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

►B ►M5 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) ◄

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.	L 188	1	18.7.2009
►M3	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r.	L 158	1	16.6.2011
►M4	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 459/2012 z dnia 29 maja 2012 r.	L 142	16	1.6.2012
►M5	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r.	L 151	1	14.6.2018

▼B

▼M5

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)

▼B

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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.

▼M5

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD) pojazdu oraz pomiaru zużycia paliwa oraz emisji spalin.

▼B

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M_1, M_2, N_1, i N_2, 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 M_1, M_2, N_1 i N_2, 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 M_1, które są:

▼B

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 M_1G 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 (NO_2) oraz węglowodorów;

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 przestrzenie w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą być wydalane 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;

▼B

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;

▼M5

_____

▼B

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

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 rozporządzeniem 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.

▼B

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.

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 emisje 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:

▼B

a) emisji z układu wylotowego, w tym cykli badawczych, emisji w niskich temperaturach otoczenia, emisji na biegu jałowym, zadymienia 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;

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.

▼M5

_____

▼B

ROZDZIAŁ IV

OBOWIĄZKI 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.

▼B

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.

4. Z dniem 1 września 2014 r. oraz od 1 września 2015 r. w przypadku kategorii N_1 klasa II i III oraz kategorii N_2 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 N_1 klasa II i III oraz kategorii N_2 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 silnikiem 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 jakiego 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 jakiego 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.

▼B

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.

▼M5

_____

▼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:

▼B

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 zaostrzenia wartości dopuszczalnych emisji.

▼M2

_____

▼B

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.

▼B

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 M_1, N_1, N_2 i M_2, 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 ►M3 ——— ◄ (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 [7]	CI	PI	CI
M	—	Wszystkie	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Wszystkie	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

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.

▼M4

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	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Wszystkie	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

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

(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 $6,0 \times 10^{12}$#/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

▼B

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 M_1 pkt 45, 46.1 i 46.2; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M_2 i M_3 punkty 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii N_1, N_2 i N_3 pkt 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M_1 pkt 45 i 46.1; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii N_1 N_2 i N_3 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 M_1; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii M_2 i M_3; załącznik IX, strona 2 dla kompletnych lub kompletowanych pojazdów kategorii N_1, N_2 i N_3; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M_1; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii M_2 i M_3; załącznik IX, strona 2 dla niekompletnych pojazdów kategorii N_1 N_2 i N_3; 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	Odnośnik 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	$M_1 \leq 2\,500$ (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.