

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 595/2009

z dnia 18 czerwca 2009 r.

dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu wprowadzono kompleksowy wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych. Należy zatem ujednoczyć wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem emisji zanieczyszczeń, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zapewnić wysoki poziom ochrony środowiska.

- (2) Niniejsze rozporządzenie jest nowym odrębnym rozporządzeniem w kontekście wspólnotowej procedury homologacji typu na mocy dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) ⁽³⁾. W związku z tym załączniki IV, VI i XI do wspomnianej dyrektywy należy odpowiednio zmienić.

- (3) Na wniosek Parlamentu Europejskiego wprowadzono nowe podejście regulacyjne do prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego pojazdów. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać tylko przepisy podstawowe w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów, natomiast specyfikacje techniczne należy określić w przepisach wykonawczych przyjętych w ramach procedur komitetowych.

- (4) Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego, przyjęty decyzją nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ⁽⁴⁾, ustanawia potrzebę obniżenia zanieczyszczenia do poziomów, które minimalizują szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego, szczególną uwagę zwracając na wrażliwe społeczności i środowisko jako całość. Wspólnotowe prawodawstwo wprowadziło odpowiednie normy dotyczące jakości powietrza głównie w celu ochrony zdrowia ludzkiego i osób szczególnie narażonych oraz normy dotyczące krajowych poziomów emisji. W następstwie komunikatu z dnia 4 maja 2001 r. ustanawiającego program „Czyste powietrze dla Europy (CAFE)” Komisja dnia 21 września 2005 r. przyjęła kolejny komunikat zatytułowany „Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza”. Jednym z wniosków z tej strategii tematycznej jest konieczność

⁽¹⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 16 grudnia 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 8 czerwca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

- dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu (transport powietrzny, morski i lądowy), gospodarstw domowych oraz sektora energetyki, rolnictwa i przemysłu, w celu realizacji celów UE w zakresie jakości powietrza. W tym kontekście obniżenie emisji zanieczyszczeń pojazdów silnikowych należy traktować jako część ogólnej strategii. Normy Euro VI są jednym ze środków służących ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów. Do zanieczyszczeń tych należą cząstki stałe (PM), a także prekursorzy ozonu, takie jak tlenki azotu (NO_x) i węglowodory.
- (5) Osiągnięcie europejskich celów w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji z pojazdów. Z tego względu przemysł powinien otrzymać jasne informacje na temat przyszłych wartości granicznych emisji oraz odpowiedni okres na ich osiągnięcie i na przeprowadzenie wymaganych dostosowań technicznych.
- (6) W szczególności w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości granicznych dla zanieczyszczeń i krajowych poziomów emisji niezbędne jest obniżenie emisji NO_x pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności. Ustalenie na wczesnym etapie wartości granicznych emisji NO_x powinno zapewnić producentom pojazdów długoterminowe bezpieczeństwo planistyczne w całej Unii Europejskiej.
- (7) Przy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla konkurencyjności rynków i producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie pobudzania innowacyjności, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia i wzrostu średniej długości życia.
- (8) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów w znormalizowanym formacie pozwalającym na uzyskiwanie informacji technicznych oraz faktyczna konkurencja na rynku usług w zakresie informacji związanych z naprawą i obsługą techniczną pojazdów stanowią niezbędny element poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi systemami diagnostycznymi (OBD) oraz ich współdziałaniem z innymi systemami w pojeździe. Niezbędne jest określenie specyfikacji technicznych, których powinni przestrzegać producenci, udostępniając informacje na swoich stronach internetowych, a także środków mających na celu zapewnienie odpowiedniego dostępu dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).
- (9) Do dnia 7 sierpnia 2013 r. Komisja powinna dokonać przeglądu systemu nieograniczonego dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów w celu ustalenia, czy właściwe będzie skonsolidowanie wszystkich przepisów regulujących dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów w zmienionym prawodawstwie ramowym dotyczącym homologacji typu. Jeżeli przepisy regulujące dostęp do takich informacji zostaną w ten sposób skonsolidowane, to powinno się uchylić odpowiednie przepisy niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem zachowania istniejących praw dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej.
- (10) Komisja powinna zachęcać do opracowania międzynarodowego standardowego formatu nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, na przykład w ramach prac Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego.
- (11) Niezbędne jest ustanowienie wspólnego europejskiego standardu formatu informacji dotyczących OBD oraz informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów. Do czasu przyjęcia tego standardu informacje dotyczące OBD oraz informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów ciężarowych o dużej ładowności powinny być przedstawiane w przystępnej formie, w formacie gwarantującym niedyskryminujący dostęp. Informacje powinny być udostępniane na stronach internetowych producentów lub, jeżeli nie jest to wykonalne ze względu na charakter informacji, w innym stosownym formacie.
- (12) Komisja powinna dokonywać przeglądu emisji zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano, a które wynikają z szerszego stosowania paliw o nowym składzie, nowych technologii silnikowych i systemów kontroli emisji. Komisja powinna też w razie konieczności przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wnioski w sprawie regulacji takich emisji.
- (13) Należy zachęcać do wprowadzania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, które charakteryzują się niską emisją NO_x i cząstek stałych. Dlatego należy wprowadzić wartości graniczne emisji węglowodorów, węglowodorów niemetanowych i metanu.
- (14) W celu zapewnienia kontroli emisji najdrobniejszych cząstek stałych (PM 0,1 µm i poniżej) Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia liczbowego podejścia do emisji cząstek stałych w uzupełnieniu obecnie stosowanego podejścia opartego na masie. Pomiar liczbowy cząstek powinien wykorzystywać wyniki programu pomiaru cząstek stałych (PMP) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ dla Europy (EKG ONZ) i być w zgodzie z istniejącymi ambitnymi celami dotyczącymi środowiska.
- (15) W celu realizacji tych celów w zakresie środowiska należy wskazać, że wartości graniczne liczby cząstek stałych mogą odzwierciedlać najlepsze wyniki osiągnięte obecnie za pomocą filtrów cząstek stałych z wykorzystaniem najlepszej dostępnej techniki.

- (16) Komisja powinna przyjąć zharmonizowane ogólnowiatowo cykle jezdne na potrzeby procedury badań, która stanowi podstawę przepisów homologacji typu WE w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń. Należy także rozważyć stosowanie przenośnych systemów pomiaru emisji zanieczyszczeń dla weryfikowania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów i wprowadzenie procedur kontroli emisji nieobjętej cyklem badawczym.
- (17) Modernizacja pojazdów ciężarowych o dużej ładowności z silnikiem diesla przez wyposażenie w filtry cząstek stałych może powodować wyższe emisje dwutlenku azotu (NO₂). W ramach strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza Komisja powinna zatem przygotować projekt wniosku legislacyjnego mającego na celu ujednoczenie ustawodawstwa krajowego dotyczącego modernizacji pojazdów oraz zapewnić uwzględnienie w nim warunków dotyczących ochrony środowiska.
- (18) Systemy OBD odgrywają ważną rolę w kontroli emisji zanieczyszczeń podczas eksploatacji pojazdu. Ze względu na znaczenie kontrolowania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji Komisja powinna weryfikować wymogi dotyczące tych systemów oraz progi tolerancji błędów monitorowania.
- (19) W celu monitorowania udziału tego sektora jako całości w światowej emisji gazów cieplarnianych Komisja powinna wprowadzić pomiar zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla (CO₂) w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności.
- (20) Aby wspierać rynek czystych i efektywnych energetycznie pojazdów, Komisja powinna przeprowadzić badanie wykonalności i opracować definicję i metodologię zużycia energii i emisji CO₂ dla całych pojazdów, a nie tylko dla silników, bez uszczerbku dla stosowania testów w warunkach wirtualnych i rzeczywistych. Taka definicja i metodologia powinna również obejmować alternatywne koncepcje napędowe (np. pojazdy hybrydowe) oraz skutki wprowadzenia udoskonaleń w pojazdach, np. w odniesieniu do właściwości aerodynamicznych, ciężaru, ładowności i oporu toczenia. Jeżeli można wskazać odpowiednią metodę prezentacji i porównania, to powinno się upublicznić informacje o uzyskanym zużyciu paliwa i emisji CO₂ dla odrębnych typów pojazdów.
- (21) Aby lepiej kontrolować emisje w rzeczywistych warunkach eksploatacji pojazdów, w tym nieobjętych cyklem badawczym, i aby ułatwić proces oceny zgodności eksploatacyjnej pojazdów, należy w stosownym czasie przyjąć metodologię badania oraz wymagania dotyczące osiągnięć w oparciu o zastosowanie przenośnych urządzeń do pomiaru emisji zanieczyszczeń.
- (22) Realizując cele UE w zakresie jakości powietrza, Komisja powinna wprowadzić zharmonizowane przepisy zapewniające, aby emisje nieobjęte cyklem badawczym pochodzące z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności i ich silników były właściwie kontrolowane w szerokim zakresie warunków pracy silnika i warunków otoczenia w czasie eksploatacji.
- (23) Poprawne funkcjonowanie systemu oczyszczania spalin, zwłaszcza w przypadku NO_x, jest podstawowym wymogiem dla spełnienia ustalonych norm w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń. W związku z tym należy przyjąć środki zapewniające właściwe działanie systemów opartych na wykorzystaniu odczynnika.
- (24) Państwa członkowskie są w stanie – za pomocą zachęt finansowych – przyspieszać wprowadzanie do obrotu pojazdów, które spełniają wymogi przyjęte na szczeblu Wspólnoty. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawo państw członkowskich do uzależnienia wysokości nakładanych na pojazdy podatków od poziomu ich emisji.
- (25) Przy opracowywaniu środków zapewniających modernizację istniejących pojazdów ciężarowych o dużej ładowności państwa członkowskie powinny oprócz te środki na normach Euro VI.
- (26) Państwa członkowskie powinny określić zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny zapewnić ich wdrożenie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (27) Wymogi dotyczące mocy silników pojazdów silnikowych zawarte w dyrektywie Rady 80/1269/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich dotyczących mocy silników pojazdów silnikowych⁽¹⁾ należy uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu (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⁽²⁾. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 należy odpowiednio zmienić, a dyrektywę 80/1269/EWG uchylić.
- (28) Celem uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego należy istniejące przepisy dotyczące emisji z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, a mianowicie dyrektywę 2005/55/WE⁽³⁾ i dyrektywę Komisji 2005/78/WE⁽⁴⁾, zastąpić rozporządzeniem. Zastosowanie rozporządzenia powinno zapewnić, aby szczegółowe przepisy techniczne miały bezpośrednie zastosowanie do producentów, organów udzielających homologacji i służb technicznych, oraz aby przepisy te można było szybko i skutecznie aktualizować. W związku z tym dyrektywy 2005/55/WE i 2005/78/WE powinny zostać uchylone, a rozporządzenie (WE) nr 715/2007 należy odpowiednio zmienić.

⁽¹⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 46.

⁽²⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dyrektywa 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 stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Komisji 2005/78/WE z dnia 14 listopada 2005 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2005/55/WE oraz zmieniająca załączniki I, II, III i IV do niej (Dz.U. L 313 z 29.11.2005, s. 1).

- (29) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (30) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do wprowadzania do załącznika I wartości granicznych liczby cząstek stałych, określenia w odpowiednim przypadku wartości granicznych poziomów składnika NO₂ w wartości granicznej NO_x, ustalenia szczegółowych procedur, testów i wymagań homologacji typu oraz procedury pomiaru liczby cząstek stałych, a także w zakresie przyjmowania środków dotyczących kontroli emisji zanieczyszczeń nieobjętych cyklem badawczym, stosowania przenośnych systemów pomiaru emisji, dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz do cykli badań służących do pomiaru emisji zanieczyszczeń. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (31) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych oraz zagwarantowanie niezależnym podmiotom takiego samego dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej, jaki posiadają autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast może zostać lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule zakres niniejszego rozporządzenia nie wykracza poza to, co jest niezbędne do realizacji tego celu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa wspólne wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych w zakresie emitowanych przez nie zanieczyszczeń.

Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady zgodności eksploatacyjnej pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, systemów OBD, pomiaru zużycia paliwa i emisji CO₂ i dostępu do informacji dotyczących OBD oraz dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i do wszystkich pojazdów silnikowych kategorii M₃ i N₃ określonych w tym załączniku.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Na żądanie producenta homologację typu kompletnego pojazdu wydaną na podstawie niniejszego rozporządzenia rozszerza się na pojazd niekompletny o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg. Homologację typu rozszerza się, jeżeli producent może wykazać, że wszystkie rodzaje nadwozia przewidywane do zabudowania na niekompletnym pojeździe zwiększają masę odniesienia pojazdu powyżej 2 610 kg.

Na żądanie producenta homologację typu pojazdu wydaną na podstawie niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego rozszerza się na jego warianty i wersje o masie odniesienia przekraczającej 2 380 kg, pod warunkiem że spełniają one również wymagania dotyczące pomiarów emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliwa ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i w przepisach wykonawczych do niego.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „silnik” oznacza źródło napędu pojazdu, któremu może być przyznana homologacja typu jako odrębnej technicznej jednostce, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 25 dyrektywy 2007/46/WE;
- 2) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają zawartą w spalinach emisję tlenu węgla, NO_x wyrażonych jako równoważnik NO₂ oraz węglowodorów;
- 3) „zanieczyszczenia cząstkami” oznaczają składniki spalin usuwane z rozrzedzonych spalin przy maksymalnej temperaturze 325 K (52 °C) przez filtry opisane w procedurze badania średniej emisji z rury wydechowej;
- 4) „emisja z rury wydechowej” oznacza emisję zanieczyszczeń gazowych i zanieczyszczeń cząstkami;
- 5) „skrzynia korbowa” oznacza miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą być emitowane gazy i opary;

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- 6) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza te elementy pojazdu, które kontrolują lub ograniczają emisję z rury wydechowej;
- 7) „pokładowy system diagnostyczny (OBD)” oznacza system znajdujący się w pojeździe lub podłączony do silnika, pozwalający wykryć usterki i w stosownych przypadkach zasygnalizować ich wystąpienie za pomocą systemu ostrzegającego, zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą informacji przechowywanych w pamięci komputera oraz przekazać te informacje poza pojazd;
- 8) „strategia nieracjonalna” oznacza strategię kontroli emisji zanieczyszczeń zmniejszającą skuteczność kontroli emisji zanieczyszczeń w określonych warunkach otoczenia lub warunkach eksploatacyjnych silnika w normalnych warunkach użytkowania pojazdu lub poza procedurami testowymi homologacji typu;
- 9) „oryginalne urządzenie kontrolujące emisję” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń objęty homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi;
- 10) „urządzenie kontrolujące emisję stanowiące część zamienną” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń, które może uzyskać homologację jako odrębna technicznie jednostka, zgodnie z art. 3 pkt 25 dyrektywy 2007/46/WE;
- 11) „informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, przeglądu, kontroli, okresowego monitoringu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania zdalnego wsparcia diagnostyki pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży i autoryzowanym stacjom obsługi, w tym wszelkie późniejsze zmiany i informacje uzupełniające do powyższych; obejmują one wszelkie dane niezbędne do montażu części lub wyposażenia pojazdów;
- 12) „producent” oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialny przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu lub procesu uzyskania zezwolenia oraz za zapewnienie zgodności produkcji; osoba ta lub ten podmiot nie muszą koniecznie być bezpośrednio zaangażowane we wszystkie etapy budowy pojazdu, układu, części lub odrębnej jednostki technicznej będącej przedmiotem procesu homologacji;
- 13) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i obsługę techniczną pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci lub dystrybutorzy narzędzi lub sprzętu naprawczego lub części zamiennych, wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, podmioty udzielające pomocy drogowej, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i naprawiających wyposażenie pojazdów na paliwa alternatywne;
- 14) „pojazd na paliwo alternatywne” oznacza pojazd zaprojektowany w sposób umożliwiający jego eksploatację przy użyciu co najmniej jednego typu paliwa, które jest gazem w temperaturze i przy ciśnieniu atmosferycznym lub zostało pozyskane przede wszystkim z produktów innych niż ropa naftowa;
- 15) „masa odniesienia” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy pomniejszoną o znormalizowaną masę kierowcy wynoszącą 75 kg i powiększoną o znormalizowaną masę 100 kg;
- 16) „ingerencja” oznacza dezaktywację, regulację lub zmianę systemu kontroli emisji lub napędu pojazdu, w tym wszelkiego oprogramowania lub innych elementów kontroli logicznej tych systemów, w sposób powodujący zamierzone lub niezamierzone pogorszenie poziomów emisji pojazdu.

Komisja może dostosowywać definicję w akapicie pierwszym pkt 7 w celu odzwierciedlenia postępu technicznego w zakresie systemów OBD. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 4

Zobowiązania producentów

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie, wszystkie nowe silniki sprzedawane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie oraz wszystkie nowe urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne wymagające homologacji typu zgodnie z art. 8 i 9, sprzedawane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie, posiadają homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

2. Producenci zapewniają przestrzeganie procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacyjnej.

Środki techniczne wprowadzone przez producenta zapewniają faktyczne ograniczenie emisji z rury wydechowej, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego, w ciągu całego okresu normalnej eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania.

Do tego celu, przeprowadzając badania trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń dla homologacji typu oraz sprawdzenia zgodności użytkowanych pojazdów lub silników, uwzględnia się następujący przebieg i okres:

- a) 160 000 km lub pięć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii M₁, N₁ oraz M₂;

b) 300 000 km lub sześć lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N₂, N₃ o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 16 ton oraz M₃ klasy I, klasy II, klasy A i klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony;

c) 700 000 km lub siedem lat, zależnie od tego, co nastąpi wcześniej, w przypadku silników zamontowanych w pojazdach kategorii N₃ o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton oraz M₃ klasy III i klasy B o technicznie dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony.

3. Komisja określa szczegółowe procedury i wymagania w zakresie stosowania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 5

Wymogi i badania

1. Producenci zapewniają zgodność z wartościami granicznymi emisji zanieczyszczeń określonymi w załączniku I.

2. Producenci wyposażają pojazdy i silniki w taki sposób, aby części mające potencjalny wpływ na emisję były tak zaprojektowane, zbudowane i zmontowane, aby pojazd lub silnik w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Stosowanie strategii nieracjonalnych ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione.

4. Komisja przyjmuje środki w celu wykonania przepisów niniejszego artykułu, obejmujące między innymi przepisy dotyczące:

a) emisji z rury wydechowej, w tym cykli badań, zastosowania przenośnych systemów pomiaru emisji w celu weryfikacji faktycznych emisji w czasie eksploatacji oraz weryfikacji i ograniczenia emisji nieobjętych cyklem badawczym, określenia wartości granicznych liczby cząstek stałych przy zachowaniu obowiązujących ambitnych wymogów w zakresie ochrony środowiska, oraz emisji na biegu jałowym;

b) emisji zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej;

c) systemów OBD i ocenę wydajności w trakcie pracy urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;

d) trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamiennie, zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów, zgodności produkcji i zdatości pojazdów do ruchu drogowego;

e) emisji CO₂ i zużycia paliwa;

f) przyznawania rozszerzenia homologacji typu;

g) wyposażenia do badań;

h) paliwa wzorcowego, np. benzyny, oleju napędowego, paliw gazowych i biopaliw, np. bioetanolu, biodiesla i biogazu;

i) pomiaru mocy silnika;

j) prawidłowego działania i regeneracji urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń;

k) przepisów szczegółowych zapewniających właściwe funkcjonowanie środków kontroli NO_x; przepisy te zapewniają, by pojazdy nie mogły działać, jeżeli urządzenia kontrolujące NO_x nie działają, np. z powodu braku jakiegokolwiek wymaganego odczynnika, nieprawidłowego przepływu w układzie recyrkulacji spalin (EGR) lub jego dezaktywacji.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 6

Dostęp do informacji

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji z OBD i innych urządzeń i narzędzi, w tym wszelkiego stosownego oprogramowania, oraz do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Producenci zapewniają niezależnym warsztatom naprawczym znormalizowany, bezpieczny oraz zdalny system umożliwiający wykonanie czynności wymagających dostępu do systemu zabezpieczenia pojazdu.

W przypadku wieloetapowej homologacji typu producent odpowiedzialny za odpowiednią homologację typu jest odpowiedzialny również za przekazanie informacji dotyczących naprawy związanych z danym etapem homologacji zarówno ostatecznemu producentowi, jak i niezależnym podmiotom. Ostateczny producent jest odpowiedzialny za przekazanie niezależnym podmiotom informacji o całym pojeździe.

Artykuły 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 stosuje się odpowiednio.

Do czasu przyjęcia odpowiedniego standardu, np. w ramach prac CEN, informacje dotyczące OBID oraz informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdu przedstawiane są w przystępny, niedyskryminujący sposób.

Informacje te udostępniane są na stronach internetowych producentów lub, jeżeli nie jest to wykonalne ze względu na charakter informacji, w innym stosownym formacie.

2. Komisja ustanawia i aktualizuje, w celu wykonania ust. 1, stosowne specyfikacje techniczne związane ze sposobem przekazywania informacji dotyczących OBID oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdu. Komisja uwzględni obecne technologie informatyczne, przewidywalne zmiany w technologii dotyczących pojazdów, obowiązujące normy ISO oraz możliwość wprowadzenia norm ISO obowiązujących na całym świecie.

Komisja może przyjąć inne środki w celu wykonania przepisów ust. 1.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 7

Obowiązki dotyczące systemów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu

1. Producenci, naprawiający i użytkownicy pojazdów nie ingerują w systemy wykorzystujące odczynnik ulegający zużyciu.
2. Użytkownicy pojazdów zapewniają, by pojazdy nie były użytkowane bez odczynnika ulegającego zużyciu.

Artykuł 8

Harmonogram stosowania homologacji typu pojazdów i silników

1. Z mocą od dnia 31 grudnia 2012 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z emisją zanieczyszczeń, udzielania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów lub silników niespełniającym przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

Świadectwa techniczne homologacji typu odpowiadające etapom emisji spalin wcześniejszym niż normy Euro VI mogą być przyznawane pojazdom i silnikom przeznaczonym na eksport do krajów trzecich, pod warunkiem że takie świadectwa wykazują w sposób jasny, że przedmiotowe pojazdy i silniki nie mogą być wprowadzone do obrotu we Wspólnocie.

2. Ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r., w przypadku nowych pojazdów niespełniających przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE oraz, ze względów dotyczących

emisji zanieczyszczeń, odmawiają rejestracji i zakazują sprzedaży oraz wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.

Z tym samym dniem i z wyjątkiem przypadku wymiany silników w pojazdach będących w użyciu, krajowe organy zakazują sprzedaży lub stosowania nowych silników, które nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 4 ust. 3, w art. 5 ust. 4 i w akapicie pierwszym art. 6 ust. 2, jeśli producent wystąpi z takim wnioskiem, krajowe organy nie mogą, ze względów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez pojazdy silnikowe, odmówić udzielenia homologacji typu WE lub homologacji krajowej typu nowemu typowi pojazdu lub silnika ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub użycia nowego silnika, w przypadku gdy ten pojazd lub silnik jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Artykuł 9

Obowiązki państw członkowskich odnośnie do homologacji typu części zamiennych

Zakazuje się sprzedaży lub montażu w pojeździe nowych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne i przeznaczonych do montażu w pojazdach homologowanych na mocy niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jeśli nie są one typu, w odniesieniu do którego udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Artykuł 10

Zachęty finansowe

1. Pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych produkowanych seryjnie, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Zachęty te stosuje się do wszystkich nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu w danym państwie członkowskim, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego. Jednakże przestają one obowiązywać najpóźniej w dniu 31 grudnia 2013 r.

2. Pod warunkiem wejścia w życie przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą przyznać zachęty finansowe w odniesieniu do modernizacji będących w użyciu pojazdów, mającej na celu sprostanie wymogom w zakresie wartości granicznych emisji zanieczyszczeń określonych w załączniku I, oraz w odniesieniu do złomowania pojazdów niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Zachęty finansowe, o których mowa w ust. 1 i 2, nie mogą przekraczać dla żadnego typu pojazdu silnikowego dodatkowych kosztów urządzeń technicznych zamontowanych w celu zapewnienia zgodności z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku I, w tym kosztów ich montażu w pojeździe.

4. Komisja jest informowana o planach ustanowienia lub zmiany zachęt finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2.

Artykuł 11

Sankcje

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach do dnia 7 lutego 2011 r. i niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach mających wpływ na te przepisy.

2. Podlegające sankcjom rodzaje naruszania przepisów popełniane przez producentów obejmują:

- a) składanie fałszywych oświadczeń w czasie trwania procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do odebrania homologacji;
- b) fałszowanie wyników badań homologacji typu lub badań zgodności w eksploatacji;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odebrania lub wycofania homologacji typu;
- d) stosowanie strategii pogarszających;
- e) odmowę udostępnienia informacji.

Podlegające sankcjom rodzaje naruszania przepisów popełniane przez producentów, naprawiających i użytkowników pojazdów obejmują ingerencję w systemy kontroli emisji NO_x. Obejmuje to np. ingerencję w systemy wykorzystujące odczynnik ulegający zużyciu.

Podlegające sankcjom rodzaje naruszania przepisów popełniane przez użytkowników pojazdów obejmują użytkowanie pojazdu nieposiadającego odczynnika ulegającego zużyciu.

Artykuł 12

Weryfikacja specyfikacji

1. Po zakończeniu odpowiednich części programu pomiaru cząstek stałych ONZ EKG, realizowanego pod auspicjami Świa-

towego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, Komisja, nie zmniejszając poziomu ochrony środowiska we Wspólnocie, podejmuje następujące działania:

- a) wprowadzenie wartości granicznych liczby cząstek stałych jako uzupełniającą kontrolę emisji cząstek stałych, ustanowionych na takim poziomie, by z uwzględnieniem technologii stosowanych w danym momencie spełnić limit masowy cząstek stałych;
- b) przyjęcie procedury pomiaru liczby cząstek stałych.

Nie obniżając poziomu ochrony środowiska we Wspólnocie, Komisja określa również w stosownych przypadkach wartość graniczną emisji NO₂ w uzupełnieniu łącznej wartości granicznej emisji NO_x. Wartość graniczna emisji NO₂ ustanawia się na poziomie odzwierciedlającym osiągi istniejących w danym momencie technologii.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

2. Komisja ustanawia współczynniki korelacji pomiędzy europejskim cyklem w warunkach niestabilnych (ETC) i europejskim cyklem w warunkach ustalonych (ESC), opisanych w dyrektywie 2005/55/WE, a zharmonizowanymi ogólnosiłwowo cyklami jezdnyimi w warunkach niestabilnych (WHSC) i ustalonych (WHTC) oraz przyjmuje w tym celu wartości graniczne. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

3. Komisja prowadzi stały przegląd procedur, badań i wymogów, o których mowa w art. 5 ust. 4, jak również cykli badań używanych do pomiaru emisji zanieczyszczeń.

Jeżeli ten przegląd wykaże, że procedury, badania, wymogi i cykle badań nie są już odpowiednie lub nie odwzorowują aktualnych emisji zanieczyszczeń, dostosowuje się je tak, aby w wystarczający sposób odwzorowywały emisje zanieczyszczeń pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

4. Komisja prowadzi stałą kontrolę zanieczyszczeń wymienionych w pkt 2 art. 3. Jeśli Komisja stwierdzi, że należy uregulować emisję dodatkowych zanieczyszczeń, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 13***Procedura komitetu**

1. Komisję wspiera Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony w art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 3, 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

*Artykuł 14***Wdrożenie**

Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 2 i art. 12 ust. 1 lit. a) i b) w terminie do dnia 1 kwietnia 2010 r.

*Artykuł 15***Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007**

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

1) w art. 5 ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) po lit. h) skreśla się słowo „oraz”;
- (ii) dodaje się literę w brzmieniu:
„j) pomiar mocy silnika;”;

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 czerwca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

2) art. 14 ust. 6 zostaje skreślony.

*Artykuł 16***Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE**

Załączniki IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 17***Uchylenie**

1. Dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r.

2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw uznaje się za odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 7 sierpnia 2009 r. Jednakże art. 8 ust. 3 i art. 10 stosuje się od dnia 7 sierpnia 2009 r., natomiast pkt 1 lit. a) ppkt (i), pkt 1 lit. b) ppkt (i), pkt 2 lit. a), pkt 3 lit. a) ppkt (i), pkt 3 lit. b) ppkt (i), pkt 3 lit. c) ppkt (i), pkt 3 lit. d) ppkt (i) oraz pkt 3 lit. e) ppkt (i) załącznika II stosuje się od dnia 31 grudnia 2013 r.

W imieniu Rady

Š. FÜLE

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Wartości graniczne normy Euro VI

	Wartości graniczne							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa cząstek stałych (mg/kWh)	Ilość ⁽²⁾ cząstek stałych (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Uwaga:

PI = z zapłonem iskrowym

CI = z zapłonem wysokoprężnym

⁽¹⁾ Dopuszczalny poziom zawartości NO₂ w wartości granicznej NO_x może być określony na późniejszym etapie.

⁽²⁾ Znormalizowana ilość do ustalenia w późniejszym terminie, nie później niż dnia 1 kwietnia 2010 r.

⁽³⁾ Wartości graniczne dla WHSC i WHTC, zastępujące wartości graniczne dla ESC i ETC, zostaną wprowadzone później, po ustaleniu czynników korelacji w stosunku do obecnych cykli (ESC i ETC), nie później niż dnia 1 kwietnia 2010 r.

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany do dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się niniejszym następujące zmiany:

1) w załączniku IV część I wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	Stosowanie											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
„41a Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²						

(iii) dodaje się przypis w brzmieniu:

„⁽¹²⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są homologowane (na wniosek producenta i pod warunkiem że masa odniesienia nie przekracza 2 840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”;

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Odnosnik do Dziennika Urzędowego	M ₁
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności, z wyjątkiem kompletu wymagań odnośnie do pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) i dostępu do informacji /Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1	A”

2) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt 40 i 41;

b) dodaje się punkt w brzmieniu:

Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Zmieniony(-a):	Stosuje się do wersji:
„41a Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009”		

3) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnośnik do aktu prawnego	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H”

b) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnośnik do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X”				

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnośnik do aktu prawnego	M_1
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X”

d) w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odnośnik do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	H	H	H	H	H”				

e) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

i) skreśla się pkt 40 i 41;

ii) dodaje się punkt w brzmieniu:

Wyszczególnienie	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samojezdny kategorii N ₃
„41a	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe o dużej ładowności/ Dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	V”