

I

(Akty ustawodawcze)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2011/88/UE

z dnia 16 listopada 2011 r.

zmieniająca dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej”

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojedznych nieporuszających się po drogach ⁽³⁾ dotyczy emisji spalin i wartości granicznych emisji zanieczyszczeń powietrza z silników montowanych w maszynach samojedznych nieporuszających się po drogach oraz przyczynia się do ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska. W dyrektywie 97/68/WE przewidziano, że wartości graniczne emisji obowiązujące w homologacji typu większości silników o zapłonie samoczynnym etapu III A zostaną zastąpione surowszymi wartościami granicznymi etapu III B. Te wartości graniczne obowiązują od dnia 1 stycznia 2010 r. w odniesieniu do homologacji typu tych silników i od dnia 1 stycznia 2011 r. w odniesieniu do wprowadzania ich do obrotu.

⁽¹⁾ Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 134.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2011 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 8 listopada 2011 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.

- (2) Komisja przygotowuje obecnie przegląd dyrektywy 97/68/WE zgodnie z wymogami art. 2 dyrektywy 2004/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę 97/68/WE ⁽⁴⁾. W celu zapewnienia zgodności zmienionej dyrektywy z unijnymi normami w zakresie dobrej jakości powietrza oraz w świetle doświadczeń, zdobytych naukowych i dostępnych technologii Komisja powinna – w ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy 97/68/WE i pod warunkiem przeprowadzenia oceny skutków – rozważyć:

- ustanowienie nowego etapu emisji – etapu V – który powinien opierać się, pod warunkiem wykonalności technicznej, na wymogach norm Euro VI dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności,
- wprowadzenie nowych wymogów dotyczących redukcji pyłu zawieszonego, tj. limitu liczby cząstek stałych, który dotyczyłby wszystkich kategorii silników o zapłonie samoczynnym, o ile będzie to technicznie wykonalne, tak aby zapewnić skuteczną redukcję cząstek ultra-drobnych,
- przyjęcie kompleksowego podejścia do promowania przepisów w zakresie ograniczania emisji oraz do doposażania obecnej floty maszyn samojedznych nieporuszających się po drogach w układy dodatkowego oczyszczania, na podstawie toczących się obecnie pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ dyskusji na temat zharmonizowanych wymogów dotyczących doposażania w urządzenia do kontroli emisji; podejście to powinno wspierać wysiłki państw członkowskich mające na celu poprawę jakości powietrza i promowanie ochrony pracowników,
- wprowadzenie metody zakładającej okresowe testowanie maszyn i pojazdów samojedznych nieporuszających się po drogach, w szczególności w celu stwierdzenia, czy generowana przez nie emisja jest zgodna z wartościami podanymi przy rejestracji,

⁽⁴⁾ Dz.U. L 146 z 30.4.2004, s. 1.

- możliwość dopuszczania, pod pewnymi warunkami, silników zamiennych, które nie spełniają wymogów etapu III A dotyczących wagonów silnikowych i lokomotyw,
- możliwość zharmonizowania konkretnych norm emisji dotyczących kolei z odpowiednimi normami na poziomie międzynarodowym, tak aby zapewnić dostępność przystępnych cenowo silników zgodnych z określonymi wartościami granicznymi emisji.
- (3) Przejście do etapu III B wiąże się ze zmianami technologicznymi, których wprowadzenie w życie łączy się ze znacznymi kosztami związanymi z ponownym projektowaniem silników i opracowywaniem zaawansowanych rozwiązań technologicznych. Obecny światowy kryzys finansowy i gospodarczy ani jakiegokolwiek wahania koniunktury gospodarczej nie powinny jednak prowadzić do obniżenia norm środowiskowych. W związku z tym niniejszy przegląd dyrektywy 97/68/WE należy uznać za wyjątkowy. Ponadto inwestycje w technologie przyjazne dla środowiska są istotne dla promowania przyszłego wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i ochrony zdrowia.
- (4) Dyrektywa 97/68/WE wprowadza „formułę elastyczną”, umożliwiającą wytwórcom urządzeń zakup – w okresie pomiędzy dwoma etapami emisji – ograniczonej liczby silników, które nie spełniają wartości granicznych emisji obowiązujących w tym okresie, ale zostały homologowane zgodnie z wymogami etapu bezpośrednio poprzedzającego aktualnie obowiązujący.
- (5) W art. 2 lit. b) dyrektywy 2004/26/WE przewidziano ocenę potrzeby dodatkowej elastyczności.
- (6) W czasie etapu III B należy zwiększyć, w każdej kategorii silników, maksymalny odsetek silników wykorzystywanych inaczej niż do napędu wagonów silnikowych, lokomotyw i statków żeglugi śródlądowej, które mogą być wprowadzane do obrotu według „formuły elastycznej”, z 20 % do 37,5 % rocznej liczby urządzeń z silnikami tej kategorii wprowadzanych do obrotu przez wytwórcę urządzeń. Należy udostępnić rozwiązanie alternatywne polegające na wprowadzaniu do obrotu stałej liczby silników według „formuły elastycznej”. Ta stała liczba silników powinna również być przedmiotem przeglądu i nie powinna przekraczać pułapów określonych w pkt 1.2.2. załącznika XIII do dyrektywy 97/68/WE.
- (7) Należy dostosować przepisy „formuły elastycznej”, tak aby rozszerzyć jej stosowanie na silniki stosowane do napędu lokomotyw przez ściśle ograniczony czas.
- (8) Poprawa jakości powietrza jest istotnym celem Unii realizowanym za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy⁽¹⁾. Przeciwdziałanie emisji u źródła ma istotne znaczenie dla osiągnięcia tego celu, w tym dla zmniejszenia emisji generowanej przez sektor maszyn samochodnych nieporuszających się po drogach.
- (9) Przedsiębiorstwa wykorzystujące maszyny podlegające przepisom niniejszej dyrektywy powinny być objęte europejskimi programami pomocy finansowej lub wszelkimi odpowiednimi programami pomocy zapewnianymi przez państwa członkowskie. Te programy wsparcia powinny mieć na celu sprzyjanie wczesnemu wprowadzeniu najwyższych norm w zakresie emisji.
- (10) Dyrektywa 97/68/WE przewiduje odstępstwo dla silników zamiennych, które nie dotyczy wagonów silnikowych i lokomotyw. Z uwagi jednak na ograniczenia wagowe i gabarytowe konieczne jest wprowadzenie ograniczonego odstępstwa również dla silników zamiennych w wagonach silnikowych i lokomotywach.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie stanowią odzwierciedlenie przejściowych trudności, przed którymi stoi sektor wytwórczy, i nie prowadzą do trwałego dostosowania, dlatego okres ich obowiązywania powinien zostać ograniczony do czasu trwania etapu III B lub, jeżeli nie będzie kolejnego etapu, do trzech lat.
- (12) Ze względu na szczególną infrastrukturę sieci kolejowej Wielkiej Brytanii – która charakteryzuje się inną skrajnią, a w konsekwencji ograniczeniami wagowymi i gabarytowymi, a zatem wymaga dłuższego okresu na dostosowanie do nowych wartości granicznych emisji – właściwe jest zapewnienie większej elastyczności dla tego szczególnego rynku silników wykorzystywanych w lokomotywach.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 97/68/WE,
- PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:
- Artykuł 1
- Zmiany w dyrektywie 97/68/WE**
- W dyrektywie 97/68/WE wprowadza się następujące zmiany:
- 1) art. 4 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Silniki o zapłonie samoczynnym, z wyjątkiem stosowanych do napędu wagonów silnikowych i statków żeglugi śródlądowej, mogą być wprowadzone do obrotu według »formuły elastycznej« zgodnie z procedurą, o której mowa w załączniku XIII uzupełniającym ust. 1–5.”;
- (¹) Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

2) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1a skreśla się akapit drugi;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„1b. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 3g, 3i oraz 4a państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzanie do obrotu następujących silników do wagonów silnikowych i lokomotyw:

a) silników zamiennych spełniających wartości granicznych etapu III A, jeżeli mają one zastępować silniki do wagonów silnikowych i lokomotyw:

(i) niezgodne z normą etapu III A; lub

(ii) zgodne z normą etapu III A, ale niezgodne z normą etapu III B;

b) silników zamiennych, które nie są zgodne z wartościami granicznymi etapu III A, jeżeli mają one zastępować silniki do wagonów silnikowych bez układu kontroli jazdy i niezdolnych do samodzielnego ruchu, o ile takie silniki zamienne spełniają normę nie niższą od normy spełnianej przez silniki, w jakie wyposażone są istniejące wagony silnikowe tego samego typu.

Zezwolenia na mocy niniejszego ustępu mogą być udzielane jedynie w przypadkach, gdy organ zatwierdzający państwa członkowskiego uzna, że stosowanie w wagonach silnikowych lub lokomotywach silników zamiennych, które spełniają wymogi ostatniego obowiązującego etapu emisji, wiąże się ze znacznymi trudnościami technicznymi.

1c. Silniki objęte zakresem stosowania ust. 1a lub 1b są opatrzone etykietą z napisem »SILNIK ZAMIENNY« i sprecyzowanym odniesieniem do odpowiedniego odstępstwa.

1d. Komisja ocenia skutki środowiskowe przepisów ust. 1b oraz potencjalne trudności techniczne związane z jego stosowaniem. W świetle tej oceny Komisja do dnia 31 grudnia 2016 r. przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z przeglądu przepisów ust. 1b, któremu to sprawozdaniu w stosownym przypadku towarzyszyć będzie wniosek ustawodawczy obejmujący datę końcową stosowania tego ustępu.”;

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzanie do obrotu silników określonych w pkt A ppkt (i), pkt A ppkt (ii) i pkt A ppkt (v) części 1 załącznika I, według »formuły elastycznej«, zgodnie z przepisami załącznika XIII.”;

3) w załączniku XIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 24 listopada 2012 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 16 listopada 2011 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

J. BUZEK
Przewodniczący

W imieniu Rady

W. SZCZUKA
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Część 1 załącznika XIII otrzymuje brzmienie:

„1. DZIAŁANIA WYTWORCY URZĄDZENIA ORYGINALNEGO (WUO)

- 1.1. Poza okresem obowiązywania etapu III B WUO, który chce skorzystać z »formuły elastycznej« – przy czym nie dotyczy to silników do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw – zwraca się do dowolnego organu zatwierdzającego o udzielenie zezwolenia producentom wytwarzającym silniki dla WUO na wprowadzenie do obrotu silników przeznaczonych do wyłącznego użytku WUO. Liczba silników, które nie spełniają obowiązujących wartości granicznych emisji, lecz zostały homologowane według poprzedniego etapu wartości granicznych emisji, nie przekracza pułapów określonych w pkt 1.1.1 i 1.1.2.

- 1.1.1. Liczba silników wprowadzonych do obrotu według »formuły elastycznej« nie może, dla żadnej kategorii silników, przekroczyć 20 % rocznej liczby urządzeń z silnikami danej kategorii wprowadzonych do obrotu przez WUO (która to liczba obliczana jest jako średnia z ostatnich pięciu lat sprzedaży na rynku Unii). Jeśli WUO wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku Unii przez okres krótszy niż pięć lat, średnia jest obliczana dla okresu, w którym WUO wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku Unii.

- 1.1.2. Alternatywą do rozwiązania podanego w pkt 1.1.1 i z wyłączeniem silników do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw jest ubieganie się przez WUO o zezwolenie producentom wytwarzającym silniki dla WUO na wprowadzenie do obrotu stałej liczby silników do wyłącznego użytku WUO. Liczba silników nie może przekroczyć, w żadnej kategorii, podanych niżej pułapów:

Kategoria silnika P (kW)	Liczba silników
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

- 1.2. W okresie obowiązywania etapu III B, ale nie dłużej niż przez trzy lata od rozpoczęcia tego etapu – z wyłączeniem silników stosowanych do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw – WUO, który chce skorzystać z »formuły elastycznej«, zwraca się do dowolnego organu zatwierdzającego o udzielenie zezwolenia producentom wytwarzającym silniki dla WUO na wprowadzenie do obrotu silników przeznaczonych do wyłącznego użytku WUO. Liczba silników, które nie spełniają obowiązujących wartości granicznych emisji, lecz zostały homologowane według poprzedniego etapu wartości granicznych emisji, nie przekracza pułapów podanych w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

- 1.2.1. Liczba silników wprowadzonych do obrotu według »formuły elastycznej« nie może, dla żadnej kategorii silników, przekroczyć 37,5 % rocznej liczby urządzeń wprowadzonych do obrotu przez WUO z silnikami danej kategorii (która to liczba obliczana jest jako średnia z ostatnich pięciu lat sprzedaży na rynku UE). Jeśli WUO wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku Unii przez okres krótszy niż pięć lat, średnia jest obliczana dla okresu, w którym WUO wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku Unii.

- 1.2.2. Alternatywą do rozwiązania podanego w pkt 1.2.1 jest zwrócenie się przez WUO o zezwolenie producentom wytwarzającym silniki dla WUO na wprowadzenie do obrotu stałej liczby silników do wyłącznego użytku WUO. Liczba silników nie może przekroczyć, w żadnej kategorii, podanych niżej pułapów:

Kategoria silnika P (kW)	Liczba silników
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. W odniesieniu do silników stosowanych do napędu lokomotyw w okresie obowiązywania etapu III B, ale nie dłużej niż przez trzy lata od rozpoczęcia tego etapu, WUO może zwrócić się o zezwolenie producentowi wytwarzającemu silniki dla WUO na wprowadzenie do obrotu maksymalnie 16 silników do wyłącznego użytku WUO. WUO może też zwrócić się o zezwolenie producentom wytwarzającym dla niego silniki na wprowadzenie do obrotu maksymalnie 10 dodatkowych silników o mocy znamionowej powyżej 1 800 kW do zainstalowania w lokomotywach przeznaczonych wyłącznie do użytku w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii. Lokomotywy będą uważane za spełniające ten wymóg jedynie, gdy wydano dla nich świadectwo bezpieczeństwa uprawniające do eksploatacji w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii lub gdy kwalifikują się one do otrzymania takiego świadectwa.

Takie zezwolenie przyznaje się jedynie, gdy istnieje techniczne uzasadnienie niemożności spełnienia wartości granicznych emisji etapu III B.

- 1.4. WUO powinien dołączyć następujące informacje do wniosku do organu zatwierdzającego:
- a) próbkę etykiet do zamocowania na każdym egzemplarzu maszyny samojezdnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowany będzie silnik wprowadzony do obrotu według »formuły elastycznej«. Etykieta powinna zawierać następujący tekst: »MASZYNA NR ... (seria maszyn) Z ... (całkowita liczba maszyn w danym przedziale mocy) Z SILNIKIEM NR ... MAJĄCYM HOMOLOGACJĘ TYPU (według dyrektywy 97/68/WE) NR ...«;
 - b) próbkę dodatkowej etykiety, która będzie zamocowana na silniku, zawierającej tekst podany w pkt 2.2.
- 1.5. WUO przekazuje organowi zatwierdzającemu wszelkie niezbędne informacje dotyczące wdrożenia »formuły elastycznej«, których organ ten może zażądać w celu podjęcia decyzji.
- 1.6. WUO przekazuje każdemu występującemu o to organowi zatwierdzającemu w państwach członkowskich wszelkie informacje wymagane przez ten organ zatwierdzający w celu potwierdzenia, że każdy silnik, co do którego zgłoszono wniosek o wprowadzenie do obrotu według »formuły elastycznej«, lub oznaczony jako taki, został odpowiednio zgłoszony lub oznakowany.”.
-