



Bruksela, dnia 31.1.2014 r.
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do
zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2014) 32 final}
{SWD(2014) 33 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Celem niniejszego wniosku jest wprowadzenie szeregu zmian do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w zakresie zmniejszania emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe. W projekcie niniejszego wniosku skupiono się na tych obszarach, w których rynek oraz zawodność regulacji utrudniają reagowanie na główne wyzwania pojawiające się w związku z jakością powietrza w UE oraz programem na rzecz lepszych uregulowań prawnych.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Środki są zrównoważone jeżeli chodzi o ich oddziaływanie na środowisko i obciążenie dla sektora. Opłacalność środków została potwierdzona oceną skutków towarzyszącą wnioskowi.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Niniejszy wniosek wprowadza szereg zmian do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w zakresie zmniejszania emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu ograniczenia zbędnych obciążeń dla producentów pojazdów w przypadku homologacji typu nadwozi pojazdów, które potencjalnie mogłyby zostać objęte zarówno przepisami prawa odnoszącymi się do lekkich pojazdów, jak i ciężkich pojazdów o dużej ładowności, zatwierdzenie pewnych pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zgodnie z wymogami obowiązującymi lekkie pojazdy dostawcze w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń powinno być możliwe bez obniżenia poziomu ochrony środowiska w Unii.
- (2) Chociaż nie wiadomo nic na temat bezpośredniego szkodliwego wpływu emisji metanu na zdrowie ludzi, metan jest silnym gazem cieplarnianym. W związku z tym, zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zastosowania i przyszłego rozwoju prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów lekkich oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów (Euro V i VI)² oraz art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady³, Komisja powinna rozważyć uwzględnienie emisji metanu w obliczaniu emisji CO₂.
- (3) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów napędzanych gazem ziemnym, należy zwiększyć obecną dopuszczalną wielkość emisji sumy węglowodorów (THC). Należy także uwzględnić skutki emisji metanu i wyrazić je w postaci równoważnika CO₂ na potrzeby regulacji i do celów informacji dla konsumentów.

¹ Dz.U. C , , s. .

² Dz.U. C 182 z 19.7.2008, s. 17.

³ 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 (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

- (4) Nowoczesne pojazdy z silnikami wysokopiętnymi emitują w ramach łącznej emisji NO_x znaczne i coraz bardziej rosnące ilości NO₂, których nie przewidywano w momencie przyjmowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Większość problemów z jakością powietrza w dotkniętych nimi obszarach zurbanizowanych ma związek z bezpośrednią emisją NO₂. W związku z tym należy wprowadzić odpowiednią dopuszczalną wielkość emisji.
- (5) Obecne dopuszczalne wielkości emisji CO i sumy węglowodorów (THC) po rozruchu w stanie zimnym w niskiej temperaturze zostały przeniesione z wymagań Euro 3 określonych w dyrektywie 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴, które wydają się przestarzałe w świetle istniejących potrzeb technologii pojazdów i jakości powietrza. Ponadto problemy z jakością powietrza i wyniki pomiarów emisji przez pojazdy wskazują na potrzebę wprowadzenia odpowiednich dopuszczalnych wielkości emisji NO_x/NO₂. Dlatego należy wprowadzić poprawione dopuszczalne wielkości emisji zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- (6) Celem określenia w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁵ dopuszczalnej wielkości emisji NH₃ jest ograniczenie uwalniania amoniaku z NO_x będącego skutkiem technologii przetwarzania, w których stosuje się mocznik jako odczynnik w procesie redukcji NO_x. Zastosowanie wartości granicznych NH₃ powinno się zatem odnosić wyłącznie do tych technologii, nie zaś do silników o zapłonie iskrowym.
- (7) Aby osiągnąć cele UE w zakresie jakości powietrza i zapewnić ciągłość działań na rzecz ograniczenia emisji przez pojazdy, należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE) przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych odnoszących się do szczegółowych przepisów w zakresie stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w odniesieniu do pojazdów z kategorii M₁, M₂, N₁ oraz N₂ o masie referencyjnej powyżej 2 610 kg, przy łącznej masie pojazdu nieprzekraczającej 5 000 kg; szczegółowych procedur, prób i wymagań związanych z homologacją typu; wymagań dotyczących wdrażania zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania systemów kontroli emisji; pomiarów niezbędnych do wprowadzania obowiązku zapewnienia przez producenta nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących napraw i konserwacji pojazdów; zastąpienia informacji na temat wielkości emisji CO₂ w certyfikacie zgodności informacją o łącznej wielkości emisji wyrażonej jako równoważnik CO₂; zwiększenia lub usunięcia dopuszczalnych wielkości emisji sumy węglowodorów w przypadku zapłonu iskrowego; zmiany rozporządzenia (WE) nr 715/2007 do celów ponownego przeliczenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych, tak aby były one jak najbardziej zgodne z wartościami dopuszczalnymi masy cząstek stałych dla benzyny i oleju napędowego; przyjęcia zmienionej procedury pomiarów cząstek stałych i wielkości granicznej liczby cząstek; dopuszczalnych wielkości emisji NO₂ oraz dopuszczalnych wielkości emisji

⁴ Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 1).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

z rury wydechowej w niskich temperaturach w przypadku pojazdów uznanych za spełniające wymagania normy Euro VI w zakresie wielkości emisji. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (8) Traktat lizboński daje prawodawcy możliwość przekazywania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym mających zastosowanie ogólne, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Środki, które mogą zostać objęte przekazaniem uprawnień, o którym mowa w art. 290 ust. 1 TFUE, są zasadniczo zgodne z tymi, które są objęte procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, ustanowionymi na mocy art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE⁶. W związku z tym konieczne jest dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dotyczących stosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.
- (9) Dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, które przewiduje możliwość zastosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą stosowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, nie wpływa na toczące się procedury, w ramach których komitet już wydał opinię zgodnie z art. 5a decyzji 1999/468/WE przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.
- (10) Aby zapewnić jednolite warunki wdrożenia art. 4 ust. 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te należy wykonywać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady⁷.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i rozporządzenie (WE) nr 595/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) artykuł 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po opublikowaniu aktów delegowanych przyjętych zgodnie z akapitem drugim i na wniosek producenta niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC Parlamentu Europejskiego i Rady* o masie odniesienia powyżej 2 610 kg przy maksymalnej masie pojazdu nieprzekraczającej 5 000 kg.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a dotyczących szczegółowych przepisów w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC, o masie odniesienia powyżej 2 610 kg przy maksymalnej masie pojazdu nieprzekraczającej 5 000 kg. Poprzez akty delegowane zapewnia się w szczególności, że przy badaniach dynamometrycznych podwozia

⁶ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

faktyczna masa pojazdu jest odpowiednio brana pod uwagę przy ustalaniu bezwładności równoważnej, a także innych domyślnych parametrów mocy i obciążenia.

* Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.”;

2) artykuł 4 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„Komisja określa szczegółowe procedury i wymagania w zakresie stosowania ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Wspomniane akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.”;

3) artykuł 5 ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu opracowania szczegółowych procedur, badań i wymagań dla homologacji typu wymienionych w niniejszym ustępie, a także wymogów związanych ze stosowaniem ust. 2.”;

4) artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Akty delegowane w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 14a w celu stosowania art. 6 i 7. 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.”;

5) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustępy 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Pod warunkiem zachowania poziomu ochrony środowiska w Unii Komisja jest uprawniona do przyjęcia zgodnie z art. 14a aktów delegowanych dotyczących:

- a) zastąpienia informacji dotyczącej masy emisji CO₂ w certyfikacie zgodności, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE, informacją o łącznej wielkości emisji wyrażonej jako równoważnik CO₂, które są sumą masy emisji CO₂ i emisji metanu wyrażoną jako masa równoważna emisji CO₂ w odniesieniu do wywołanego przez nie efektu gazów cieplarnianych;
- b) zwiększenia lub usunięcia wartości granicznej emisji sumy węglowodorów (THC) dla pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym.

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 normy Euro VI, Komisja będzie uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu podejmowania – bez obniżenia poziomu ochrony środowiska w Unii – następujących środków:

- a) zmiany niniejszego rozporządzenia do celów ponownego przeliczenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych, określonych w załączniku I, oraz wprowadzenia 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) przyjęcia poprawionej procedury pomiaru cząstek stałych i dopuszczalnych norm liczby cząstek stałych.

3. Komisja prowadzi stały przegląd procedur, badań i wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 3, jak również cykli badań stosowanych do pomiaru emisji zanieczyszczeń. Jeżeli w wyniku tego przeglądu okaże się, że procedury, badania, wymogi i cykle badań nie są już odpowiednie lub już nie odwzorowują faktycznych emisji zanieczyszczeń, Komisja działa zgodnie z art. 5 ust. 3 w celu takiego ich dostosowania, aby odpowiednio odwzorowywały emisje zanieczyszczeń pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego.”;

- b) w ust. 4 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu ustalania dodatkowo do istniejących dopuszczalnych wielkości emisji łącznych NO_x także wielkości dopuszczalnych NO₂ dla pojazdów uznanych za zgodne z limitami emisji Euro VI ustalonymi w tabeli 2 załącznika I. Dopuszczalna wielkość emisji NO₂ jest ustalana na podstawie oceny skutków, uwzględnia wykonalność techniczną i odpowiada celom dotyczącym jakości powietrza określonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50*.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).”;

- c) ustęp 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu zmiany i uzupełnienia tabeli 4 załącznika I w celu ustalenia dopuszczalnych wielkości emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej w niskich temperaturach dla pojazdów zatwierdzonych jako spełniające dopuszczalne wartości emisji Euro VI określone w tabeli 2 załącznika I. Wartości dopuszczalne emisji NO_x i NO₂ są ustalane na podstawie oceny skutków, uwzględniają wykonalność techniczną i odpowiadają celom dotyczącym jakości powietrza określonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50.”;

- 6) dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 3, art. 8 oraz art. 14 ust.1–5, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [...] [*Publications Office: please insert the exact date of the entry into force*].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 3, art. 8 oraz art. 14 ust. 1–5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na mocy art. 2 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 3, art. 8 oraz art. 14 ust. 1–5 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

7) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pojazdów, w odniesieniu do których producent wybrał stosowanie rozporządzenia (WE) nr 715/2007, zgodnie z art. 2 ust. 2 akapit pierwszy wspomnianego rozporządzenia.”.

- 2) W załączniku I w tabeli „Wartości graniczne normy Euro VI” wiersz odpowiadający wpisowi „WHTC (PI)” otrzymuje brzmienie:

„WHTC (PI)	4 000		160	500	460	—	10	(e).”.
------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	--------

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na toczące się procedury na mocy art. 5 ust. 3, art. 8 i art. 14 ust. 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w ramach których komitet już wydał opinię zgodnie z art. 5a decyzji 1999/468/WE.

Artykuł 4

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*