

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 459/2012

z dnia 29 maja 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 3,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)⁽²⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującym i zmieniającym 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⁽³⁾ określono wspólne wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń i ustalono zasady zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.
- (2) Na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy określić normę liczby cząstek stałych w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym, których dotyczy wnioski o homologację zgodnie z normami Euro 6.
- (3) Cząstki stałe emitowane przez pojazdy mogą osadzać się w pęcherzykach płucnych ludzi, potencjalnie prowadząc do chorób układu oddechowego i układu krążenia oraz do wzrostu śmiertelności. Dlatego w interesie publicznym leży posiadanie wysokiego poziomu ochrony przed cząstkami stałymi.

(4) Do celów pomiaru emisji cząstek stałych z pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym stosuje się obecnie protokoły pomiarowy „program pomiaru cząstek stałych” (PMP) opracowany dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Istnieją jednak dowody na to, że spektra wielkości i skład chemiczny cząstek stałych emitowanych przez pojazdy z silnikiem o zapłonie wymuszonym mogą różnić się od tych emitowanych przez pojazdy z silnikiem wysokoprężnym. Należy poddawać przegładowi spektra wielkości i skład chemiczny cząstek stałych oraz skuteczność obecnej techniki pomiaru w zakresie kontrolowania emisji szkodliwych cząstek stałych. W przyszłości konieczna może być zmiana tego protokołu pomiarowego dla pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym.

(5) Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy poziom emisji cząstek stałych z konwencjonalnych silników z wtryskiem paliwa do kolektora dolotowego (PFI), które wtryskują paliwo do kolektorów dolotowych lub otworów wlotowych zamiast bezpośrednio do komory spalania, jest niski. Wydaje się zatem uzasadnione, by ograniczyć obecnie działania regulacyjne do pojazdów wyposażonych w silniki z wtryskiem bezpośrednim, nie wykluczając dalszych badań i monitorowania emisji cząstek stałych ze wszystkich silników o zapłonie wymuszonym, w szczególności w odniesieniu do spektrum wielkości i składu chemicznego emitowanych cząstek stałych, a także do emisji w rzeczywistym ruchu drogowym, a w razie potrzeby Komisja powinna zaproponować dalsze środki regulacyjne, uwzględniając także przyszły udział w rynku silników z wtryskiem paliwa do kolektora dolotowego (PFI).

(6) W rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 wartość dopuszczalną emisji liczby cząstek stałych ustalono na 6×10^{11} #/km w przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym homologowanych zgodnie z normami Euro 6. Zgodnie z zasadą prawodawstwa neutralnego pod względem technologicznym odpowiednia wartość dopuszczalna emisji w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym homologowanych zgodnie z normami Euro 6 powinna być taka sama, ponieważ nie ma dowodów wskazujących na to, że cząstki stałe emitowane przez silniki o zapłonie wymuszonym mają niższą szczególną toksyczność niż cząstki stałe emitowane przez silniki wysokoprężne.

(7) Przewiduje się, że filtry cząstek stałych w benzynie (GPF), skuteczna technologia oczyszczania spalin służąca zmniejszeniu liczby cząstek stałych emitowanych przez pojazdy z silnikiem o zapłonie wymuszonym, stanie się dostępna i będzie ją można włączyć do niektórych pojazdów homologowanych zgodnie z normami Euro 6 po rozsądnej cenie. Wydaje się również prawdopodobne, że w ciągu trzech lat następujących po

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

- obowiązkowych terminach przewidzianych dla norm Euro 6, określonych w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, podobną redukcję emisji cząstek stałych można będzie dla wielu zastosowań osiągnąć po znacznie niższych kosztach dzięki zmianom dotyczącym samego silnika. Każda zmiana dotycząca silnika musi mieć zastosowanie do wszystkich warunków pracy silnika w celu zagwarantowania, że w przypadku braku urządzeń służących do oczyszczania spalin poziomy emisji w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego nie ulegną pogorszeniu.
- (8) Aby umożliwić przygotowanie wszystkich koniecznych technologii i zapewnić odpowiedni okres wdrażania, należy przyjąć podejście dwustopniowe, w którym w jego drugim etapie wartości dopuszczalne liczby cząstek stałych emitowanych przez pojazdy z silnikiem wysokoprężnym homologowane zgodnie z normami Euro 6 byłyby stosowane także do pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym z wtryskiem bezpośrednim.
- (9) Należy zwrócić uwagę na emisję cząstek stałych z pojazdów z silnikiem o zapłonie wymuszonym w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego i na przygotowanie odpowiednich procedur badania. Komisja powinna opracować i wprowadzić odpowiednie procedury pomiaru najpóźniej trzy lata od wejścia w życie norm Euro 6.
- (10) Komisja powinna kontrolować wpływ środków ograniczających liczbę cząstek stałych w odniesieniu do emisji CO₂ przez pojazdy z silnikiem o zapłonie wymuszonym.
- (11) Na podstawie art. 4 ust. 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 homologacji typu dla pojazdów wchodzących w zakres stosowania tego rozporządzenia w odniesieniu do norm emisji Euro 6 udziela się pod warunkiem wprowadzenia wartości progowych układu OBD. Układ OBD jest istotnym narzędziem służącym identyfikowaniu nieprawidłowego działania urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń.
- (12) W swoim komunikacie 2008/C 182/08 w sprawie stosowania i przyszłego tworzenia prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów lekkich oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania (Euro 5 i Euro 6) ⁽¹⁾ Komisja zaproponowała szereg wartości progowych układu OBD, które w znacznym stopniu odpowiadają progom stosowanym od 2013 r. w odniesieniu do większości lekkich pojazdów dostawczych w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie, gdzie większość układów OBD pojazdów jest zgodna z przepisami ustanowionymi przez Kalifornijską Radę ds. Zasobów Powietrza CARB (California Air Resources Board). Dostosowanie wymogów unijnych do wymogów obowiązujących w Stanach Zjednoczonych byłoby zgodne z celami międzynarodowej harmonizacji i zapewniłoby osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony środowiska.
- (13) Wymogi OBD obowiązujące w Stanach Zjednoczonych stanowią jednak technologiczne wyzwanie dla producentów pojazdów nieeksportujących do Stanów Zjednoczonych. Należy zatem przyjąć na trzyletni okres wstępny mniej restrykcyjne wymogi dotyczące OBD, zapewniając przemysłowi dłuższy okres wdrażania.
- (14) Przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 końcowe wartości progowe układu OBD Euro 6 dla CO, NMHC i PM powinny być mniej restrykcyjne niż wartości zaproponowane w komunikacie 2008/C 182/08, odzwierciedlając szczególne trudności techniczne w przedmiotowych obszarach. W niniejszym rozporządzeniu nie należy ponadto przyjmować żadnych wartości progowych układu OBD Euro 6 dla liczby cząstek stałych.
- (15) Na późniejszym etapie powinny zostać ocenione potrzeby w zakresie ochrony środowiska, wykonalność techniczna i stosunki kosztów i korzyści związane z bardziej restrykcyjnymi wartościami progowymi układu OBD Euro 6 dla CO i NMHC, a także z ustaleniem wartości progowych układu OBD Euro 6 dla liczby cząstek stałych. Wszelkie wyniki zmiany wymogów prawnych w tym zakresie należałoby wprowadzić jedynie po zapewnieniu przemysłowi odpowiedniego okresu wdrażania. Z uwagi na złożoność układów OBD taki okres wdrażania wynosi zazwyczaj od trzech do czterech lat.
- (16) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 692/2008.
- (17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 3, na końcu pkt 17, kropka zostaje zastąpiona średnikiem.
- 2) w art. 3 dodaje się pkt 18 w brzmieniu:

„18) »silnik z wtryskiem bezpośrednim« oznacza silnik działający na zasadzie, zgodnie z którą paliwo jest podawane do powietrza dolotowego po pobraniu powietrza przez zawory wlotu.”;
- 3) w art. 10 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W okresie do trzech lat po stosownych datach określonych w ust. 4 i 5 w przypadku nowych homologacji typu i rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu nowych pojazdów oraz w odniesieniu do pojazdów z silnikiem z zapłonem wymuszonym z wtryskiem bezpośrednim stosuje się dopuszczalną wartość emisji liczby cząstek stałych wynoszącą 6×10^{12} #/km, zgodnie z wyborem producenta.”;
- 4) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. C 182 z 19.7.2008, s. 17.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 skreśla się ust. 7;
- 2) w załącznikach I, XI oraz XVI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 maja 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007

W załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) drugi wiersz ostatniej kolumny tabeli 1 (Wartości graniczne emisji Euro 5) otrzymuje brzmienie:

„Liczba cząstek stałych (PN)”;

2) tabelę 2 zastępuje się tabelą w brzmieniu:

„Tabela 2

Wartości graniczne emisji Euro 6

Kategoria	Klasa	Masa odniesienia (RM) (kg)	Wartości graniczne													
			Masa tlenku węgla (CO)		Masa sumy węglowodorów (THC)		Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa cząstek stałych (PM) (1)		Liczba cząstek stałych (PN)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (2)	CI	PI (2) (3)	CI
M	—	Wszystkie	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Wszystkie	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

Objaśnienie: PI = silnik z zapłonem wymuszonym, CI = silnik wysokoprężny

(1) Ograniczenie wartości dopuszczalnej masy emisji cząstek stałych do 5,0 mg/km ma zastosowanie do pojazdów posiadających homologację typu dla wartości granicznych emisji z niniejszej tabeli z poprzednim protokołem pomiarowym masy cząstek stałych do dnia 1 września 2011 r.

(2) Wartości graniczne dotyczące masy i liczby cząstek stałych dla silnika z zapłonem wymuszonym odnoszą się jedynie do pojazdów z silnikiem z wtryskiem bezpośrednim.

(3) W okresie do trzech lat po datach określonych w art. 10 ust. 4 i ust. 5 odpowiednio w przypadku nowych homologacji typu i nowych pojazdów wartość dopuszczalna emisji liczby cząstek stałych wynosząca 6,0 x 10¹²#/km ma zastosowanie do pojazdów z silnikiem z zapłonem wymuszonym z wtryskiem bezpośrednim spełniających normy Euro 6 wedle uznania producenta. Najpóźniej do tego momentu należy wdrożyć metodę badania do celów homologacji typu, zapewniającą skuteczne ograniczenie liczby cząstek stałych emitowanych przez pojazdy w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego.”

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008

W rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1) w dodatku 6 do załącznika I wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Po tym numerze następuje jedna lub kilka liter oznaczających różne kategorie zgodnie z tabelą 1.”;

b) tabelę 1 zastępuje się tabelą w brzmieniu:

„Tabela 1

Litera	Norma emisji	Norma OBD	Kategoria i klasa pojazdu	Silnik	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostatnia data rejestracji
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ klasa I.	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ przeznaczony do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych (z wyłączeniem M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G przeznaczony do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ klasa II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ klasa III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ klasa I.	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ przeznaczony do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych (z wyłączeniem M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ klasa II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ klasa III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ klasa I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ przeznaczony do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych (z wyłączeniem M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ klasa II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Litera	Norma emisji	Norma OBD	Kategoria i klasa pojazdu	Silnik	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostatnia data rejestracji
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ klasa III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ klasa I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ klasa II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ klasa III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ klasa I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ klasa II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ klasa III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ klasa I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ klasa II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ klasa III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ klasa I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ klasa II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ klasa III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ klasa I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klasa II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klasa III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Litera	Norma emisji	Norma OBD	Kategoria i klasa pojazdu	Silnik	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostatnia data rejestracji
ZX	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy	W pełni elektryczny akumulator	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy	W pełni elektryczne ogniwa paliwowe	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	nd.	nd.	Wszystkie pojazdy korzystające ze świadectw zgodnie z pkt 2.1.1 załącznika I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Objaśnienie:

Norma emisji »Euro 5a« = wyklucza zmienioną procedurę pomiaru cząstek stałych, normę liczby cząstek stałych i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.

Norma emisji »Euro 5b« = wszystkie wymogi dotyczące emisji Euro 5, w tym zmieniona procedura pomiaru cząstek stałych, norma liczby cząstek stałych dla pojazdów CI i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.

Norma emisji »Euro 6a« = wyklucza zmienioną procedurę pomiaru cząstek stałych, normę liczby cząstek stałych i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.

Norma emisji »Euro 6b« = wymogi dotyczące emisji Euro 6, w tym zmieniona procedura pomiaru cząstek stałych, norma liczby cząstek stałych (wstępne wartości dla pojazdów PI) i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.

Norma emisji »Euro 6c« = wszystkie wymogi dotyczące emisji Euro 6, tj. norma emisji Euro 6b i końcowe normy liczby cząstek stałych dla pojazdów PI.

Norma układu OBD »Euro 5« = podstawowe wymogi dotyczące układu OBD Euro 5, z wykluczeniem współczynnika rzeczywistego działania (IUPR), monitorowania NOx w przypadku pojazdów napędzanych benzyną oraz zaokrąglonych wartości progowych PM dla pojazdów napędzanych olejem napędowym.

Norma układu OBD »Euro 5+« = obejmuje mniej rygorystyczny współczynnik rzeczywistego działania (IUPR), monitorowanie NOx w przypadku pojazdów napędzanych benzyną oraz zaokrąglone wartości progowe PM dla pojazdów napędzanych olejem napędowym.

Norma układu OBD »Euro 6« = obejmuje mniej rygorystyczne wartości progowe układu OBD.

Norma układu OBD »Euro 6- plus IUPR« = obejmuje mniej rygorystyczne wartości progowe układu OBD i mniej rygorystyczny współczynnik rzeczywistego działania (IUPR).

Norma układu OBD »Euro 6-1« = wszystkie wymogi dotyczące układu OBD Euro 6, ale z wstępnymi wartościami progowymi układu OBD określonymi w ppkt 2.3.4 załącznika XI i z częściowo mniej rygorystycznym IUPR.

Norma układu OBD »Euro 6-2« = wszystkie wymogi dotyczące układu OBD Euro 6, ale z końcowymi wartościami progowymi układu OBD określonymi w ppkt 2.3.3 załącznika XI.”;

2) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ppkt 2.3.3 i 2.3.4 w brzmieniu:

„2.3.3. Wartości progowe układu OBD dla pojazdów otrzymujących homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi emisji Euro 6 podanymi w tabeli 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 po upływie trzech lat od dat podanych w art. 10 ust. 4 i art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia znajdują się w poniższej tabeli:

Końcowe wartości progowe OBD dla Euro 6

Kategoria	Klasa	Masa odniesienia (RM) (kg)	Masa tlenu węgla		Masa węglowodorów niemietanowych		Masa tlenków azotu		Masa cząstek stałych		Liczba cząstek stałych	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PN) (#/km)	(PN) (#/km)
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Wszystkie	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Kategoria	Klasa	Masa odniesienia (RM) (kg)	Masa tlenu węgla		Masa węglowodorów niemetanowych		Masa tlenków azotu		Masa cząstek stałych		Liczba cząstek stałych	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI ²) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (#/km)	(CI) (#/km)	(PI) (#/km)
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Wszystkie	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Objaśnienie: PI = silnik z zapłonem wymuszonym, CI = silnik wysokoprężny.

Nota wyjaśniająca:

Wartości progowe układu OBD określone w tabeli podlegają przeglądowi, który Komisja przeprowadzi do dnia 1 września 2014 r. W przypadku gdy osiągnięcie tych progów okazuje się technicznie niewykonalne, należy zmienić odpowiednio ich wartości lub obowiązującą datę rozpoczęcia ich stosowania, uwzględniając skutki innych nowych wymogów i badań, które zostaną wprowadzone dla pojazdów homologowanych zgodnie z normami Euro 6. W przypadku gdy wynik przeglądu wskazuje na potrzebę z punktu widzenia ochrony środowiska oraz na wykonalność techniczną i finansowy zysk netto, należy przyjąć bardziej restrykcyjne wartości i wprowadzić wartości progowe układu OBD dotyczące liczby cząstek stałych lub w stosownych przypadkach innych substancji zanieczyszczających podlegających uregulowaniom. Jednocześnie należy zapewnić przemysłowi odpowiedni okres wdrażania na wprowadzenie zmian technicznych.

- 2.3.4. W okresie do trzech lat po datach określonych w art. 10 ust. 4 i ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku odpowiednio nowych homologacji typu i nowych pojazdów w odniesieniu do pojazdów homologowanych zgodnie z wartościami granicznymi emisji Euro 6 określonymi w tabeli 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 stosuje się następujące wartości progowe układu OBD, wedle uznania producenta:

Wstępne wartości progowe OBD dla Euro 6

Kategoria	Klasa	Masa odniesienia (RM) (kg)	Masa tlenu węgla		Masa węglowodorów niemetanowych		Masa tlenków azotu		Masa cząstek stałych	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI ²) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (#/km)
M	—	Wszystkie	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Wszystkie	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Objaśnienie: PI = silnik z zapłonem wymuszonym, CI = silnik wysokoprężny.”;

- b) ppkt 2.14 otrzymuje brzmienie:

„2.14. W przeciwieństwie do postanowień ppkt 3.3.5 załącznika 11 do regulaminu nr 83 EKG ONZ, następujące urządzenia są monitorowane pod kątem całkowitej awarii lub usunięcia, jeżeli usunięcie spowodowało przekroczenie obowiązujących wartości granicznych emisji:

- od dnia 1 września 2011 r. pochłaniacz cząstek stałych zamontowany w silnikach o zapłonie samoczynnym jako oddzielna jednostka lub wbudowany w urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń,

- w przypadku pojazdów, dla których wydano świadectwa pod kątem wartości progowych układu OBD ujętych w tabelach przedstawionych w ppkt 2.3.3 lub 2.3.4, układ oczyszczania NOx zamontowany w silnikach o zapłonie samoczynnym jako oddzielna jednostka lub wbudowany w urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń,
- w przypadku pojazdów, dla których wydano świadectwa pod kątem wartości progowych układu OBD ujętych w tabelach przedstawionych w ppkt 2.3.3 lub 2.3.4, katalizator utleniania dla silników wysokoprężnych (DOC) zamontowany w silnikach o zapłonie samoczynnym jako oddzielna jednostka lub wbudowany w urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń.

Urządzenia, o których mowa w akapicie pierwszym, są również monitorowane pod kątem awarii, które mogłyby skutkować przekroczeniem obowiązujących wartości progowych OBD.”;

c) w ppkt 3.1.5 dodatku 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku nowych homologacji typu i nowych pojazdów monitorowanie wymagane zgodnie z ppkt 2.9 niniejszego załącznika ma IUPR większe lub równe 0,1 przez okres do trzech lat po datach określonych odpowiednio w art. 10 ust. 4 i 5 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”;

3) ppkt 6.2 w załączniku XVI otrzymuje brzmienie:

„6.2. Producent wykazuje, że zastosowanie czujników, o których mowa w ppkt 6.1, i jakichkolwiek innych czujników w pojeździe prowadzi do aktywowania układu ostrzegania kierowcy, jak opisano w pkt 3, wyświetlenia informacji zawierającej odpowiednie ostrzeżenie (np. »zbyt wysoki poziom emisji – sprawdź mocznik«, »zbyt wysoki poziom emisji – sprawdź AdBlue«, »zbyt wysoki poziom emisji – sprawdź odczynnik«) i, w przypadku zaistnienia sytuacji opisanej w ppkt 4.2, 5.4 lub 5.5, do zadziałania systemu wymuszającego uzupełnienie odczynnika, opisanego w ppkt 8.3.

Do celów niniejszego podpunktu domniemywa się, że sytuacje takie mają miejsce:

- w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z wartościami granicznymi emisji Euro 5 z tabeli 1 z załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w razie przekroczenia obowiązującej wartości granicznej emisji NOx wymienionej w tej tabeli, pomnożonej przez współczynnik 1,5,
- w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z wartościami granicznymi emisji Euro 6 z tabeli 2 z załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w razie przekroczenia obowiązujących wartości progowych układu OBD dla NOx z tabel przedstawionych w ppkt 2.3.2, 2.3.3 lub 2.3.4 załącznika XI.

Emisje NOx w trakcie badania mającego na celu wykazanie zgodności z przedmiotowymi wymogami są wyższe o nie więcej niż 20 % od wartości, o których mowa w akapicie drugim.”.
