



2019/0101(COD)

19.2.2020

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i
Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 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
(COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Sven Schulze

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Niniejsza opinia Komisji Transportu dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego jako komisji właściwej jest podyktowana wyrokiem sądowym jurysdykcji UE.

W wyroku z 13 grudnia 2018 r. stwierdzono, że współczynniki zgodności stosowane w homologacji typu na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ nie powinny być zostać wprowadzone w drodze procedury komitetowej. O wiele stosowniejszym środkiem byłaby zwykła procedura ustawodawcza. W sprawie toczy się obecnie postępowanie odwoławcze. Mimo to Komisja postanowiła równolegle przedłożyć wniosek ustawodawczy dotyczący wprowadzenia współczynników zgodności.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej wyraża zadowolenie, że za pośrednictwem tego wniosku Komisja chce zagwarantować producentom i konsumentom pewność prawa i wiarygodność. Oznacza to również, że producenci i konsumenci mogą założyć dalsze stosowanie współczynników zgodności znanych im z procedury komitetowej.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej pragnie proponować, by w przyszłości wyraźnie oddzielić współczynniki zgodności od tolerancji pomiaru, i w związku z tym złożył odpowiednie poprawki.

¹ 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).

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 3**

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w zakresie emisji stopniowo ulegały znacznemu zaostrzeniu poprzez wprowadzenie i późniejszą zmianę

Poprawka

(3) Wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w zakresie emisji stopniowo ulegały znacznemu zaostrzeniu poprzez wprowadzenie i późniejszą zmianę

norm Euro. Chociaż zasadniczo w pojazdach znacznie zmniejszono emisje w całym zakresie zanieczyszczeń podlegających regulacji, to w przypadku emisji NOx z silników wysokoprężnych lub emisji cząstek z silników benzynowych z bezpośrednim wtryskiem zainstalowanych w szczególności w pojazdach lekkich tak się nie stało. Należy **zatem podjąć działania, aby zaradzić tej sytuacji.**

norm Euro. Chociaż zasadniczo w pojazdach znacznie zmniejszono emisje w całym zakresie zanieczyszczeń podlegających regulacji **i objętych tym systemem**, to w przypadku emisji NOx z silników wysokoprężnych lub emisji cząstek z silników benzynowych z bezpośrednim wtryskiem zainstalowanych w szczególności w pojazdach lekkich tak się nie stało. **W celu osiągnięcia dalszego ograniczenia emisji NOx w rzeczywistych warunkach jazdy należy rozwijać nowe technologie w drodze certyfikacji i standaryzacji sprzętu PEMS. Komisja powinna co roku obniżać margines błędu do czasu osiągnięcia wysokiego poziomu dokładności odzwierciedlającego poprawę jakości procedury pomiaru i postęp techniczny w dziedzinie wyposażenia PEMS, chyba że Komisja przedstawi uzasadnienie, dlaczego nie jest to możliwe.**

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Komisja przeprowadziła szczegółową analizę procedur, testów i wymogów homologacji typu, które są określone w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, na podstawie własnych badań i informacji zewnętrznych, i stwierdziła, że poziom emisji pochodzących z rzeczywistego ruchu drogowego pojazdów Euro 5 lub Euro 6 znacznie przekracza wartości emisji zmierzone w regulacyjnym nowym europejskim cyklu jezdny (New European Driving Cycle, NEDC), w szczególności w odniesieniu do emisji NOx z pojazdów napędzanych olejem napędowym.

Poprawka

(4) Komisja przeprowadziła szczegółową analizę procedur, testów i wymogów homologacji typu, które są określone w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, na podstawie własnych badań i informacji zewnętrznych, i stwierdziła, że poziom emisji pochodzących z rzeczywistego ruchu drogowego pojazdów Euro 5 lub Euro 6 **w prawie wszystkich przypadkach** znacznie przekracza wartości emisji zmierzone w regulacyjnym nowym europejskim cyklu jezdny (New European Driving Cycle, NEDC), w szczególności w odniesieniu do emisji NOx z pojazdów napędzanych olejem napędowym.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) W rezultacie Komisja opracowała nową metodę badania emisji z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy, procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Procedurę badania RDE wprowadzono rozporządzeniami Komisji (UE) 2016/427¹⁸ i (UE) 2016/646¹⁹, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniem** Komisji (UE) 2017/1154²⁰.

¹⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1).

¹⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

²⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, zmieniające dyrektywę

Poprawka

(5) W rezultacie Komisja opracowała nową metodę badania emisji z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy, procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Procedurę badania RDE wprowadzono rozporządzeniami Komisji (UE) 2016/427¹⁸ i (UE) 2016/646¹⁹, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniami** Komisji (UE) 2017/1154²⁰ **oraz 2018/1832^{20a}**.

¹⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1).

¹⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

²⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, zmieniające dyrektywę

2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 oraz dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708).

2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 oraz dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708).

^{20a} Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej, Dz.U. L 301 z 27.11.2018, s. 1.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W rozporządzeniu (UE) 2016/646²¹ wprowadzono daty rozpoczęcia stosowania procedury badania RDE, jak również kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE. W tym celu ***zastosowano*** czynniki zgodności związane z poszczególnymi zanieczyszczeniami, aby uwzględnić statystyczną i techniczną niepewność pomiarów ***prowadzonych za pomocą*** przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

Poprawka

(6) W rozporządzeniu (UE) 2016/646²¹ wprowadzono daty rozpoczęcia stosowania procedury badania RDE, jak również kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE. W tym celu ***wprowadzono*** czynniki zgodności związane z poszczególnymi zanieczyszczeniami ***oraz oddzielne marginesy błędów***, aby uwzględnić statystyczną i techniczną niepewność pomiarów przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS). ***Należy wyraźnie oddzielić***

²¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

²¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) W dniu 13 grudnia 2018 r. Sąd wydał wyrok w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16²² dotyczących skargi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2016/646. Sąd stwierdził nieważność części rozporządzenia (UE) 2016/646, w której ustanowiono współczynniki zgodności stosowane do oceny zgodności wyników badań RDE z wartościami dopuszczalnymi emisji określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Sąd stwierdził, że jedynie prawodawca mógł wprowadzić te **czynniki** zgodności, ponieważ odnosiły się one do zasadniczego elementu rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

²² Wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid przeciwko Komisji, T-339/16, T-352/16 i T-391/16, EU:T:2018:927.

Poprawka 6

Poprawka

(7) W dniu 13 grudnia 2018 r. Sąd wydał wyrok w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16²² dotyczących skargi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2016/646. Sąd stwierdził nieważność części rozporządzenia (UE) 2016/646, w której ustanowiono współczynniki zgodności **i marginesy błędu** stosowane do oceny zgodności wyników badań RDE z wartościami dopuszczalnymi emisji określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Sąd stwierdził, że jedynie prawodawca mógł wprowadzić te **współczynniki** zgodności **i marginesy błędu**, ponieważ odnosiły się one do zasadniczego elementu rozporządzenia (WE) nr 715/2007. **W sprawie toczy się postępowanie odwoławcze.**

²² Wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid przeciwko Komisji, T-339/16, T-352/16 i T-391/16, EU:T:2018:927.

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Sąd nie kwestionował technicznej zasadności czynników zgodności. W związku z tym oraz mając na uwadze, że na obecnym etapie rozwoju technologicznego nadal istnieje rozbieżność między emisjami mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a emisjami mierzonymi w laboratorium, należy wprowadzić czynniki zgodności do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Aby umożliwić producentom osiągnięcie zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 w kontekście procedury badania RDE, kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE należy wprowadzić w dwóch etapach. Na pierwszym etapie, na wniosek producenta, zastosowanie powinien mieć tymczasowy współczynnik zgodności, a na drugim etapie należy stosować jedynie ostateczny współczynnik zgodności. Komisja powinna dokonywać przeglądu *ostatecznych współczynników zgodności w świetle* postępu technicznego.

Poprawka 8

Poprawka

(8) Sąd nie kwestionował technicznej zasadności czynników zgodności **i marginesów błędu**. W związku z tym oraz mając na uwadze, że na obecnym etapie rozwoju technologicznego nadal istnieje rozbieżność między emisjami mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a emisjami mierzonymi w laboratorium, należy wprowadzić do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 **dokładnie te same** czynniki zgodności **i margines błędu podczas używania PEMS**.

Poprawka

(9) Aby umożliwić producentom osiągnięcie zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 w kontekście procedury badania RDE, kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE należy wprowadzić w dwóch etapach. Na pierwszym etapie, na wniosek producenta, zastosowanie powinien mieć tymczasowy współczynnik zgodności, a na drugim etapie należy stosować jedynie ostateczny współczynnik zgodności. Komisja powinna dokonywać **co roku** przeglądu **marginesu błędu z uwzględnieniem** postępu technicznego **pojazdów i przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) oraz wykorzystywać uzyskane wyniki w przyszłych aktach ustawodawczych**.

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Aby uniknąć niepewności prawa w odniesieniu do homologacji typu już udzielonych od 1 września 2017 r., a także przyszłych homologacji typu, zasadnicze znaczenie ma przywrócenie wszystkich poprzednio przyjętych współczynników zgodności i marginesów błędu bez zmiany wartości globalnej, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że producenci zaprojektowali już pojazdy z uwzględnieniem wcześniej przyjętej procedury RDE. W celu obniżenia marginesu błędu wzywa się Komisję do uwzględnienia norm przyjętych przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) na potrzeby standardowej procedury oceny niepewności pomiaru RDE w odniesieniu do emisji gazów i cząstek stałych. Komisja upoważni zatem CEN do opracowania normy wydajności PEMS w celu określenia indywidualnych marginesów błędu systemów PEM. Przed wprowadzeniem normy wydajności PEMS Komisja jest zobowiązana do corocznego przeglądu marginesu błędu i aktualizowania go jedynie w przypadku udoskonaleń technologii pomiarowej.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11) Aby przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie jakości powietrza oraz ograniczenia emisji z pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do szczegółowych

(11) Aby przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie jakości powietrza oraz ograniczenia emisji z pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do szczegółowych

przepisów dotyczących szczególnych procedur, testów i wymogów dotyczących homologacji typu. Przedmiotowe przekazanie powinno obejmować uzupełnienie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 o takie zmienione przepisy, jak również cykle badań stosowanych do pomiaru emisji; wymogi dotyczące wdrożenia zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji; ***środki niezbędne do wdrożenia obowiązku producenta do zapewnienia nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów; przyjęcie zmienionej procedury pomiaru częstotliwości stałych.*** Przekazanie uprawnień powinno ponadto obejmować zmianę rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu ***dokonania obniżenia ostatecznych współczynników zgodności celem uwzględnienia*** postępu technicznego w zakresie PEMS ***i ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy częstotliwości stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych liczby częstotliwości stałych.*** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

przepisów dotyczących szczególnych procedur, testów i wymogów dotyczących homologacji typu. Przedmiotowe przekazanie powinno obejmować uzupełnienie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 o takie zmienione przepisy, jak również cykle badań stosowanych do pomiaru emisji; wymogi dotyczące wdrożenia zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji. Przekazanie uprawnień powinno ponadto obejmować zmianę rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu ***zrewidowania marginesów błędów z myślą o uwzględnieniu*** postępu technicznego w zakresie PEMS. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Obowiązki te obejmują **przestrzeganie wartości dopuszczalnych** emisji **określonych** w załączniku I. Na potrzeby ustalenia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 określonymi w załączniku I tabela 2, wartości emisji ustalone podczas ważnych badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dzieli się przez mający zastosowanie współczynnik zgodności **określony** w załączniku I tabela 2a. Wynik musi **się kształtować poniżej wartości dopuszczalnych** emisji Euro 6 **określonych** w tabeli 2 tego załącznika.

Poprawka

Obowiązki te obejmują **zgodność z wartościami dopuszczalnymi** emisji **określonymi** w załączniku I. Na potrzeby ustalenia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 określonymi w załączniku I tabela 2 wartości emisji ustalone podczas ważnych badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dzieli się przez mający zastosowanie współczynnik zgodności **lub, jeżeli tak przewidziano, przez sumę mającego zastosowanie współczynnika zgodności i marginesu błędu określonych** w załączniku I tabela 2a. Wynik musi **być zgodny z wartościami dopuszczalnymi** emisji Euro 6 **określonymi** w tabeli 2 tego załącznika.”;

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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. **Producent gwarantuje również niezawodność urządzeń kontrolujących emisję spalin i dąży do ograniczenia ryzyka kradzieży takich urządzeń lub**

manipulowania nimi.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 14a, aktów delegowanych w celu ***przyjęcia następujących środków w oparciu o wyniki programu pomiaru cząstek stałych EKG ONZ, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, bez obniżania poziomu ochrony środowiska w Unii:***

a) zmiany niniejszego rozporządzenia ***do celów przeglądu wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych i liczby cząstek stałych określonych w załączniku I;***

b) uzupełnienia niniejszego rozporządzenia ***przez przyjęcie zmienionej procedury pomiaru liczby cząstek stałych.***

Poprawka

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 14 a, aktów delegowanych w celu:

a) zmiany niniejszego rozporządzenia ***w celu zrewidowania marginesów błędu określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a, w świetle postępu technicznego i z uwzględnieniem technicznej niepewności związanej z użytkowaniem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS);***

b) uzupełnienia niniejszego rozporządzenia ***w celu dostosowania procedur, badań i wymogów, a także cykli badawczych wykorzystywanych do pomiaru emisji w celu odpowiedniego odzwierciedlenia emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy;***

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zmiany niniejszego rozporządzenia w celu ***dostosowania do postępu technicznego ostatecznych współczynników zgodności*** określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a.

Poprawka

b) zmiany niniejszego rozporządzenia w celu ***zrewidowania marginesów błędu*** określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a ***w świetle postępu technicznego i z uwzględnieniem technicznej niepewności związanej z użytkowaniem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS);***

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 14 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) w art. 14 dodaje się ustęp w brzmieniu:

5a. Komisja uwzględnia wszelkie normy przyjęte przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), które zapewniają solidne pod względem technicznym podejście do oceny niepewności pomiaru RDE w odniesieniu do emisji gazów i cząstek stałych, przy czym celem jest wprowadzenie wymogu stosowania takiej normy na mocy niniejszego rozporządzenia, aby właściwy organ weryfikował poszczególne marginesy niepewności dla zastosowań PEMS oraz oceniał, czy są one wystarczające do zastąpienia poszczególnych marginesów błędu określonych w tabeli 2a w załączniku I do niniejszego rozporządzenia lub do ich uzupełnienia.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 2a Współczynniki zgodności emisji w rzeczywistych warunkach jazdy

	Tlenki azotu (NO _x)	Liczba cząstek stałych (PN)	Tlenek węgla (CO) ⁽¹⁾	Węglowodory ogółem (THC)	Węglowodory i tlenki azotu ogółem (THC + NO _x)
CF _{pollutant-final} ⁽²⁾	1,43	1,5			
CF _{pollutant-temp} ⁽³⁾	2,1	1,5			

⁽¹⁾ Emisje CO należy mierzyć i rejestrować podczas wszystkich badań RDE.

⁽²⁾ CF_{pollutant-final} oznacza współczynnik zgodności stosowany do określania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji normy Euro 6 **poprzez uwzględnienie** nieściśłości technicznych związanych z użyciem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

⁽³⁾ CF_{pollutant-temp} oznacza tymczasowy współczynnik zgodności, który może zostać zastosowany na żądanie producenta jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do współczynnika CF_{pollutant-final} w okresie 5 lat i 4 miesięcy od dat określonych w art. 10 ust. 4 i 5.”.

Poprawka

Tabela 2a Współczynniki zgodności emisji w rzeczywistych warunkach jazdy^(0a)

	Tlenki azotu (NO _x)	Liczba cząstek stałych (PN)	Tlenek węgla (CO) ⁽¹⁾	Węglowodory ogółem (THC)	Węglowodory i tlenki azotu ogółem (THC + NO _x)
CF _{pollutant-final} ⁽²⁾	1 + margines, przy czym margines = 0,43	1 + margines, przy czym margines = 0,5			
CF _{pollutant-temp} ⁽³⁾	2,1	1 + margines, przy czym margines = 0,5			

^(0a) **Aby zweryfikować indywidualny margines błędu w systemach PEM w celu uzupełnienia lub zastąpienia marginesów w tabeli 2a w załączniku do niniejszego rozporządzenia, Komisja bierze pod uwagę wszelkie normy CEN, które zapewniają technicznie uzasadnione podejście do oceny marginesu błędu pomiaru RDE w odniesieniu do pomiaru emisji gazowych i emisji cząstek stałych (NO_x i PN) z myślą o określeniu normy PEMS.**

⁽¹⁾ Emisje CO należy mierzyć i rejestrować podczas wszystkich badań RDE.

⁽²⁾ CF_{pollutant-final} oznacza współczynnik zgodności stosowany do określania zgodności

z dopuszczalnymi wartościami emisji normy Euro 6, **wyrażony jako suma wartości docelowej poziomu emisji pojazdów i** nieścisłości technicznych związanych z użyciem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS), **tj. margines (błędu)**.

⁽³⁾ $CF_{\text{pollutant-temp}}$ oznacza tymczasowy współczynnik zgodności, który może zostać zastosowany na żądanie producenta jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do współczynnika $CF_{\text{pollutant-final}}$ w okresie 5 lat i 4 miesięcy od dat określonych w art. 10 ust. 4 i 5.”.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Homologacja typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów
Odsyłacze	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 15.7.2019
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.7.2019
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Sven Schulze 29.7.2019
Data przyjęcia	19.2.2020
Wynik głosowania końcowego	+ : 38 - : 7 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Rosa D'Amato, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Clotilde Armand, Tom Berendsen, Paolo Borchia, Josianne Cutajar, Clare Daly, Angel Dzhambazki, Valter Flego, Roman Haider, Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Robert Roos, Henna Virkkunen

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Robert Roos
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux
PPE	Tom Berendsen, Andor Deli, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	Clotilde Armand, José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov

7	-
GUE/NGL	Clare Daly
NI	Rosa D'Amato
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się