



TEKSTY PRZYJĘTE

P9_TA(2020)0222

Homologacja typu pojazdów silnikowych (emisje zanieczyszczeń w warunkach rzeczywistych) *I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 17 września 2020 r. 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))¹

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 nowe pojazdy lekkie muszą odpowiadać pewnym wartościom dopuszczalnym emisji (normy Euro 5 i Euro 6); rozporządzenie to nakłada również dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania **tego rozporządzenia** ustanowiono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008⁴, a następnie w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151⁵.

Poprawka

(2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 nowe pojazdy lekkie muszą odpowiadać pewnym wartościom dopuszczalnym emisji (normy Euro 5 i Euro 6); rozporządzenie to nakłada również dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów; **wymogi te zmieniono i dodatkowo skonsolidowano w drodze rozporządzenia (UE) 2018/858^{3a}, które stosuje się od dnia 1 września 2020 r.** Szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania **rozporządzenia (WE) nr 715/2007** ustanowiono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008⁴, a następnie w rozporządzeniu Komisji (UE)

¹ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0139/2020).

^{3a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające 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 (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. 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 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające 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 (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. 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 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

Poprawka 2

**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 norm Euro. Chociaż zasadniczo w pojazdach znacznie zmniejszono emisje w całym zakresie zanieczyszczeń podlegających regulacji, to w przypadku emisji NO_x 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.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka

(3a) W sprawozdaniu na temat jakości powietrza z 2019 r.^{1a} opublikowanym przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) oszacowano, że w 2016 r. długotrwałe narażenie na zanieczyszczenie powietrza było przyczyną ponad 506 000 przedwczesnych zgonów w UE-28. W sprawozdaniu potwierdzono również, że w 2017 r. transport drogowy nadal był głównym źródłem emisji NO_x w UE-28, stanowiących około 40 % łącznej emisji NO_x w UE, oraz że około 80 % całkowitych emisji NO_x z transportu drogowego generowanych jest przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi;

^{1a} Sprawozdanie EEA na temat jakości powietrza w Europie z 2019 r.

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) Dostęp niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ma kluczowe znaczenie dla przywrócenia zaufania konsumentów.

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3c) Niedawne naruszenia obowiązujących ram prawnych przez producentów, w tym naruszenia ich zobowiązań prawnych wynikających z rozporządzenia (WE) nr 715/2007, wykazały słabość mechanizmów kontroli i egzekwowania przepisów. Konsumentom nie zaoferowano zadowalającej rekompensaty, ponieważ nawet w przypadku przyznania rekompensaty pojazdów często nie dostosowano do norm Euro 5 i Euro 6. Ponieważ coraz większa liczba zakazów ruchu pojazdów z silnikiem Diesla w miastach europejskich ma wpływ na codzienne życie obywateli, odpowiednimi środkami wyrównawczymi byłyby ponowne wyposażenie niespełniających norm pojazdów w dostosowane technologie oczyszczania spalin (wymiana sprzętu) lub zaoferowanie premii z tytułu konwersji w przypadku, gdy konsument chce wymienić zakupiony pojazd na bardziej ekologiczny model.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5**

(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) 2016/427⁶ i (UE) 2016/646⁷, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniem** Komisji (UE) 2017/1154⁸.

(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) 2016/427⁶ i (UE) 2016/646⁷, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniami** Komisji (UE) 2017/1154⁸ **oraz (UE) 2018/1832^{8a}**.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

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).

^{8a} 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 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W rozporządzeniu (UE) 2016/646⁹ 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) 2016/646⁹ wprowadzono daty rozpoczęcia stosowania procedury badania RDE, jak również kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE. **Wprowadzenie dat rozpoczęcia stosowania dla pojazdów osobowych i pojazdów lekkich wybrano w sekwencji rocznej, aby zagwarantować terminowe planowanie producenta dla każdej grupy pojazdów.** W tym celu **wprowadzono** czynniki zgodności związane z poszczególnymi zanieczyszczeniami, aby uwzględnić statystyczną i techniczną niepewność pomiarów prowadzonych za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z

⁹ 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 26.04.2016, s. 1.)

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 26.04.2016, s. 1.)

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Według sprawozdania EEA z 2016 r. różnica między emisjami w rzeczywistych warunkach a emisjami laboratoryjnymi wynikała głównie z trzech czynników: nieaktualna procedura badania, elastyczność w obecnej procedurze i czynniki rzeczywistego użytkowania zależne od kierowcy. Konieczne jest badanie w celu ustalenia marginesu wynikającego ze stylu jazdy i temperatury zewnętrznej. Należy wprowadzić wyraźne rozróżnienie między CF, marginesem związanym z urządzeniem i marginesem współczynnika rzeczywistego użytkowania, który zależy od kierowcy i temperatury.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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 stosowane do oceny zgodności wyników badań RDE z wartościami dopuszczalnymi

(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

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.

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 *i „doprowadziły de facto do zmiany dopuszczalnych wartości emisji tlenków azotu określonych dla norm Euro 6, podczas gdy te dopuszczalne wartości należy stosować do tych badań”*.

Poprawka 10

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

(8) Sąd *„nabrał wątpliwości co do* zasadności *powoływania się przez Komisję na możliwe błędy natury statystycznej”*, w szczególności *jeśli chodzi o tymczasowy współczynnik* zgodności wynoszący 2,1, *i stwierdził, że „niepewności statystyczne koryguje się, pracując nad reprezentatywnością próbki lub eksperymentu albo nad liczbą przeprowadzonych eksperymentów”*. *Ponadto, jeśli chodzi o wprowadzony margines niepewności technicznej, Sąd stwierdził, że „po zakończeniu badania RDE nie można stwierdzić, czy pojazd będący przedmiotem badania spełnia wymogi dotyczące dopuszczalnych wartości emisji ani nawet czy zbliża się do tych wartości”*. *Każdy sprzęt pomiarowy ma margines niepewności technicznej, a jeśli chodzi o systemy PEMS, biorąc pod uwagę ich zastosowanie w bardziej zmiennych warunkach, stwierdzono, że ich margines jest nieco większy w porównaniu z nieruchomymi urządzeniami laboratoryjnymi, nawet jeśli w rzeczywistości oznacza to zarówno zawyżenie, jak i niedoszacowanie emisji*. *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 **tymczasowo** wprowadzić czynniki
zgodności do rozporządzenia (WE)
nr 715/2007.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) W rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie ostatnich wydarzeń związanych z aferą dieselgate z zadowoleniem przyjęto orzeczenie Sądu i wyraźnie zwrócono się do Komisji, żeby nie wprowadzała żadnego nowego współczynnika zgodności, aby zagwarantować, że normy Euro 6 nie będą w dalszym stopniu osłabiane, lecz będą spełniane w normalnych warunkach użytkowania, jak pierwotnie przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

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 przeglądu ostatecznych współczynników zgodności** w świetle postępu technicznego.

(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. **Końcowy współczynnik zgodności powinien mieć zastosowanie podczas okresu przejściowego i zawierać**

margines wyrażający dodatkową niepewność pomiaru związaną z wprowadzeniem systemów PEMS. Komisja powinna na bieżąco oceniać współczynnik zgodności w świetle postępu technicznego i corocznie go obniżać na podstawie dowodów naukowych, zwiększonej dokładności procedury pomiaru i postępu technicznego w dziedzinie systemów PEMS. Współczynnik zgodności powinien być stopniowo obniżany i przestać obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)**

(9a) Najpóźniej do czerwca 2021 r. Komisja powinna ustanowić ambitniejsze i bardziej rygorystyczne wymagania dotyczące systemów PEMS, które mogą być stosowane do badań RDE. Ustanowione normy powinny, w miarę możliwości, uwzględniać wszelkie istotne elementy normalizacji opracowane przez CEN w oparciu o najlepsze dostępne systemy PEMS.

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Należy podkreślić, że chociaż niniejszy wniosek dotyczy współczynnika zgodności, kwestię norm dotyczących dopuszczalnych wielkości emisji należy rozpatrzyć w kontekście przyszłego wniosku dotyczącego normy wyższej niż Euro 6. Aby zapewnić szybkie postępy w kierunku przyjęcia przyszłych dopuszczalnych wartości emisji (norma wyższa niż Euro 6) i poprawy jakości powietrza dla obywateli Unii, konieczne

jest, aby Komisja przedstawiła, w stosownym przypadku, wniosek ustawodawczy w tej sprawie, jak najszybciej, a najpóźniej do czerwca 2021 r., zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. pt.: „Europejski Zielony Ład”, w którym podkreśla się potrzebę przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność oraz zapewnienia ścieżki prowadzącej do bezemisyjnej mobilności. We wdrażaniu norm wyższych niż Euro 6 nie powinny być stosowane żadne współczynniki zgodności.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9c) Aby zachęcić producentów do proaktywnego i proekologicznego podejścia, nowe innowacje technologiczne mające na celu pochłanianie NO_x powinny zostać przetestowane, ujęte ilościowo i uwzględnione w kolejnym przeglądzie norm Euro.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Traktat lizboński daje prawodawcy możliwość przekazywania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym mających zastosowanie ogólne, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Środki, które mogą zostać objęte przekazaniem uprawnień, o którym mowa w art. 290 ust. 1 TFUE, są zasadniczo zgodne z tymi, które są objęte procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, ustanowionymi na mocy art. 5a

(10) Traktat lizboński daje prawodawcy możliwość przekazywania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym mających zastosowanie ogólne, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Środki, które mogą zostać objęte przekazaniem uprawnień, o którym mowa w art. 290 ust. 1 **Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)**, są zasadniczo zgodne z tymi, które są objęte procedurą regulacyjną

decyzji Rady 1999/468/WE¹¹. W związku z tym konieczne jest dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dotyczących stosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.

¹¹ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(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 cząstek stałych. Przekazanie uprawnień powinno

połączoną z kontrolą, ustanowionymi na mocy art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE¹¹. W związku z tym konieczne jest dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dotyczących stosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.

¹¹ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

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 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; *i* przyjęcie zmienionej procedury pomiaru cząstek stałych. *Niezależnie od krótkiej przerwy między wejściem w życie niniejszego rozporządzenia a uchynieniem przepisów w sprawie informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858, do celów pewności prawa oraz w celu zapewnienia prawodawcy wszystkich dostępnych*

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 cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych **liczby** cząstek 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.

możliwości przekazanie uprawnień powinno również uwzględnić środki niezbędne do wdrożenia obowiązku producenta do zapewnienia nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Przekazanie uprawnień powinno ponadto obejmować zmianę rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu dokonania obniżenia współczynników zgodności celem uwzględnienia **lepszego jakości procedury pomiaru lub** postępu technicznego w zakresie PEMS i ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych cząstek stałych **w oparciu o liczbę**. 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.^{1a}. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te **otrzymują** wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji systematycznie **biorą** udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

^{1a} Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Poprawka 18

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 **zapewnienie zgodności 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 określony w załączniku I tabela 2a. Wynik musi się kształtować poniżej wartości dopuszczalnych emisji Euro 6 określonych w tabeli 2 tego załącznika. ***Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.***

Poprawka 19

**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 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 8 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 14a w celu uzupełnienia art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 14a w celu uzupełnienia art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP, ***mikroprzedsiębiorstw oraz podmiotów samozatrudnionych;***

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 10 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi. ***Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.***

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 10 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi. ***Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.***

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 – ustęp 3 i ustęp 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja ***posiada uprawnienia do przyjmowania***, zgodnie z art. 14 a, ***aktów delegowanych w zakresie:***

a) uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w celu dostosowania procedur, badań i wymogów, a także cykli badawczych wykorzystywanych do pomiaru emisji w celu odpowiedniego odzwierciedlenia emisji zanieczyszczeń

Poprawka

3. ***Najpóźniej do dnia 1 czerwca 2021 r. Komisja przyjmuje***, zgodnie z art. 14a, ***akty delegowane uzupełniające niniejsze rozporządzenie w celu dostosowania procedur, badań i wymogów, a także cykli badawczych stosowanych do pomiaru emisji, tak aby odpowiednio odzwierciedlić emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, łącznie z, między innymi, warunkami dotyczącymi temperatury i warunkami brzegowymi, zmniejszając błąd pełzania zera i stawiając czoła niebezpiecznym skokowym wzrostom ilości emitowanych cząstek w momencie, gdy w samochodach następuje oczyszczanie filtra, uwzględniając wszelkie istotne elementy normalizacji opracowane przez CEN i oparte na najlepszym dostępnym sprzęcie.***

w rzeczywistych warunkach jazdy;

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

3a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 14a, aktów delegowanych zmieniających niniejsze rozporządzenie w celu dostosowania do postępu technicznego *i korekty w dół* współczynników zgodności określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik – akapit 1

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Załącznik I – tabela 2a – wiersz 2

Tekst proponowany przez Komisję

CF pollutant-final ⁽²⁾	<i>1,43</i>	<i>1,5</i>	-	-	-
-----------------------------------	-------------	------------	---	---	---

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

Poprawka

CF pollutant-final ⁽²⁾	<i>1 + margines (margines = 0,32*)</i>	<i>1 + margines (margines = 0,5*)</i>	-	-	-
-----------------------------------	--	---------------------------------------	---	---	---

** należy skorygować w dół przynajmniej raz w roku na podstawie regularnych ocen Wspólnego Centrum Badawczego.*

⁽²⁾ CF pollutant-final oznacza współczynnik zgodności stosowany do określania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji normy Euro 6 *w okresie przejściowym* poprzez uwzględnienie *dotychczasowych technicznych nieścisłości pomiarowych w połączeniu z wprowadzeniem* przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS). *Jest on wyrażony jako 1 + margines niepewności pomiaru. Do dnia 30 września 2022 r. margines wynosi zero, a współczynnik zgodności przestaje mieć zastosowanie.*

