



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 5 grudnia 2018 r.
(OR. en)

2018/0065 (COD)

PE-CONS 65/18

ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do zastosowania etapu Euro 5 do homologacji typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców
----------	---

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/...**

z dnia

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013
w odniesieniu do zastosowania etapu Euro 5 do homologacji
typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 367 z 10.10.2018, s. 32.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kompleksowego badania wpływu na środowisko dla etapu Euro 5 w przypadku pojazdów kategorii L („badanie wpływu”), przeprowadzonego na podstawie art. 23 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013¹, a także biorąc pod uwagę problemy napotymane przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony podczas stosowania tego rozporządzenia, należy wprowadzić pewne zmiany i uściślenia w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 w celu zapewnienia jego sprawnego stosowania.
- (2) Odnośnie do wymogu instalowania pokładowego układu diagnostycznego (OBD) etapu II, który zapewnia monitorowanie i sygnalizowanie awarii oraz pogorszenia się stanu układu kontroli emisji, Komisja stwierdziła na podstawie badania wpływu, że istnieją ograniczenia techniczne w odniesieniu do monitorowania katalizatora w przypadku niektórych pojazdów oraz że dalsze postępy są niezbędne do zapewnienia jego prawidłowego wdrożenia. Funkcja monitorowania katalizatora nie będzie prawdopodobnie gotowa dla pierwszej rundy etapu emisji Euro 5, ale jest przewidziana na rok 2025. W art. 21 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 należy zatem ustanowić okres wstępny, który jest niezbędny do zapewnienia prawidłowego wdrożenia wymogu dotyczącego układu OBD etapu II.
- (3) Biorąc pod uwagę, że pojazdy kategorii L1e i L2e są już wyłączone z wymogu wyposażenia w układ OBD etapu I, pojazdy kategorii L6e, które są projektowane oraz konstruowane w oparciu o specyfikację dla motorowerów i są produkowane raczej w małych ilościach, powinny również zostać zwolnione z tego wymogu.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

- (4) Konieczne jest doprecyzowanie wyłączenia dla pojazdów kategorii L1e i L2e z wymogu dotyczącego układu OBD etapu II, a także rozszerzenie tego wyłączenia na lekkie czterokołowce (kategoria L6e) oraz na podkategorie motocykli enduro (L3e-AxE) i motocykli trialowych (L3e-AxT).
- (5) Motocykle enduro i motocykle trialowe mają krótki cykl życia i są bardzo podobne pod względem charakterystyki i zastosowania do ciężkich czterokołowców terenowych (L7e-B), które są zwolnione z wymogu wyposażenia w układ OBD etapu II. Wyłączenie to należy zatem rozszerzyć na motocykle enduro i motocykle trialowe.
- (6) W badaniu wpływu Komisja stwierdziła, że matematyczna procedura dotycząca trwałości, określona w art. 23 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 168/2013, zgodnie z którą pojazdy są badane po wykonaniu przebiegu 100 km, nie odzwierciedla rzeczywistego pogorszenia się stanu układu kontroli emisji pojazdu w okresie jego eksploatacji. Metoda ta nie powinna być dłużej stosowana i powinna zostać wyeliminowana do 2025 r. w sposób stopniowy, aby zapewnić zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się. Odnośnie do okresu do 2025 r., należy podnieść wymagany łączny przebieg pojazdu przed badaniem, aby zapewnić wiarygodne wyniki badania.

- (7) Technologia, która jest niezbędna do spełnienia dopuszczalnych wartości normy Euro 5, jest już dostępna. Niemniej jednak w badaniu wpływu Komisja stwierdziła, że data rozpoczęcia stosowania dopuszczalnych wartości emisji normy Euro 5 dla określonych pojazdów kategorii L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT i L3e-AxE) będzie musiała zostać przełożona z roku 2020 na rok 2024 w celu poprawy współczynnika kosztów i korzyści w porównaniu ze scenariuszem odniesienia. Ponadto, producenci tych pojazdów, którzy należą w większości do kategorii MŚP, potrzebują dłuższego okresu wstępnego, aby zapewnić możliwość przejścia na bezemisyjne mechanizmy napędowe, np. elektryczne, w sposób efektywny pod względem kosztów.
- (8) Art. 30 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 wymaga, aby świadectwo homologacji typu UE zawierało w załączniku wyniki badań. Dla zapewnienia jasności przepis ten należy zmienić w celu wyjaśnienia, że odniesienie dotyczy arkusza wyników badań.
- (9) Należy wyjaśnić pewne niespójności dotyczące daty rozpoczęcia stosowania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu dla Euro 5 w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 168/2013, aby zapewnić utrzymanie stosowania istniejących ograniczeń (Euro 4) do czasu ustalenia nowych dopuszczalnych wartości dla Euro 5.
- (10) Rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 przyznano Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych na okres pięciu lat, który upłynął w dniu 21 marca 2018 r. Ponieważ istnieje stała potrzeba aktualizacji elementów aktów prawnych dotyczących homologacji typu w kontekście postępu technicznego lub w celu wprowadzenia innych zmian zgodnie z tymi uprawnieniami, należy zmienić to rozporządzenie celem przedłużenia uprawnienia na okres kolejnych pięciu lat z możliwością jego automatycznego odnowienia.

- (11) W celu zapewnienia pewności prawa uprawnienie do przyjęcia aktów delegowanych w zakresie wymogów technicznych dotyczących diagnostyki pokładowej, przyznane Komisji na mocy rozporządzenia (UE) nr 168/2013, powinno zostać objaśnione i doprecyzowane.
- (12) Ponieważ niniejsze rozporządzenie przewiduje zmianę rozporządzenia (UE) nr 168/2013 bez poszerzenia jego treści normatywnej, a cele niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 168/2013,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 21 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 21

Ogólne wymagania dotyczące układów diagnostyki pokładowej

1. Pojazdy kategorii L, z wyjątkiem pojazdów L1e, L2e oraz L6e, wyposaża się w układ OBD zgodny z wymogami funkcjonalnymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych, o których mowa w przyjętych na podstawie ust. 8 i począwszy od dat rozpoczęcia stosowania określonych w załączniku IV.
2. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.1 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e-A i L7e-A wyposaża się w układ OBD etapu I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w układzie kontroli emisji i sygnalizuje te awarie, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji określonych w części B1 załącznika VI.

3. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.2 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e oraz L7e wyposaża się w układ OBD etapu I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w systemie kontroli emisji i uruchamia sygnalizację przy przekroczeniu wartości progowych emisji określonych w części B1 załącznika VI. W przypadku wymienionych (pod-)kategorii pojazdów układy OBD etapu I muszą sygnalizować również uruchomienie wszelkich trybów działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika.
4. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.3 załącznika IV kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e oraz L7e wyposaża się w układ OBD etapu I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w systemie kontroli emisji i uruchamia sygnalizację przy przekroczeniu wartości progowych emisji określonych w części B2 załącznika VI. W przypadku wymienionych kategorii pojazdów układy OBD etapu I muszą sygnalizować również uruchomienie wszelkich trybów działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika.
5. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.4 załącznika IV (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e-A L5e-A i L7e-A wyposaża się dodatkowo w układ OBD etapu II, który monitoruje oraz sygnalizuje awarie i pogorszenie się stanu systemu kontroli emisji, z wyjątkiem funkcji monitorowania katalizatora, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji OBD określonych w części B1 załącznika VI.

6. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.5 załącznika IV (pod-)kategorii pojazdów L3e, L4e-A L5e-A i L7e-A wyposaża się dodatkowo w układ OBD etapu II, który monitoruje oraz sygnalizuje awarie i pogorszenie się stanu systemu kontroli emisji, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji OBD określonych w części B2 załącznika VI.
7. Przepisy ust. 5 i 6 nie mają zastosowania do motocykli enduro w (pod-)kategorii L3e-AxE ani do motocykli trialowych w (pod-)kategorii L3e-AxT.
8. Aby zharmonizować sygnalizowanie przez układ OBD błędów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego lub błędów systemu kontroli emisji i ułatwić sprawną i skuteczną naprawę pojazdu, przyznaje się Komisji zgodnie z art. 75 uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie szczegółowych wymagań technicznych odnoszących się do diagnostyki pokładowej względem kategorii i (pod-)kategorii pojazdów określonych w wierszu pod nr 11 w części C1 (Wymogi dotyczące konstrukcji pojazdu i ogólne wymagania dotyczące homologacji typu) w załączniku II, w tym wymogów funkcjonalnych dotyczących układu OBD i procedur badań zagadnień wymienionych w ust. 1–7 niniejszego artykułu, a także szczegółowych wymogów technicznych odnoszących się do badania typu VIII, o którym mowa w załączniku V.”;

2) art. 23 ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) matematyczna procedura dotycząca trwałości:

Do dnia 31 grudnia 2024 r. dla każdego składnika emisji iloczyn współczynnika pogorszenia jakości określonego w części B załącznika VII i wyniku badania efektywności środowiskowej pojazdu, który po pierwszym uruchomieniu na końcu linii produkcyjnej wykonał przebieg ponad 100 km, musi być niższy niż dopuszczalna wartość z badania efektywności środowiskowej określona w części A załącznika VI.

Niezależnie od przepisów akapitu pierwszego, w odniesieniu do nowych typów pojazdów od dnia 1 stycznia 2020 r. oraz w odniesieniu do istniejących typów pojazdów od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2024 r., dla każdego składnika emisji iloczyn współczynnika pogorszenia jakości określonego w części B załącznika VII i wyniku badania efektywności środowiskowej pojazdu, który po pierwszym uruchomieniu na końcu linii produkcyjnej wykonał przebieg ponad 2 500 km w przypadku pojazdów o maksymalnej konstrukcyjnej prędkości < 130 km/h oraz 3 500 km w przypadku pojazdów o maksymalnej konstrukcyjnej prędkości $\geq$ 130 km/h, musi być niższy niż dopuszczalna wartość emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej określona w części A załącznika VI.”;

3) art. 30 ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) arkusz wyników badań;”;

4) art. 44 ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Akapit pierwszy ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów znajdujących się na terytorium Unii, które w chwili produkcji były objęte ważną homologacją typu UE, ale nie zostały zarejestrowane ani dopuszczone, zanim ta homologacja typu UE utraciła ważność.”;

5) art. 75 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 8, art. 22 ust. 5 i 6, art. 23 ust. 6 i 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8, art. 32 ust. 6, art. 33 ust. 6, art. 50 ust. 4, art. 54 ust. 3, art. 57 ust. 12, art. 65 oraz art. 74, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 22 marca 2013 r. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na pięcioletnie okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż w dniu 22 czerwca 2022 r. oraz dziewięć miesięcy przed końcem każdego kolejnego pięcioletniego okresu.”;

6) w załącznikach II, IV, V i VI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach II, IV, V i VI wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w wierszu pod nr 11 sekcji C1 załącznika II skreśla się znak „X” dla podkategorii L6e-A i L6e-B;
- (2) w tabeli w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt 1.1.2.1, 1.1.2.2 i 1.1.2.3 otrzymują brzmienie:

„1.1.2.1.	Euro 4: załącznik VI część A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; w przypadku L2e-U i L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: załącznik VI część A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; w przypadku L3e-AxE i L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: załącznik VI część A2	L1e-L7e	1.1.2020; W przypadku L2e-U. L3e-AxE. L3e-AxT i L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; W przypadku L2e-U. L3e-AxE. L3e-AxT i L6e-B: 1.1.2025	”;

b) pkt 1.8.1, 1.8.2 i 1.8.3 otrzymują brzmienie:

„1.8.1.	OBD etap I – wymogi funkcjonalne	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD etap I – procedura badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap I – wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B1				
1.8.2.	OBD etap I – wymogi funkcjonalne, w tym wszelkie tryby działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD etap I – procedura badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap I – wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B1				
1.8.3.	OBD etap I – wymogi funkcjonalne, w tym wszelkie tryby działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	”;
	OBD etap I – procedura badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap I – wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B2				

c) dodaje się punkty w brzmieniu:

„1.8.4.	OBD etap II – wymogi funkcjonalne, z wyjątkiem funkcji monitorowania katalizatora	L3e (z wyjątkiem L3e-AxE i L3e AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD etap II – procedury badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap II – wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B1				
1.8.5.	OBD etap II – wymogi funkcjonalne	L3e (z wyjątkiem L3e-AxE i L3e AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	”;
	OBD etap II – procedury badania środowiskowego(badanie typu VIII)				
	OBD etap II – wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B2				

d) pkt 1.9.1 i 1.9.2 otrzymują brzmienie:

„1.9.1.	Procedura badania i dopuszczalne wartości poziomu hałasu, załącznik VI część D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Procedura badania i dopuszczalne wartości poziomu hałasu ⁽³⁾ , załącznik VI część D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	”;

e) pkt 1.9.4 otrzymuje brzmienie:

„1.9.4.	Regulaminy EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 oraz związane z nimi nowe dopuszczalne wartości zaproponowane przez Komisję	L1e-L7e			”.
---------	--	---------	--	--	----

- 3) w sekcji B załącznika V zawartość rubryki w pierwszej kolumnie, wiersz drugi otrzymuje brzmienie:

„Badanie typu I (¹⁹) Masa cząstek stałych (tylko Euro 5)”;

- 4) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

„a) w sekcji B1 skreśla się wiersz pierwszy dotyczący kategorii pojazdów „L6e-A”;

b) w wierszu pierwszym sekcji B2:

- (i) słowa „L3e-L7e (⁶)” zastępuje się słowami:

„L3e, L4e, L5e, L7e”

- (ii) słowa: „Wszystkie pojazdy kategorii L z wyjątkiem kategorii L1e i L2e”
zastępuje się słowami:

„Wszystkie pojazdy kategorii L z wyjątkiem kategorii L1e, L2e i L6e”.
