼M3

- 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 zastrzeżonych narzędzi i urządzeń oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i urządzeń;
- i) dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitoringu i badań; oraz
- j) standardowe jednostki robocze lub czas realizacji prac w zakresie naprawy i utrzymania, jeżeli informacje takie udostępnia się autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi producenta w sposób bezpośredni lub przez osobę третią.

▼B

3. Do celów niniejszego rozporządzenia autoryzowane punkty sprzedaży lub stacje obsługi w ramach sieci dystrybucji danego producenta samochodów traktowane są jako niezależne podmioty, w takim zakresie, w jakim dokonują one napraw lub przeglądów pojazdów, dla których nie są one częścią sieci dystrybucji producenta samochodów.

4. Informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów są zawsze dostępne, z wyjątkiem przypadków gdy konieczny jest przegląd systemu informatycznego.

5. Dla celów produkcji i obsługi kompatybilnych OBD przeznaczonych na części zamienne lub części naprawczych oraz przyrządów diagnostycznych i wyposażenia badawczego, producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący odpowiednich informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdów wszystkim producentom części, przyrządów diagnostycznych lub wyposażenia badawczego lub warsztatom dokonującym napraw.

6. Dla potrzeb konstrukcji i produkcji samochodowych układów dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący odpowiednich informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdów wszystkim zainteresowanym osobom trudniącym się produkcją, instalowaniem lub naprawą układów przeznaczonych dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

7. Składając wniosek o homologację typu WE lub homologację krajową, producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu świadectwo zgodności z niniejszym rozporządzeniem w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz w zakresie informacji, o których mowa w ust. 5. W przypadku gdy takie informacje nie są jeszcze dostępne lub nie odpowiadają niniejszemu rozporządzeniu i środkom wykonawczym do rozporządzenia, producent dostarcza je w ciągu sześciu miesięcy od daty uzyskania homologacji typu. W razie niedostarczenia świadectwa zgodności w wymaganym terminie organ udzielający homologacji podejmuje właściwe działania mające na celu zapewnienie zgodności.

▼B

Producent dokonuje sukcesywnych zmian i uzupełnień informacji dotyczących napraw i utrzymania pojazdów dostępnych na jego stronach internetowych w tym samym momencie, w którym są one udostępniane autoryzowanym stacjom obsługi.

▼M3

8. Jeśli dokumentacja dotycząca naprawy i utrzymania pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależnym stacjom obsługi, zatwierdzonym i autoryzowanym zgodnie z wymogami ppkt 2.2 załącznika XIV do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽¹⁾, zapewnia się dostęp do takiej dokumentacji bezpłatnie i na takich samych warunkach jak autoryzowanym punktom sprzedaży lub stacjom obsługi, aby zamieszczały informacje dotyczące przeprowadzonej naprawy i utrzymania pojazdu.

▼B*Artykuł 7***Oplaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów**

1. Producenci mogą pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, objętych niniejszym rozporządzeniem; opłata nie jest w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości, jeśli nie uwzględnia zakresu, w jakim niezależny podmiot wykorzystuje informacje i przez to zniechęca go do korzystania z tych informacji.

▼M3

2. Producenci umożliwiają dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, włącznie z usługami transakcyjnymi, takimi jak przeprogramowanie lub pomoc techniczna, w oparciu o system godzinny, dzienny, miesięczny i roczny, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje. Oprócz dostępu okresowego producenci mogą oferować dostęp oparty na transakcji, za który pobiera się opłatę za transakcję, a nie w oparciu o czas, na który udzielono dostępu. Jeżeli producenci oferują oba rodzaje dostępu, niezależne stacje obsługi dokonują wyboru systemu dostępu okresowego lub opartego na transakcji.

▼B*Artykuł 8***Środki wykonawcze**

Środki konieczne do wdrożenia art. 6 i 7, których celem jest wprowadzenie zmian do elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP.

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.



Artykuł 9

Sprawozdanie

Nie później niż dnia 2 lipca 2011 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat działania systemu dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na konkurencyjność, funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz korzyści dla środowiska naturalnego. W sprawozdaniu tym rozpatrywana jest kwestia, czy wszystkie przepisy odnoszące się do dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów należałoby skonsolidować w zmienionej dyrektywie ramowej w sprawie homologacji typu pojazdów i części zamiennych.

ROZDZIAŁ IV

OBOWIAZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 10

Homologacja typu

1. Ze skutkiem od dnia 2 lipca 2007 r., jeżeli producent wystąpi z takim wnioskiem, krajowe organy nie mogą, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa przez pojazdy, odmówić udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu dla nowego typu pojazdu, zakazać rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu nowego pojazdu, w przypadku gdy pojazd ten jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a w szczególności z wartościami dopuszczalnymi normy Euro 5 określonymi w tabeli 1 załącznika I lub wartościami dopuszczalnymi normy Euro 6 określonymi w tabeli 2 załącznika I.

2. Z dniem 1 września 2009 r. oraz z dniem 1 września 2010 r. w przypadku kategorii N_1 klasa II i III oraz kategorii N_2 pojazdów, organy krajowe odmawiają, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej nowych typów pojazdu, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a w szczególności z załącznikami, z wyjątkiem wartości dopuszczalnych Euro 6 określonych w tabeli 2 załącznika I. W przypadku badania emisji zanieczyszczeń z układu wylotowego wartości dopuszczalne dla pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych są takie same jak w przypadku pojazdów kategorii N_1 klasa III.

3. Z dniem 1 stycznia 2011 r. oraz z dniem 1 stycznia 2012 r. w przypadku kategorii N_1 klasa II i III i kategorii N_2 pojazdów oraz pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych, organy krajowe, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, w szczególności z załącznikami, z wyjątkiem wartości dopuszczalnych Euro 6 określonych w tabeli 2 załącznika I, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, zabraniają rejestracji i sprzedaży lub wprowadzenia do użytku takich pojazdów. W przypadku badania emisji zanieczyszczeń z układu wylotowego wartości dopuszczalne stosowane dla pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych są takie same jak w przypadku pojazdów kategorii N_1 klasa III.

▼B

4. Z dniem 1 września 2014 r. oraz od 1 września 2015 r. w przypadku kategorii N₁ klasa II i III oraz kategorii N₂ pojazdów, krajowe organy odmawiają, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowych rodzajów pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a w szczególności z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 określonymi w tabeli 2 załącznika I.

5. Z dniem 1 września 2015 r. oraz od dnia 1 września 2016 r. w przypadku kategorii N₁ klasa II i III oraz kategorii N₂ krajowe organy, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a w szczególności z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6, określonymi w tabeli 2 załącznika I, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzania do użytku takich pojazdów.

▼M1

6. W stosownych terminach określonych w ust. 1, 2 i 3 zaczyna obowiązywać wartość graniczna emisji w wysokości 5,0 mg/km dla masy cząstek stałych określona w tabelach 1 i 2 załącznika I.

Z dniem 1 września 2011 r. obowiązuje wartość graniczna emisji w wysokości 4,5 mg/km dla masy cząstek stałych i wartość graniczna liczby cząstek stałych, określone w tabelach 1 i 2 załącznika I dla homologacji typu nowych typów pojazdów. Z dniem 1 stycznia 2013 r. wartości te dotyczą wszystkich sprzedawanych nowych pojazdów zarejestrowanych i dopuszczonych do ruchu we Wspólnocie.

▼M4

7. W okresie do trzech lat po stosownych datach określonych w ust. 4 i 5 w przypadku nowych homologacji typu i rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu nowych pojazdów oraz w odniesieniu do pojazdów z silnikami z zapłonem wymuszonym z wtryskiem bezpośrednim stosuje się dopuszczalną wartość emisji liczby cząstek stałych wynoszącą 6×10^{12} #/km, zgodnie z wyborem producenta.

▼B*Artykuł 11***Homologacja typu części zamiennych**

1. W odniesieniu do nowych urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń przeznaczonych na części zamienne do montażu w pojazdach homologowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, organy krajowe zabraniają ich sprzedaży lub montażu w pojazdach, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Organy krajowe mogą nadal udzielać rozszerzenia homologacji typu WE dla urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń przeznaczonych na części zamienne, spełniających standardy obowiązujące przed niniejszym rozporządzeniem, na warunkach, na jakich były pierwotnie stosowane. Krajowe organy zabraniają sprzedaży lub montażu w pojazdach takich zamiennych urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń przeznaczone na części zamienne do pojazdów, którym udzielono homologacji przed przyjęciem wymogów dotyczących homologacji części, są zwolnione z wymogów ust. 1 i 2.



Artykuł 12

Zachęty finansowe

1. Państwa członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe mające zastosowanie do pojazdów produkowanych seryjnie, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

Zachęty te dotyczą wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na terenie państwa członkowskiego, które są zgodne co najmniej z wartościami dopuszczalnymi emisji określonymi w tabeli 1 załącznika przed terminami określonymi w art. 10 ust. 3; przestają one obowiązywać w tych terminach.

Zachęty finansowe, które stosuje się wyłącznie do pojazdów spełniających wartości dopuszczalne emisji określone w tabeli 2 załącznika I, mogą zostać przyznane nowym pojazdom przeznaczonym do sprzedaży na rynku państwa członkowskiego od dat określonych w art. 10 ust. 3, a przed datami określonymi w art. 10 ust. 5; przestają one obowiązywać w terminach określonych w art. 10 ust. 5.

2. Państwa członkowskie mogą przyznać zachęty finansowe do przebudowy oraz złomowania pojazdów niezgodnych w eksploatacji.

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

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

Artykuł 13

Kary

1. Państwa członkowskie określają zasady dotyczące kar nakładanych za naruszenie przez producentów 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 dnia 2 stycznia 2009 r. i niezwłocznie informują o wszelkich zmianach mających wpływ na te zasady.

2. Naruszenia podlegające karze obejmują:

- a) składanie fałszywych oświadczeń podczas procedur homologacji lub procedur prowadzących do obowiązkowego wezwania pojazdów;
- b) fałszowanie wyników badań homologacyjnych lub badań zgodności w eksploatacji;
- c) zatajenie danych lub warunków technicznych, którego skutkiem mogłoby być obowiązkowe wezwanie do obsługi pojazdów lub cofnięcie homologacji;
- d) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania;

oraz

- e) odmowę udostępnienia informacji.

▼B

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

*Artykuł 14***Weryfikacja warunków**

1. Komisja uwzględnia w obliczeniach związanych z emisją dwutlenku węgla także emisję metanu. W razie konieczności Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek określający środki uwzględnienia lub ograniczania emisji metanu.

2. Po zakończeniu programu pomiaru cząstek stałych EKG ONZ, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów dotyczących Pojazdów, a najpóźniej w momencie wejścia w życie Euro 6, Komisja podejmuje następujące środki, mające na celu poprawienie elementów nieistotnych niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie go, nie obniżając przy tym ambitnych, obecnych standardów w odniesieniu do środowiska naturalnego:

a) zmianę rozporządzenia zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3, w celu ponownego przeliczenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych, określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz wprowadzenie wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych w tymże załączniku, tak aby były one jak najbardziej zgodne z wartościami dopuszczalnymi masy cząstek stałych dla benzyny i oleju napędowego;

b) przyjęcie poprawionej procedury pomiaru cząstek stałych i wartości dopuszczalnych cząstek stałych, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

3. Komisja prowadzi stały przegląd procedur, badań i wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3, jak również cykli badawczych używanych do pomiaru emisji. Jeżeli ten przegląd wykaże, że nie są one już odpowiednie lub nie odwzorowują rzeczywistych emisji dostosowuje się je, tak aby w wystarczający sposób odwzorowywały emisje pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego. Niezbędne środki przeznaczone do zmiany nieistotnych elementów niniejszego rozporządzenia, poprzez uzupełnienie go, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

4. Komisja prowadzi stały przegląd zanieczyszczeń podlegających wymogom i badaniom, o których mowa w art. 5 ust. 3. Jeżeli Komisja stwierdzi, że właściwe jest uregulowanie kwestii emisji dodatkowych zanieczyszczeń, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący odpowiednich zmian niniejszego rozporządzenia.

5. Komisja prowadzi przegląd wartości dopuszczalnych dla emisji tlenku węgla i węglowodorów z układu wylotowego w badaniu po zimnym rozruchu, określone w tabeli 4 załącznika I, i w odpowiednich przypadkach przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w celu zastrzeżenia wartości dopuszczalnych emisji.

▼M2



Artykuł 15

Procedura komitologii

1. Komisję wspiera komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 16

Zmiany w dyrektywach 70/156/EWG i 2005/55/WE

1. Zmienia się dyrektywę 70/156/EWG zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

2. W dyrektywie 2005/55/WE wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V)”;

- b) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg;
 - b) »silnik« oznacza źródło napędu pojazdu, któremu może być udzielone homologacja typu jako odrębnej technicznie jednostce, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG;
 - c) »ulepszony pojazd przyjazny dla środowiska (EEV)« oznacza pojazd napędzany silnikiem, który spełnia wartości dopuszczalne emisji określonych w rzędzie C tabeli w sekcji 6.2.1 załącznika I.”;
- c) część 1 załącznika I otrzymuje brzmienie:

„1) Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do kontroli zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, trwałości urządzeń do kontroli emisji zanieczyszczeń, zgodności w eksploatacji pojazdów i silników i pokładowych układów diagnostycznych (OBD) we wszystkich pojazdach silnikowych oraz do silników określonych w art. 1, z wyjątkiem pojazdów kategorii M₁, N₁, N₂ i M₂, dla których homologacja typu została udzielona zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 (*).

(*) Dz.U. L 171 z 29.6.2007, str. 1.”.

▼B*Artykuł 17***Uchylenie**

1. Następujące dyrektywy uchyla się z dniem 21 stycznia 2013 r.:

- dyrektywa 70/220/EWG,
- dyrektywa 72/306/EWG,
- dyrektywa 74/290/EWG,
- dyrektywa 77/102/EWG,
- dyrektywa 78/665/EWG,
- dyrektywa 80/1268/EWG
- dyrektywa 83/351/EWG,
- dyrektywa 88/76/EWG,
- dyrektywa 88/436/EWG,
- dyrektywa 89/458/EWG,
- dyrektywa 91/441/EWG,
- dyrektywa 93/59/EWG,
- dyrektywa 93/116/WE,
- dyrektywa 94/12/WE,
- dyrektywa 96/44/WE,
- dyrektywa 96/69/WE,
- dyrektywa 98/69/WE,
- dyrektywa 98/77/WE,
- dyrektywa 1999/100/WE,
- dyrektywa 1999/102/WE,
- dyrektywa 2001/1/WE,
- dyrektywa 2001/100/WE,
- dyrektywa 2002/80/WE,
- dyrektywa 2003/76/WE,
- dyrektywa 2004/3/WE.

2. Załączniki II i V do dyrektywy Komisji 89/491/EWG z dnia 17 lipca 1989 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywy Rady: 70/157/EWG, 70/220/EWG, 72/245/EWG, 72/306/EWG, 80/1268/EWG i 80/1269/EWG odnoszące się do pojazdów silnikowych ⁽¹⁾ zostają skreślone z dniem 2 stycznia 2013 r.

3. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 238 z 15.8.1989, str. 43.

▼B

4. Państwa członkowskie uchylają swoje przepisy wykonawcze przyjęte na mocy dyrektyw, o których mowa w ust. 1, z dniem 2 stycznia 2013 r.

*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 dnia 3 stycznia 2009 r., z wyjątkiem art. 10 ust. 1 i art. 12, które mają zastosowanie od dnia 2 lipca 2007 r.
3. Zmiany lub środki wykonawcze, o których mowa w art. 5 ust. 3 i art. 14 ust. 6, należy przyjąć do dnia 2 lipca 2008 r.

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

▼ **B**

ZAŁĄCZNIK I

WARTOŚCI DOPUSZCZALNE

▼ **M1**

Tabela 1

Wartości graniczne emisji Euro 5

		Masa odniesienia (RM) (kg)	Wartości graniczne													
			Masa tlenku węgla (CO)		Masa sumy węglowodorów (THC)		Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa cząstek stałych (PM)		► M4 Liczba cząstek stałych (PN) ◀	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategoria	Klasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (3)	CI	PI	CI
M	—	Wszystkie	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Wszystkie	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Objaśnienie: PI = silnik z zapłonem wymuszonym, CI = silnik wysokoprężny

► **M3** ◄

⁽³⁾ Normy dotyczące masy cząstek stałych dla silnika z zapłonem wymuszonym odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z wtryskiem bezpośrednim.

Tabela 2

Wartości graniczne emisji Euro 6

		Masa odniesienia (RM) (kg)	Wartości graniczne													
			Masa tlenku węgla (CO)		Masa sumy węglowodorów (THC)		Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa cząstek stałych (PM) ⁽¹⁾		Liczba cząstek stałych (PN)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategoria	Klasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ ⁽³⁾	CI
M	—	Wszystkie	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Wszystkie	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

Objaśnienie: PI = silnik z zapłonem wymuszonym, CI = silnik wysokopiętny

⁽¹⁾ Ograniczenie wartości dopuszczalnej masy emisji cząstek stałych do 5,0 mg/km ma zastosowanie do pojazdów posiadających homologację typu dla wartości granicznych emisji z niniejszej tabeli z poprzednim protokołem pomiarowym masy cząstek stałych do dnia 1 września 2011 r.

⁽²⁾ Wartości graniczne dotyczące masy i liczby cząstek stałych dla silnika z zapłonem wymuszonym odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z wtryskiem bezpośrednim.

⁽³⁾ W okresie do trzech lat po datach określonych w art. 10 ust. 4 i ust. 5 odpowiednio w przypadku nowych homologacji typu i nowych pojazdów wartość dopuszczalna emisji liczby cząstek stałych wynosząca 6,0 x 10¹²#/km ma zastosowanie do pojazdów z silnikiem z zapłonem wymuszonym z wtryskiem bezpośrednim spełniających normy Euro 6 wedle uznania producenta. Najpóźniej do tego momentu należy wdrożyć metodę badania do celów homologacji typu, zapewniającą skuteczne ograniczenie liczby cząstek stałych emitowanych przez pojazdy w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego.

▼B*Tabela 3***Wartości dopuszczalne emisji w badaniach emisji par paliwa**

Masa emisji par paliwa (g/badanie)
2,0

*Tabela 4***Wartości dopuszczalne emisji tlenku węgla i węglowodorów z układu wylotowego dla badania w niskich temperaturach otoczenia**

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
N ₂		30	3,2



ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w dyrektywie 70/156/EWG

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 po ostatnim tiret dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli w niniejszej dyrektywie następuje odniesienie do szczegółowej dyrektywy lub rozporządzenia, odniesienie to obejmuje również przepisy wykonawcze do nich.”;

- 2) po słowach „odrębna dyrektywa”/„oddzielna dyrektywa”/„szczegółowa dyrektywa” (w odpowiednim przypadku) dodaje się słowa „lub rozporządzenie” (w odpowiednim przypadku) w następujących miejscach:

artykuł 2 tiret pierwsze; art. 2 tiret dziewiąte; art. 2 tiret dziesiąte; art. 2 tiret czternaste; art. 3 ust. 1; art. 3 ust. 4; art. 4 ust. 1 lit. c); art. 4 ust. 1 lit. d); art. 5 ust. 5; art. 6 ust. 3; art. 7 ust. 2; art. 13 ust. 4; art. 13 ust. 5; załącznik I akapit pierwszy; załącznik III część III; załącznik IV część II akapit pierwszy; załącznik V sekcja 1 lit. a); załącznik V sekcja 1 lit. b); załącznik V sekcja 1 lit. c); załącznik VI, druga strona zaświadczenia homologacji typu WE; załącznik VII ust. 1, sekcja 4; załącznik VII przypis 1; załącznik X sekcja 2.1; załącznik X sekcja 3.3; załącznik XI, dodatek 4, Znaczenia liter: X; załącznik XII sekcja B pkt 2; załącznik XIV sekcja 2 lit. a); załącznik XIV sekcja 2 lit. c); załącznik XIV sekcja 2 lit. d);

- 3) po słowach „odrębne dyrektywy”/„oddzielne dyrektywy”/„szczegółowe dyrektywy” (w odpowiednim przypadku) dodaje się słowa „lub rozporządzenia” (w odpowiednim przypadku) w następujących miejscach:

artykuł 2 tiret ósme; art. 3 ust. 1; art. 3 ust. 2; art. 4 ust. 1 lit. a) tiret pierwsze i drugie; art. 4 ust. 1 lit. b); art. 4 ust. 3; art. 5 ust. 4 akapit trzeci; art. 5 ust. 6; art. 8 ust. 2; art. 8 ust. 2 lit. c); art. 9 ust. 2; art. 10 ust. 2; art. 11 ust. 1; art. 13 ust. 2; art. 14 ust. 1 ppkt (i); lista załączników: tytuł załącznika XIII; załącznik I akapit pierwszy, załącznik IV część I wiersz pierwszy i drugi; załącznik IV część II przypis 1 do tabeli; załącznik V sekcja 1 lit. b); załącznik V sekcja 3; załącznik V sekcja 3 lit. a); załącznik V sekcja 3 lit. b); załącznik VI punkt 1 i 2; załącznik VI, strona 2 zaświadczenia homologacji typu WE; załącznik X sekcja 2.2; załącznik X sekcja 2.3.5; załącznik X sekcja 3.5; załącznik XII, tytuł, załącznik XIV sekcja 1.1; załącznik XIV sekcja 2 lit. c);

- 4) po słowie „dyrektywa” (w odpowiednim przypadku) dodaje się słowa „lub rozporządzenie” (w odpowiednim przypadku) w następujących miejscach:

artykuł 5 ust. 3 akapit trzeci; załącznik IV część I przypis X do tabeli; załącznik VI, strona 2 zaświadczenia homologacji typu WE; załącznik VII pkt 1 sekcja 2; załącznik VII (1) sekcja 3; załącznik VII pkt 1 sekcja 4; załącznik VIII, sekcja 1, 2, 2.1, 2.2 i 3, załącznik IX, druga strona dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M₁ pkt 45, 46.1 i 46.2; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M₂ i M₃ punkty 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃ pkt 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M₁ pkt 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃ pkt 45 i 46.1; załącznik X przypis 2; załącznik X sekcja 1.2.2; załącznik XI dodatek 4, Znaczenia liter: N/A; załącznik XV nagłówek tabeli.

▼B

Po słowie „dyrektywa” (w odpowiednim przypadku) dodaje się słowa „lub rozporządzenie” (w odpowiednim przypadku) w następujących miejscach:

załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M₁; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M₂ i M₃; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M₁; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M₂ i M₃; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃; załącznik XV;

- 5) w art. 8 ust. 2 lit. c) po słowie „dyrektywa”/„dyrektywy” (w odpowiednim przypadku) dodaje się słowa „lub rozporządzenie”/„lub rozporządzenia” (w odpowiednim przypadku);
- 6) w załączniku IV, części I, nagłówek tabeli oraz pkt 2 otrzymują brzmienie:

„Przedmiot	Numer dyrektywy/ rozporządzenia	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. Emisje/ Dostęp do informacji	.../.../WE (WE) nr .../...	L ..., ..., str. ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾					

⁽¹⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg. Na wniosek producenta dopuszcza się zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 840 kg.”;

- 7) w części I załącznika IV skreśla się pkt 11 i 39;
- 8) w pkt 4 załącznika VII po słowach „w przypadku dyrektywy” dodaje się słowa „lub rozporządzenia”;
- 9) w pkt 5 załącznika VII po słowach „ostatnią dyrektywą” dodaje się słowa „lub rozporządzeniem”;
- 10) w dodatku 1 załącznika XI nagłówek tabeli oraz pkt 2 otrzymują brzmienie:

„Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy/ rozporządzenia	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Emisje/Dostęp do informacji	.../.../WE (WE) nr .../...	Q	G + Q	G + Q”;	

- 11) w dodatku 1 załącznika XI skreśla się pkt 11 i 39;
- 12) w dodatku 2 załącznika XI nagłówek tabeli oraz pkt 2 otrzymują brzmienie:

„Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy/ rozporządzenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisje/Dostęp do informacji	.../.../WE (WE) nr .../...	A	A		A	A”;					

- 13) w dodatku 2 załącznika XI skreśla się pkt 11 i 39;

▼B

14) w dodatku 3 załącznika XI nagłówek tabeli oraz pkt 2 otrzymują brzmienie:

„Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy/ rozporządzenia	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisje/Dostęp do informacji	.../.../WE (WE) nr .../...	Q		Q	Q”;					

15) w dodatku 3 załącznika XI skreśla się pkt 11;

16) w dodatku 4 załącznika XI nagłówek tabeli oraz pkt 2 otrzymują brzmienie:

„Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy/ rozporządzenia	Żuraw samojezdny kategorii N
2	Emisje/Dostęp do informacji	.../.../WE (WE) nr .../...	N/A”;

17) w dodatku 4 załącznika XI skreśla się pkt 11.