

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

WERSJA TYMCZASOWA
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów, zmieniającego dyrektywę 72/306/EWG i dyrektywę .../.../WE

(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Matthias Groote

Sprawozdawca (*): Anja Weisgerber

(*) Wzmocniona współpraca między komisjami – art. 47 Regulaminu

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	33

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy pojazdów, zmieniającego dyrektywę 72/306/EWG i dyrektywę .../.../WE
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Procedura współdecyzji, pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0683)¹,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 95 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0007/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Komisji Transportu i Turystyki oraz Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A6-0000/2006),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przedłożenie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 Punkt uzasadnienia 4

(4) W marcu 2001 r. Komisja zainicjowała program „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), którego główne elementy wymieniono w jednym z komunikatów. Skutkiem tego było przyjęcie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza. Jednym z wniosków strategii tematycznej jest konieczność dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń

(4) W marcu 2001 r. Komisja zainicjowała program „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE), którego główne elementy wymieniono w jednym z komunikatów. Skutkiem tego było przyjęcie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza. Jednym z wniosków strategii tematycznej jest konieczność dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

pochodzących z pojazdów w celu realizacji europejskich celów w zakresie jakości powietrza.

pochodzących z pojazdów *(w ruchu powietrznym, morskim i lądowym) oraz z przemysłu (przemysł przetwórczy surowców)* w celu realizacji europejskich celów w zakresie jakości powietrza.
Obniżenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych należy traktować jako część strategii globalnej.

Uzasadnienie

W nawiązaniu do strategii tematycznej dotyczącej jakości powietrza nie należy zapominać, że poza sektorem motoryzacyjnym istnieją jeszcze inne sektory, w których należy drastycznie zmniejszyć emisję zanieczyszczeń.

Poprawka 2 Punkt uzasadnienia 5

(5) 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 *i* zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia.

(5) 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 wydłużania życia.***

Uzasadnienie

Chodzi tutaj nie tylko o kwestię zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia, ale również o przedłużenie życia. Ocena wpływu dokonana przez Komisję mówi o 20500 dodatkowych latach życia w roku 2020.

Poprawka 3 Punkt uzasadnienia 6

(6) Nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy

(6) Nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy

pojazdów oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług związanych z naprawą pojazdów oraz usług w zakresie informacji stanowią niezbędny element ułatwiający swobodny obrót pojazdami na rynku wewnętrznym. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi układami diagnostycznymi oraz ich współdziałaniem z innymi układami w pojeździe. **Należy określić specyfikacje techniczne**, którym powinny odpowiadać strony internetowe producentów.

pojazdów oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług związanych z naprawą pojazdów oraz usług w zakresie informacji stanowią niezbędny element ułatwiający swobodny obrót pojazdami na rynku wewnętrznym. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi układami diagnostycznymi oraz ich współdziałaniem z innymi układami w pojeździe. **Wskazane jest określenie specyfikacji technicznych**, którym powinny odpowiadać strony internetowe producentów.

Poprawka 4 Punkt uzasadnienia 7

(7) Komisja powinna uważnie monitorować rozwój technologiczny w zakresie kontroli emisji zanieczyszczeń i, **w odpowiednich przypadkach**, dostosować do niego niniejsze rozporządzenie.

(7) Komisja powinna uważnie monitorować rozwój technologiczny w zakresie kontroli emisji zanieczyszczeń i, **jeśli wymagane jest to w tekście rozporządzenia**, dostosować do niego niniejsze rozporządzenie.

Uzasadnienie

Nie wszystkie problemy powinny być rozwiązywane za pomocą komitologii; należy upewnić się, że o głównych kierunkach decyduje się w procesie współdecyzji.

Poprawka 5 Punkt uzasadnienia 8

(8) Komisja powinna dokonywać przeglądu, a w odpowiednich przypadkach regulacji na drodze prawnej, emisji zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano i które wynikają z szerszego stosowania nowych paliw, technologii budowy silników i systemów kontroli emisji spalin. **Powyższe powinno obejmować przegląd korzyści wynikających z przejścia z regulowania**

(8) Komisja powinna dokonywać przeglądu, a w odpowiednich przypadkach **przedstawić Radzie i Parlamentowi propozycję** regulacji na drodze prawnej, emisji zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano i które wynikają z szerszego stosowania nowych paliw, technologii budowy silników i systemów kontroli emisji spalin.

emisji sumy węglowodorów (THC) na system oparty na węglowodorach niemietanowych (NMHC) i metanie (CH₄).

Uzasadnienie

Już teraz należy uwzględnić odrębne normy. Pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG) mogą nie spełniać norm.

Poprawka 6
Punkt uzasadnienia 8 a (nowy)

Aby nie wypierać z rynku pojazdów napędzanych gazem, które stanowią krok naprzód pod względem niskiej emisji NO_x i cząstek pyłu, a jednocześnie wspierać postęp w odniesieniu do pojazdów benzynowych, w niniejszym rozporządzeniu określone zostają odrębne normy dla masy całkowitej węglowodorów oraz dla masy węglowodorów niemietanowych.

Uzasadnienie

Pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG) wyraźnie przyczyniają się do zmniejszenia emisji NO_x i cząstek pyłu. Emitują znacznie mniej zanieczyszczeń niż porównywalne pojazdy o napędzie benzynowym i dlatego nie powinny być wypierane z rynku z powodu norm, których z powodów technicznych nie można dotrzymać.

Poprawka 7
Punkt uzasadnienia 9

(9) W celu zagwarantowania kontroli emisji najdrobniejszych cząstek pyłu zawieszonego (PM), Komisja powinna **również rozważyć przyjęcie liczbowego podejścia** do emisji pyłu zawieszonego jako uzupełnienie obecnie stosowanego podejścia opartego na masie.

(9) W celu zagwarantowania kontroli emisji najdrobniejszych cząstek pyłu zawieszonego (PM **2,5 i mniejsze**), Komisja powinna **w jak najkrótszym czasie, a najpóźniej w momencie wejścia w życie drugiej normy (Euro 6) przyjąć liczbowe podejście** do emisji pyłu zawieszonego jako uzupełnienie obecnie stosowanego podejścia opartego na masie, **bazując na wynikach programu pomiaru cząstek pyłu ONZ/EKG (Particulate**

Measurement Programme – PMP) i zachowując obecne ambitne cele w odniesieniu do środowiska naturalnego.

Uzasadnienie

Dzięki wprowadzeniu norm dla ilości cząstek pyłu zagwarantowano, że również najdrobniejsze cząstki, które, jak udowodniono, są szczególnie szkodliwe dla zdrowia, będą wykrywane podczas pomiarów. Zmniejszenie masy cząstek pyłu nie jest jeszcze technicznie wykonalne, jednak wprowadzenie protokołu pomiarów mierzącego ilość cząstek gwarantuje, że również ilość najmniejszych cząstek zostanie ograniczona.

Poprawka 8
Punkt uzasadnienia 10

(10) Dla zagwarantowania większej powtarzalności pomiarów masy **emisji cząstek** w warunkach laboratoryjnych, Komisja powinna wprowadzić nowy protokół pomiaru. **Po zakończeniu odpowiedniego programu rozważy się** możliwość zastąpienia obecnej procedury pomiarów nowym podejściem. Po wdrożeniu nowej procedury pomiarów ponownie przeliczone zostaną normy emisji masy pyłów zawieszonych określonych w niniejszym wniosku, ponieważ nowa technika wykrywa niższy poziom masy niż aktualnie stosowana.

(10) Dla zagwarantowania większej powtarzalności pomiarów masy **emitowanych cząstek oraz ilości cząstek pyłu** w warunkach laboratoryjnych, Komisja powinna wprowadzić nowy protokół pomiaru **w jak najkrótszym czasie, a najpóźniej w momencie wejścia w życie drugiej normy (Euro 6), opierając się na wynikach programu pomiaru cząstek pyłu ONZ/EKG (Particulate Measurement Programme – PMP)**. Po wdrożeniu nowej procedury pomiarów ponownie przeliczone zostaną normy emisji masy pyłów zawieszonych określonych w niniejszym wniosku, ponieważ nowa technika wykrywa niższy poziom masy niż aktualnie stosowana.

Uzasadnienie

Dzięki wprowadzeniu norm dla ilości cząstek pyłu zagwarantowano, że również najdrobniejsze cząstki, które, jak udowodniono, są szczególnie szkodliwe dla zdrowia, będą wykrywane podczas pomiarów. Zmniejszenie masy cząstek pyłu nie jest jeszcze technicznie wykonalne, jednak wprowadzenie protokołu pomiarów mierzącego ilość cząstek gwarantuje, że również ilość najmniejszych cząstek zostanie ograniczona.

Poprawka 9
Punkt uzasadnienia 13 a (nowy)

(13a) W swoim wniosku w sprawie następnej normy poziomu emisji spalin (Euro 7) Komisja powinna uwzględnić poza emisjami regulowanymi w zwyczajny sposób również normy emisji CO₂. W tym kontekście należy szczególnie wspierać paliwa alternatywne, w tym biopaliwa, ponieważ dzięki korzystnemu bilansowi CO₂ powodują one niskie emisje CO₂.

Uzasadnienie

W celu kontynuacji procesu zapoczątkowanego przez grupę wysokiego szczebla ds. inicjatywy CARS21, przedstawienia przemysłowi motoryzacyjnemu jasnej zapowiedzi w zakresie prawodawstwa oraz w celu ograniczenia wszelkich nieobjętych dla środowiska emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliwa w pojazdach silnikowych, należy niniejszym rozporządzeniem objąć w przyszłości również emisję CO₂.

Należy dalej upowszechniać biopaliwa, ponieważ stanowią one trwałą opcję gospodarczą i ekologiczną w odniesieniu do czystych pojazdów na ulicach Europy.

Poprawka 10

Punkt uzasadnienia 13 b (nowy)

(13b) W celu uzyskania lepszych wyników w zakresie czystości środowiska, Komisja powinna rozważyć wprowadzenie uregulowań również w innych dziedzinach niż normy emisji spalin, takich jak racjonalizacja zużycia energii w sektorze motoryzacyjnym.

Uzasadnienie

Nie należy ograniczać się tylko do emisji zanieczyszczeń, ale aby sięgnąć do źródła problemu, należy pracować również nad racjonalizacją zużycia energii przez pojazdy. Na przykładzie inteligentnego pojazdu należy pracować nad obniżeniem zużycia paliwa dzięki zastosowaniu komputerów.

Poprawka 11

Punkt uzasadnienia 13 c (nowy)

(13c) W swoim wniosku dotyczącym następnej normy poziomu emisji spalin

(Euro 7) Komisja powinna przeprowadzić analizę, czy nadal konieczny jest system klasyfikowania klas pojazdów w grupy.

Uzasadnienie

Stanowiłoby to dalsze ewentualne uproszczenie rozporządzenia.

Poprawka 12
Punkt uzasadnienia 16 a (nowy)

(16a) W celu usunięcia niejasności prawodawstwa 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 wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanym w pojazdach¹ w taki sposób, aby obejmowała swoim zakresem wszelkie pojazdy ciężkie i należy wyraźnie zaznaczyć, że niniejsze rozporządzenie odnosi się do pojazdów lekkich.

¹ Dz.U. L 275, z dn. 20.10.2005 r., str. 1.
Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2005/78/WE (Dz.U. L 313, z dn. 29.11.2005 r., str. 1)

Uzasadnienie

W celu poprawy prawodawstwa ważną rzeczą jest jasne zdefiniowanie zakresu stosowania. Do tej pory ciężkie pojazdy mechaniczne napędzane paliwem benzynowym objęte były zakresem dyrektywy 70/220/WE. Nawet, jeśli chodzi tylko o przypadek hipotetyczny, ponieważ mało jest ciężkich pojazdów benzynowych, z uwagi na zachowanie jasności powinno się wyjaśnić to nieporozumienie.

Poprawka 13
Punkt uzasadnienia 17 a (nowy)

(17a) Aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązujących dyrektyw do niniejszego rozporządzenia, należy zachować w normie Euro 5 wyjątkowe podejście do pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych, które umożliwiło homologację typu pojazdów kategorii M₁ o masie ponad 2,5 tony jako pojazdów N₁ klasy II i III. Podejście to powinno przestać obowiązywać w momencie wejścia w życie normy Euro 6.

Uzasadnienie

Nieterenowe pojazdy rodzinne przeznaczone dla ponad sześciu osób poza kierowcą lub pojazdy przeznaczone dla ratownictwa, pogotowia, pomocy drogowej, transportu osób niepełnosprawnych lub do wypełniania celów użyteczności publicznej nie powinny mieć możliwości uzyskania homologacji typu jako pojazdy N₁ klasy II i III przed wejściem w życie Euro 6.

Poprawka 14
Punkt uzasadnienia 18

(18) Środki konieczne dla wdrożenia lub zmiany niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji.

(18) Środki konieczne dla wdrożenia lub zmiany niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, ***o ile jest to ujęte w odpowiednich artykułach.***

Uzasadnienie

Nie wszystkie problemy powinny być rozwiązywane za pomocą komitologii; należy upewnić się, że o głównych kierunkach decyduje się w drodze wspóldecyzji.

Poprawka 15
Punkt uzasadnienia 19

(19) Poprzez działania *Państw Członkowskich* nie można w wystarczającym stopniu osiągnąć **celów** niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych. Ze względu na skalę koniecznych działań, cele te można skuteczniej osiągnąć na szczeblu Wspólnoty. Wspólnota może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 *Traktatu*. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszego rozporządzenia nie wychodzi poza to, co jest niezbędne do realizacji powyższego celu,

(19) Poprzez działania *państw członkowskich* nie można w wystarczającym stopniu osiągnąć **celu** niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych **oraz zapewnienia niezależnym warsztatom takiego samego dostępu do informacji dotyczących naprawy, jaki posiadają autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi**. Ze względu na skalę koniecznych działań, cele te można skuteczniej osiągnąć na szczeblu Wspólnoty. Wspólnota może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 *traktatu*. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszego rozporządzenia nie wychodzi poza to, co jest niezbędne do realizacji powyższego celu,

Uzasadnienie

Dostęp do informacji dotyczących napraw jest niezbędny dla swobodnego obrotu na rynku wewnętrznym pojazdów. Niezależnym warsztatom należy zapewnić warunki, w których będą w stanie oferować przeglądy i inne usługi serwisowe mające na celu przyjazne dla środowiska użytkowanie pojazdów.

Poprawka 16 Artykuł 1 akapit 1

Niniejsze rozporządzenie określa wymogi w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych, takich jak zamienne **katalizatory**, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

Niniejsze rozporządzenie określa wymogi w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych, takich jak zamienne **urządzenia zmniejszające emisję**, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

Uzasadnienie

Należy użyć określenia, które nie dyskryminuje żadnej technologii, ani nie ogranicza innowacyjności.

Poprawka 17
Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych **wyposażonych w:**

(a) silniki z zapłonem iskrowym;

(b) silniki z zapłonem iskrowym napędzane gazem, kategorii M1 i N1, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE]; oraz

(c) silniki wysokoprężne kategorii M1 i N1, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE].

2. Na wniosek producenta **niniejsze rozporządzenie może mieć zastosowanie także do pojazdów silnikowych wyposażonych w silniki wysokoprężne kategorii M2 i N2**, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE], o masie wzorcowej nieprzekraczającej 2840 kg oraz spełniających wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do rozporządzenia.

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych **kategorii M₁, M₂ i N₁, zdefiniowanych w [załączniku II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE] o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz o masie wzorcowej nieprzekraczającej 2610 kg.**

2. Na wniosek producenta **homologacja typu uzyskana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na pojazdy kategorii M₁, M₂ i N₁ może zostać rozszerzona na kategorie M₁, M₂ i N₂**, zgodnie z [załącznikiem II] do dyrektywy [XXXX/XX/WE], o masie wzorcowej nieprzekraczającej 2840 kg oraz spełniających wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do rozporządzenia.

Uzasadnienie

Aby uniknąć nieporozumień, należy dokonać wyraźnego podziału na pojazdy lekkie i ciężkie, w związku z czym konieczna jest zmiana zakresu. Nowy zakres jest technologicznie neutralny, a więc nie ma związku z rodzajami silników i paliw. Zmiana zakresu niniejszego rozporządzenia łączy się z poprawką zmieniającą zakres dyrektywy 2005/55/WE, która powinna objąć w przyszłości wszystkie pojazdy ciężkie.

Poprawka 18

Artykuł 3 punkt 1 a (nowy)

(1a) pojęcie „pojazdy przeznaczone do zaspokajania określonych potrzeb społecznych” określa nieterenowe pojazdy rodzinne przeznaczone dla ponad sześciu osób poza kierowcą lub pojazdy przeznaczone dla ratownictwa, pogotowia, pomocy drogowej, transportu osób niepełnosprawnych lub wypełniania celów użyteczności publicznej;

Uzasadnienie

Aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązujących dyrektyw do niniejszego rozporządzenia, należy zachować w normie Euro 5 wyjątkowe podejście do pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych, które umożliwiło homologację typu pojazdów kategorii M₁ o masie ponad 2,5 tony jako pojazdów N₁ klasy II i III. Podejście to powinno przestać obowiązywać w momencie wejścia w życie normy Euro 6.

Poprawka 19
Artykuł 3 punkt 11

(11) **katalizator** w wyposażeniu oryginalnym” oznacza **katalizator** lub zespół katalizatorów objęty świadectwem homologacji typu wydanym dla pojazdu;

(11) „**urządzenie ograniczające emisję** w wyposażeniu oryginalnym” oznacza **urządzenie ograniczające emisję zanieczyszczeń** lub **zespół takich urządzeń** objęty świadectwem homologacji typu wydanym dla pojazdu;

Uzasadnienie

Z uwagi na jasność prawodawstwa i postęp techniczny korzystniej jest zastosować jedno szerokie określenie zamiast kolejnych punktów dla katalizatorów, filtrów cząstek pyłu w silnikach na olej napędowy, uzupełniających systemów NO_x i innych systemów uzupełniających, które mogą być technicznie dostępne w przyszłości. Należy użyć określenia, które nie dyskryminuje żadnej technologii, ani nie ogranicza innowacyjności.

Poprawka 20
Artykuł 3 punkt 12

(12) „**zamienny katalizator**” oznacza **katalizator** lub zespół **katalizatorów**

(12) „**zamienne urządzenie ograniczające emisję**” oznacza **zamienne urządzenie** lub

służący zastąpieniu *katalizatora* w wyposażeniu oryginalnym, który może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z dyrektywą [XXXX/XX/WE];

zespół *takich urządzeń* służący zastąpieniu *urządzenia ograniczającego emisję zanieczyszczeń* w wyposażeniu oryginalnym, które może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z dyrektywą [XXXX/XX/WE];

Uzasadnienie

Z uwagi na jasność prawodawstwa i postęp techniczny korzystniej jest zastosować jedno szerokie określenie zamiast kolejnych punktów dla katalizatorów, filtrów cząstek pyłu w silnikach na olej napędowy, uzupełniających systemów NOx i innych systemów uzupełniających, które mogą być technicznie dostępne w przyszłości. Należy użyć określenia, które nie dyskryminuje żadnej technologii, ani nie ogranicza innowacyjności.

Poprawka 21 Artykuł 3 punkt 13

(13) „informacje dotyczące naprawy pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, kontroli, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży/ stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych.

(13) „informacje dotyczące naprawy pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, kontroli, okresowego przeglądu, naprawy, **montażu części lub urządzeń**, przeprogramowania lub przeinstalowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży/ stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych;

Poprawka 22 Artykuł 3 punkt 14

(14) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży/ stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i przeglądy pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci narzędzi lub sprzętu do napraw, dystrybutorzy części zamiennych,

(14) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży/stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i przeglądy pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci i **niezależni sprzedawcy** narzędzi lub sprzętu do napraw,

wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogowa, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla pracowników warsztatów.

dystrybutorzy części zamiennych, wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogowa, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla pracowników warsztatów.

Poprawka 23
Artykuł 4 ustęp 2

2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń oraz zgodności użytkowania. Zgodność użytkowania ważna jest przez okres 5 lat lub dla przebiegu 100 000 km, w zależności od tego co nastąpi wcześniej. Badanie wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń dla celów homologacji typu obejmuje przebieg **160 000 km.**

2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń oraz zgodności użytkowania. Zgodność użytkowania ważna jest przez okres 5 lat lub dla przebiegu 100 000 km, w zależności od tego co nastąpi wcześniej. Badanie wytrzymałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń dla celów homologacji typu obejmuje przebieg **200 000 km.**

Uzasadnienie

Należy zagwarantować, że również stare pojazdy dysponują działającymi urządzeniami ograniczającymi emisję zanieczyszczeń.

Poprawka 24
Artykuł 5 ustęp 4 litera (i)

i) paliw wzorcowych, takich jak benzyna, olej napędowy, paliwa gazowe i biopaliwa.

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 25
Artykuł 5 ustęp 5

5. Komisja prowadzi stałą kontrolę

5. Komisja prowadzi stałą kontrolę

zanieczyszczeń podlegających wymogom i badaniom, o których mowa w ust. 4, jak również cykli badań w zakresie pomiaru emisji zanieczyszczeń oraz **podejmuje konieczne działania**, jeśli stwierdzi, że procedury lub badania nie są już wystarczające **lub** nie oddają rzeczywistych emisji zanieczyszczeń.

zanieczyszczeń podlegających wymogom i badaniom, o których mowa w ust. 4, jak również cykli badań w zakresie pomiaru emisji zanieczyszczeń oraz **proponuje Radzie i Parlamentowi wprowadzenie niezbędnych zmian**, jeśli stwierdzi, że procedury lub badania nie są już wystarczające, nie oddają rzeczywistych emisji zanieczyszczeń **lub gdy wskazane jest uregulowanie emisji dodatkowych zanieczyszczeń**.

Uzasadnienie

Kwestia przeglądu testowych cykli jazdy i wprowadzenia norm dla dodatkowych zanieczyszczeń powinna zostać uregulowana w procesie współdecyzji.

Poprawka 26 Artykuł 5 ustęp 6

6. Komisja określa, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], szczegółowe procedury, badania i wymogi w zakresie stosowania ust. 2 do 5.

6. Komisja określa, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], szczegółowe procedury, badania i wymogi w zakresie stosowania ust. 2 do 4. **Środki wykonawcze należy przedstawić najpóźniej [6 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].**

Uzasadnienie

Producenci pojazdów są informowani o szczegółach technicznych środków wykonawczych. Nie należy więc przewidywać okresu odroczenia na wprowadzenie nowych norm dłuższego niż 6 miesięcy.

Poprawka 27 Artykuł 6 ustęp 1

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów na

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów na

stronach internetowych w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do autoryzowanych sieci sprzedaży i stacji obsługi.

stronach internetowych w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do autoryzowanych sieci sprzedaży i stacji obsługi. ***W celu lepszej realizacji tych celów informacje powinny być wprowadzane zgodnie z technicznymi wymogami standardów OASIS. Producent zapewnia zarówno niezależnym podmiotom, jak i autoryzowanym sprzedawcom i stacjom obsługi dostęp do materiałów szkoleniowych.***

Uzasadnienie

Standard OASIS opracowany w roku 2003 we współpracy różnych gałęzi przemysłu pod nadzorem Komisji, umożliwia w praktyce skuteczny, prosty dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów. Od materiałów szkoleniowych będzie również wymagana zgodność z rozporządzeniem w sprawie wyłączenia grupowego 1400/2002 w celu zagwarantowania, że są one udostępniane w sposób przewidziany w rozporządzeniu.

Poprawka 28 Artykuł 6 ustęp 4

4. Informacje dotyczące naprawy pojazdów są zawsze dostępne, za wyjątkiem przypadków, gdy konieczny jest przegląd.

4. Informacje dotyczące naprawy pojazdów są zawsze dostępne, za wyjątkiem przypadków, gdy konieczny jest przegląd ***systemu informacji.***

Poprawka 29 Artykuł 6 ustęp 5

5. Dla celów produkcji i obsługi kompatybilnych OBD zamiennych lub części do nich oraz przyrządów do diagnostyki oraz sprzętu do badań, producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący informacje dotyczące ***naprawy*** wszystkim producentom i/lub warsztatom naprawiającym części, przyrządów do diagnostyki lub sprzętu do badań.

5. Dla celów produkcji i obsługi kompatybilnych OBD zamiennych lub części do nich oraz przyrządów do diagnostyki oraz sprzętu do badań, producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący ***odpowiednie*** informacje dotyczące ***OBD*** wszystkim producentom i/lub warsztatom naprawiającym części, przyrządów do diagnostyki lub sprzętu do badań.

Uzasadnienie

Informacje dotyczące naprawy pojazdów nie są tożsame z informacjami na temat OBD. Aby zachować sens tego ustępu, należy wyraźnie wskazać, że chodzi o informacje dotyczące OBD.

Poprawka 30 Artykuł 8

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], środki niezbędne do wykonania art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących naprawy pojazdu.

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/WE], środki niezbędne do wykonania art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących naprawy pojazdu **oraz OBD**.

Uzasadnienie

Zobacz uzasadnienie do poprawki do art. 6 ust. 5.

Poprawka 31 Artykuł 9 ustępy 2 i 3

2. Z dniem **[18 miesięcy plus jeden dzień od daty wejście w życie]** oraz od **[30 miesięcy od daty wejścia w życie]** w przypadku kategorii N₁ klasa II i III, krajowe organy odmawiają, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowych rodzajów pojazdu, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Z dniem **1 czerwca 2009 r.**, z **wyłączeniem pojazdów kategorii M o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony, przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych**, oraz od **1 czerwca 2010 r.** w przypadku kategorii N₁ klasa II i III **oraz pojazdów kategorii M, o których mowa powyżej**, krajowe organy odmawiają, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowych rodzajów pojazdu, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, **w szczególności z załącznikami, za**

3. Z dniem *[36 miesięcy od daty wejścia w życie]* oraz od *[48 miesięcy od daty wejścia w życie]* w przypadku kategorii N₁ klasa II i III, krajowe organy, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów [art. 25] dyrektywy [XXXX/XX/WE] oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do użytku takich pojazdów.

wyjątkiem wartości dopuszczalnych ujętych w normie Euro 6, określonych w tabeli 1a załącznika I.

3. Z dniem *1 czerwca 2010 r.*, z *wyłączeniem pojazdów kategorii M o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony, przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych*, oraz od *1 czerwca 2011 r.* w przypadku kategorii N₁ klasa II i III *oraz pojazdów kategorii M, o których mowa powyżej*, krajowe organy, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, *w szczególności z załącznikami, za wyjątkiem wartości dopuszczalnych ujętych w normie Euro 6, określonych w tabeli 1a załącznika I*, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów [art. 25] dyrektywy [XXXX/XX/WE] oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do użytku takich pojazdów.

Uzasadnienie

W czasie dyskusji przygotowawczych okazało się, że dalsze zmniejszanie wartości dopuszczalnych jest konieczne i technicznie wykonalne. W związku z tym sprawozdawca proponuje uczynienie kolejnego kroku i jednoczesne włączenie w niniejszym rozporządzeniu do normy Euro 5 kolejnej normy Euro 6 o niższych wartościach dopuszczalnych. Pozwoli to określić długoterminowe cele redukcji oznaczające bezpieczeństwo badań i rozwoju w dziedzinie ograniczania spalin w pojazdach silnikowych oraz bezpieczeństwo planowania, a co za tym idzie również bezpieczeństwo inwestycji dla producentów. Pomiędzy homologacją typu pojazdów nowych rodzajów i nowych pojazdów powinien zostać zachowany podobnie jak w poprzedniej normie Euro odstęp jednoroczny.

Poprawka 32
Artykuł 9 ustępy 3a i 3b (nowe)

3a. Z dniem 1 czerwca 2014 r. oraz od 1 czerwca 2015 r. w przypadku kategorii N₁ klasa II i III 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, w szczególności z załącznikami, w tym z wartościami dopuszczalnymi przez normę Euro 6 określonymi w tabeli 1a załącznika I.

3b. Z dniem 1 czerwca 2015 r. oraz od 1 czerwca 2016 r. w przypadku kategorii N₁ klasa II i III, krajowe organy, w przypadku nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a w szczególności z załącznikami, w tym z wartościami dopuszczalnymi przez normę Euro 6 określonymi w tabeli 1a załącznika I, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów [art. 25] dyrektywy [XXXX/XX/WE] oraz, na podstawie emisji zanieczyszczeń lub zużycia paliwa, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do użytku takich pojazdów.

Uzasadnienie

Pierwsza norma Euro 5 powinna wejść w życie 01.06.2009 r., a druga norma Euro 6 – w odstępie pięcioletnim, tj. 01.06.2014 r. Między homologacją typu pojazdów nowych rodzajów i nowych pojazdów, podobnie jak w poprzedniej normie Euro, powinien zostać zachowany odstęp jednoroczny.

Poprawka 33 Artykuł 10

1. W odniesieniu do nowych **katalizatorów zamiennych** przeznaczonych do pojazdów z homologacją typu WE, niewyposażonych w pokładowe układy diagnostyczne (OBD), krajowe organy odmawiają ich sprzedaży lub montażu w pojazdach, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1,

1. W odniesieniu do nowych **urządzeń ograniczających emisję** przeznaczonych do pojazdów z homologacją typu WE, niewyposażonych w pokładowe układy diagnostyczne (OBD), krajowe organy odmawiają ich sprzedaży lub montażu w pojazdach, jeśli nie są one typu, dla którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1,

krajowe organy mogą nadal dokonywać rozszerzenia homologacji typu WE dla **zamiennych katalizatorów** na warunkach, na jakich została ona pierwotnie udzielona.

krajowe organy mogą nadal dokonywać rozszerzenia homologacji typu WE dla **urządzeń ograniczających emisję** na warunkach, na jakich została ona pierwotnie udzielona.

Uzasadnienie

Z uwagi na jasność prawodawstwa i postęp techniczny korzystniej jest zastosować jedno szerokie określenie zamiast poszczególnych punktów dla katalizatorów, filtrów cząstek pyłu w silnikach na olej napędowy, uzupełniających systemów NOx i innych systemów uzupełniających, które mogą być technicznie dostępne w przyszłości. Należy użyć określenia, które nie dyskryminuje żadnej technologii ani nie ogranicza innowacyjności.

Poprawka 34

Artykuł 11 ustęp 1 akapity 2 i 3

Zachęty te dotyczą wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na terenie Państwa Członkowskiego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia przed terminami podanymi w **art. 9 ust. 3**.

Przystają one obowiązywać w terminach podanych w **art. 9 ust. 3**.

Zachęty te dotyczą wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na terenie Państwa Członkowskiego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia przed terminami podanymi w **art. 9**.

Przystają one obowiązywać w terminach podanych w:

(a) art. 9 ust. 3 w odniesieniu do zachęt do stosowania norm emisji określonych w tabeli 1 załącznika I;

(b) art. 9 ust. 3b w odniesieniu do zachęt do stosowania norm emisji określonych w tabeli 1a załącznika I.

Uzasadnienie

Zmiana ta wiąże się z wprowadzeniem podejścia dwuetapowego. Zachęty w odniesieniu do pojazdów zgodnych z normami Euro 5 powinny przestać obowiązywać w momencie wejścia w życie norm Euro 6.

Poprawka 35

Artykuł 13

1. W ciągu [6 miesięcy od daty wejścia w

życie], Komisja zbada konieczność zweryfikowania norm emisji węglowodorów, określonych w załączniku I, w celu odrębnego uwzględnienia emisji węglowodorów niemetaanowych i metanów.

2. W obliczeniach związanych z emisją dwutlenku węgla *uwzględniona zostanie* także *emisja* metanu.

3. W razie konieczności Komisja *może podjąć następujące działania w odniesieniu do ust. 1 i 2:*

a) zmiana niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 14 w celu ponownego przeliczenia dopuszczalnych norm dla węglowodorów, określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;

b) przyjęcie, zgodnie z art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE] środków odnośnie do badania, uwzględnienia lub ograniczenia emisji metanu.

4. Po zakończeniu programu pomiaru pyłów ONZ/EKG, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów dotyczących Pojazdów, Komisja podejmuje następujące działania:

a) zmiana rozporządzenia zgodnie z art. 14 w celu ponownego przeliczenia dopuszczalnych norm opartych na masie cząstek stałych, określonych w załączniku I do rozporządzenia oraz wprowadzenie dopuszczalnych norm w oparciu o liczbę cząstek stałych w tymże załączniku, tak aby były one jak najbardziej zgodne z dopuszczalnymi normami dla masy benzyny i oleju napędowego;

b) przyjęcie, zgodnie z art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE] środków odnośnie do poprawionej procedury

1. Komisja uwzględni w obliczeniach związanych z emisją dwutlenku węgla także *emisję* metanu.

W razie konieczności Komisja *przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek określający środki badania, uzasadniania lub ograniczania emisji metanu.*

2. Po zakończeniu programu pomiaru pyłów ONZ/EKG, realizowanego pod auspicjami Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów dotyczących Pojazdów, *a najpóźniej w momencie wejścia w życie Euro 6*, Komisja podejmuje następujące działania, *nie obniżając przy tym ambitnych, obecnych standardów w odniesieniu do środowiska naturalnego:*

a) zmiana rozporządzenia zgodnie z art. 14 w celu ponownego przeliczenia dopuszczalnych norm opartych na masie cząstek stałych, określonych w załączniku I do rozporządzenia oraz wprowadzenie dopuszczalnych norm w oparciu o liczbę cząstek stałych w tymże załączniku, tak aby były one jak najbardziej zgodne z dopuszczalnymi normami dla masy benzyny i oleju napędowego;

b) przyjęcie, zgodnie z art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE] środków odnośnie do poprawionej procedury

pomiaru cząstek stałych i dopuszczalnych norm liczby cząstek stałych.

pomiaru cząstek stałych i dopuszczalnych norm liczby cząstek stałych.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wiąże się z poprawką poprzednią w celu zachowania zrównoważonego podejścia do problemów, które powinny być regulowane za pomocą komitologii a tymi, o których decyduje się w procesie współdecydowania.

Poprawka 36 Artykuł 14

Komisja może, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE], zmienić niniejsze rozporządzenie na mocy art. [36 ust. 2, 3, 4] tej dyrektywy.

W przypadku odwołania się do niniejszego artykułu, Komisja może, zgodnie z procedurą podaną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XX/XXXX/WE], zmienić niniejsze rozporządzenie na mocy art. [36 ust. 2, 3, 4] tej dyrektywy.

Poprawka 37 Artykuł 15 a (nowy)

Artykuł 15a

Poprawki do dyrektywy 2005/55/WE

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

(1) tytuł zostaje zastąpiony przez:

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

(2) art. 1 zostaje zastąpiony przez:

„Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

(a) „pojazd” oznacza wszelki pojazd silnikowy zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG, z wyjątkiem pojazdów kategorii M₁, M₂ i N₁ o

maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 tony lub o masie wzorcowej nie przekraczającej 2610 kg;

(b) „silnik” oznacza źródło napędu pojazdu, dla którego może zostać wydana homologacja typu dla odrębnego elementu technicznego, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 dyrektywy [XXXX/XX/WE];

(c) „pojazd bardziej przyjazny dla środowiska (EEV)” oznacza pojazd napędzany silnikiem, który odpowiada wymaganiom dopuszczalnych wartości emisji określonych w rzędzie C tabeli w części 6.2.1 załącznika I”;

(3) Część 1 załącznika I zostaje zastąpiona przez:

"1. ZAKRES

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do kontroli zanieczyszczeń gazowych i cząsteczkowych, cyklu żywotności urządzeń do kontroli emisji zanieczyszczeń, zgodności używanych pojazdów/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 wydana zgodnie z [rozporządzenie XXXX/XXXX/WE = niniejsze rozporządzenie]".

W przypadku konieczności dokonania dalszych poprawek w celu odzwierciedlenia powyższych zmian dyrektywa 2005/55/WE i przepisy wykonawcze do niej zostaną zmienione zgodnie z procedurą określoną w art. 37 ust. 2 dyrektywy [XXXX/XX/EC].

Uzasadnienie

Zmiana zakresu obowiązywania dyrektywy 2005/55/WE jest związana ze zmianą zakresu niniejszego rozporządzenia. Celem jest objęcie zakresem obecnego rozporządzenia wszystkich samochodów osobowych oraz pojazdów lekkich, natomiast dyrektywa 2005/55/WE powinna objąć wszelkie pojazdy ciężkie niezależnie od stosowanego w nich paliwa.

Poprawka 38
Artykuł 16

Artykuł 16

skreślony

Zmiany dyrektywy 72/306/EWG

W art. 1 dyrektywy 72/306/WE dodaje się następujący ustęp:

„Jednak niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów, o których mowa w art. 2 [niniejszego rozporządzenia]”

Uzasadnienie

Poprawka jest związana ze zmianami zakresu rozporządzenia i dyrektywy 2005/55/WE.

Poprawka 39
Artykuł 17 ustęp 1

1. Dyrektywy 70/220/EWG, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/WE, 96/69/WE, 98/69/WE oraz 2004/3/WE uchyla się z dniem [18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

1. Dyrektywy 70/220/EWG, **72/306/EWG**, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/WE, 96/69/WE, 98/69/WE oraz 2004/3/WE uchyla się z dniem [18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Uzasadnienie

Poprawka jest związana ze zmianą zakresu dyrektywy 2005/55/WE.

Poprawka 40
Artykuł 18 ustęp 2

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od

[18 miesięcy plus jeden dzień od daty wejścia w życie], za wyjątkiem art. 9 ust. 1 i art. 11.

[18 miesięcy plus jeden dzień od daty wejścia w życie], za wyjątkiem art. 9 ust. 1 i art. 11, *które stosują się od [daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*.

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu wyjaśnienie.

Poprawka 41
Artykuł 18 ustęp 3

3. Jeśli przyjęcie zmian lub środków wykonawczych, o których mowa w art. 5, ust. 6 i art. 13 ust. 1 i 3 opóźni się poza dzień [6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], daty podane w art. 9 ust. 2 i 3 zostają zastąpione datami podanymi w zmianach lub środkach wykonawczych.

skreślony

Poprawka 42
Załącznik I tabela 1

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 1: Normy emisji zanieczyszczeń Euro 5

Kategoria		Klasa	Masa wzorcowa (RM) (kg)	Wartości dopuszczalne											
				Masa tlenku węgla (CO)		Masa węglowodorów (HC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (HC + NO _x)		Masa pyłu (PM)		Ilość pyłu ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M	—	Łącznie	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0			
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0			

Legenda: PI = z zapłonem iskrowym, CI = z zapłonem wysokoprężnym

1) Znormalizowana ilość do ustalenia *w późniejszym terminie*.

2) Normy dla masy pyłu dla zapłonu iskrowego odnoszą się tylko do pojazdów wyposażonych w silniki z bezpośrednim wtryskiem, działające zarówno częściowo jak i w całości na paliwa niskokaloryczne.

Poprawka Parlamentu

Tabela 1: Normy emisji zanieczyszczeń Euro 5

Kategoria		Klasa	Masa wzorcowa (RM) (kg)	Wartości dopuszczalne													
				Masa tlenu węgla (CO)		Masa <i>wszystkich</i> węglowodorów (THC)		Masa <i>węglowodorów niemetanowych</i> (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa <i>wszystkich</i> węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa pyłu (PM)		Liczba pyłu ⁽¹⁾ (PM)	
				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)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M ⁽³⁾	—	Łącznie	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0			

Objaśnienie: PI = zapłon iskrowy, CI = zapłon samoczynny

(1) Znormalizowana ilość do ustalenia *w jak najkrótszym czasie, a najpóźniej do daty wejścia w życie Euro 6.*

(2) Normy dotyczące masy cząstek w zapłonie iskrowym odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z bezpośrednim wtryskiem pracujących częściowo lub w całości w trybie oszczędnym.

(3) *Za wyjątkiem pojazdów o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony, przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych.*

(4) *Łącznie z pojazdami określonymi w przypisie (3).*

Uzasadnienie

Zobacz UZASADNIENIE.

Poprawka 43
Załącznik I tabela 1 a (nowa)

Poprawka Parlamentu

Tabela 1a: Normy emisji zanieczyszczeń Euro 6

		Masa wzorcowa (RM) (kg)	Wartości dopuszczalne													
			Masa tlenku węgla (CO)		Masa wszystkich węglowodorów (THC)		Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa cząstek stałych (PM)		Liczba cząstek stałych ⁽¹⁾ (PM)	
			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	CI
M	—	Łącznie	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Objaśnienie: PI = zapłon iskrowy, CI = zapłon samoczynny

(1) Norma liczbowa zostanie określona na tym etapie.

(2) Normy dotyczące masy cząstek w zapłonie iskrowym odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z bezpośrednim wtryskiem pracujących częściowo lub w całości w trybie oszczędnym.

Uzasadnienie

Zobacz UZASADNIENIE.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Spalanie paliw, takich jak benzyna, olej napędowy i gaz, opartych na kopalnych źródłach energii, jak ropa naftowa czy gaz, powoduje uwalnianie się emisji zanieczyszczeń szkodliwych dla zdrowia ludzkiego, flory i fauny oraz przyczyniających się do ocieplenia klimatu.

Czyste ekologicznie pojazdy w znaczący sposób przyczyniają się do poprawy jakości powietrza w Europie. Łączy się to ściśle ze średnim wiekiem floty pojazdów poruszających się po drogach Europy. Wraz z obniżaniem się średniego wieku pojazdów, rośnie procent pojazdów, które uwalniają mniej spalin szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzkiego.

Wniosek Komisji

W ramach 6 planu działania na rzecz środowiska naturalnego i wynikającego z niego programu „Czyste powietrze dla Europy” we wrześniu zeszłego roku Komisja przedstawiła propozycję strategii tematycznej na rzecz utrzymania czystości powietrza. Wniosek Komisji przedstawiony w dniu 21 grudnia 2005 r. dotyczący rozporządzenia w sprawie Euro 5 powinien służyć jako jeden ze środków mających na celu poprawę czystości powietrza.

Wniosek Komisji obejmuje wprowadzenie ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących pojazdów lekkich w celu zagwarantowania współdziałania rynku wewnętrznego z szeroko pojętą ochroną środowiska. Ustalone zostają dopuszczalne normy szkodliwych emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NO_x) oraz cząstek pyłu (PM). W celu umożliwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego w warunkach ścisłej ochrony środowiska wniosek Komisji zawiera również środki zapewniające dostęp do informacji na temat naprawy pojazdów.

W celu lepszego wykonywania prawa następną normę europejską powinno stanowić rozporządzenie obejmujące i zastępujące wszelkie dotychczasowe teksty prawne (dyrektywa 70/220/EWG i liczne zmiany do niej). Równoległe z przedłożonym wnioskiem dotyczącym rozporządzenia („rozporządzenie polityczne”), zgodnie z koncepcją dwufazową opracowane zostanie „techniczne rozporządzenie”, które określi specyfikacje techniczne spełniające podstawowe wymagania.

Stanowisko sprawozdawcy

- Zakres stosowania ujęty we wniosku Komisji oparty jest na różnych technologiach silników. Aby uczynić tekst jaśniejszym i prostszym, sprawozdawca proponuje oprzeć się na kategorii pojazdów. Poza tym, rozróżnienie prawne pomiędzy lekkimi i ciężkimi pojazdami jest wyjaśnione poprzez zmianę dyrektywy 2005/55/WE.
- Sprawozdawca ubolewa, że wniosek Komisji nie jest bardziej ambitny. W czasie dyskusji przygotowawczych okazało się, że dalsze zmniejszenie norm jest nie tylko

konieczne, ale i technicznie wykonalne. W związku z tym sprawozdawca proponuje uczynienie kolejnego kroku naprzód i jednocześnie włączenie w niniejszym rozporządzeniu do normy Euro 5 następnej normy Euro 6 o niższych wartościach dopuszczalnych. Pozwoli to określić długoterminowe cele redukcji, oznaczające bezpieczeństwo badań i rozwoju w dziedzinie ograniczania spalin w pojazdach mechanicznych oraz bezpieczeństwo inwestycji dla producentów.

Pierwsza norma Euro 5 powinna wejść w życie 1 czerwca 2009 r., a druga - Euro 6 – w odstępie pięcioletnim, tj. 1 czerwca 2014 r.

- Według zgodnych opinii, norma emisji tlenków azotu we wniosku Komisji nie jest wystarczająco ambitna. Tlenki azotu powodują między innymi kwaśne deszcze, eutrofizację i kumulację ozonu przy powierzchni ziemi, co może stanowić zagrożenie dla życia ludzkiego (podrażnienie i uszkodzenie organów oddechowych), a także są odpowiedzialne za znaczne zanieczyszczenia lasów i rolniczych terenów użytkowych. Sprawozdawca proponuje, aby do normy Euro 5 wprowadzić dalsze ograniczenie o 10% w stosunku do propozycji Komisji dla pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi, tj. 180 mg/km. Dalsze zmniejszanie tej normy nie byłoby realistyczne, ponieważ wiązałoby się z wprowadzeniem uzupełniających systemów NOx, które w odniesieniu do pojazdów lekkich znajdują się jeszcze w fazie prób i stanowią rynek niszowy.
Sprawozdawca proponuje wprowadzenie w drugiej normie Euro 6 dalszego ograniczenia o około 60% norm emisji NOx dla silników Diesla, tj. normę wynoszącą 75 mg/km.
Dla silników z zapłonem iskrowym należy utrzymać normy przewidziane we wniosku Komisji, które oznaczają zmniejszenie emisji o 25% w stosunku do normy Euro 4. Dalsze ograniczanie działałoby hamująco na rozwój silników z bezpośrednim wtryskiem paliwa.
- Dyskusja na temat tlenków azotu nie powinna przysłaniać problematyki emisji cząstek pyłu. Szczególnie w dużych miastach odczuwa się zanieczyszczenie, więc dalsze zmniejszenie dopuszczalnych wartości jest nieodzowne.
- Sprawozdawca popiera wartości dopuszczalne dla normy Euro 5 przedstawione we wniosku Komisji, tzn. ograniczenie emitowanych cząstek pyłu o 80%, aż do osiągnięcia poziomu 5 mg/km. Normy te można osiągnąć wyłącznie poprzez zastosowanie filtrów cząstek pyłu. Jednak aby ograniczyć w przyszłości emisję także najmniejszych cząstek pyłu, które są szczególnie szkodliwe dla zdrowia, sprawozdawca wnosi o wprowadzenie w jak najkrótszym terminie, a najpóźniej w momencie wprowadzenia w życie normy Euro 6, do istniejących środków pomiaru masy cząstek dodatkowo norm pomiarów odnoszących się do ilości cząstek pyłu. Powinno to być wykonalne w oparciu o aktualne badania i dyskusje w ramach programu badawczego EKG/ONZ dotyczącego pomiaru cząstek pyłu.
- Pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG) są o wiele mniej uciążliwe dla środowiska niż pojazdy silnikowe napędzane wyłącznie olejem napędowym lub benzyną. W pojazdach napędzanych gazem nie występuje problem emisji cząstek pyłu, a emisja tlenków azotu również leży wyraźnie poniżej wartości odnotowywanych w pojazdach napędzanych zwykłym paliwem. Aby nie wypierać

takich pojazdów z rynku, ponieważ nie mogą one spełnić norm emisji węglowodorów przewidzianych przez Komisję, sprawozdawca proponuje utrzymanie normy Euro 4 dla łącznej masy węglowodorów, a tabelę uzupełnić o dodatkową kolumnę dla węglowodorów niemetanowych, tak aby dla pojazdów benzynowych utrzymać bardziej ambitną normę emisji węglowodorów.

- W Euro 3 i 4 zawarty jest przepis, że pojazdy kategorii M o masie ponad 2,5 tony, takie jak N₁ mogą otrzymać homologację typu dla klasy II i III. Stosowanie tego wyjątku w odniesieniu do wszystkich samochodów osobowych o łącznej masie ponad 2,5 tony nie jest już konieczne. Aby umożliwić płynne przejście, sprawozdawca proponuje utrzymanie tego wyjątku w normie Euro 5 dla pojazdów służących szczególnym potrzebom społecznym, takim jak np. karetki, pojazdy ratownicze, transport niepełnosprawnych, pojazdy służb publicznych, pojazdy rodzin wielodzietnych przeznaczone dla ponad 6 osób poza kierowcą, które nie są używane do celów rolniczych.
- Sprawozdawca popiera i aprobuje utrzymanie we wniosku Komisji możliwości promowania przez państwa członkowskie wcześniejszego wprowadzenia czystych ekologicznie pojazdów za pomocą zachęt finansowych.
- Sprawozdawca uważa, że ograniczenie we wniosku Komisji wytrzymałości urządzeń zmniejszających emisję zanieczyszczeń do przebiegu 160 000 km nie jest wystarczająco ambitne. Proponuje pójść dalej i wprowadzić przebieg 200 000 km. Będzie to bardziej odpowiadało normom rynku amerykańskiego i lepiej odzwierciedli rzeczywistą trwałość pojazdów.
- W odniesieniu do dyskusji na temat rozdziału III o dostępie do informacji dotyczących naprawy pojazdów, sprawozdawca popiera wniosek Komisji i podkreśla, że niezależne podmioty muszą uzyskać dostęp do informacji o naprawie i OBD zgodnie z normami OASIS i w taki sam sposób jak autoryzowani sprzedawcy i stacje obsługi. Przeglądy i naprawy pojazdów silnikowych służą do zapewnienia ich dobrego funkcjonowania i prawidłowego użytkowania. Jeśli również niezależne podmioty będą w stanie bezproblemowo dokonywać napraw, dostęp do regularnych przeglądów zostanie ułatwiony. Regularne przeglądy przyczyniają się do bezpiecznego, a co za tym idzie przyjaznego dla środowiska użytkowania pojazdów, dlatego należy je popierać.