



Dokumentowanie klasy emisji spalin dotyczące pojazdów użytkowych

Stan na: 01 stycznia 2023

1. Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego na terenie Niemiec:

a) Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego w Niemczech, z dokumentami pojazdu wydanymi od 1 października 2005 r.

W przypadku pojazdów zarejestrowanych w Niemczech z dokumentami pojazdu ujednoliconymi wg norm unijnych klasy emisji spalin można ustalić na podstawie tekstu w punkcie 14 lub kodu pojazdu w punkcie 14.1. Poniższa tabela przedstawia zestawienie najczęściej występujących kodów emisji spalin pojazdów użytkowych:

Lp.	Kod	Klasa emisji spalin / hałasu	Wynik EURO	Kategoria wg załącznika 1 do niemieckiej ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych (BFStrMG)
	Kod w pkt. 14.1 dokumentu pojazdu (dowodu rejestracyjnego), część I dla pojazdów zarejestrowanych w Niemczech	Tekst w pkt. 14 dokumentu pojazdu (dowodu rejestracyjnego), część I dla pojazdów zarejestrowanych w Niemczech		(w przypadku *1 oraz wyposażenia pojazdu w filtr cząstek stałych prosimy bezwzględnie przestrzegać podanych wskazówek)
1	0000	BRAK	EURO 0	F
2	0088	BRAK DANYCH DOT. KL. EMISJI	EURO 0	F
3	0098	POJAZD ZABYTKOWY	EURO 0	-
4	0099	BRAK	EURO 0	F
5	0601	GKL: G1	EURO 0	F
6	0602	GKL: G1 OEST	EURO 0	F
7	0610	SKL: S1	EURO 1	F
8	0611	SKL: S1, GKL: G1	EURO 1	F
9	0612	SKL: S1, GKL: G1 OEST	EURO 1	F
10	0620	SKL: S2	EURO 2	E *1
11	0621	SKL: S2, GKL: G1	EURO 2	E *1
12	0622	SKL: S2, GKL: G1 OEST	EURO 2	E *1
13	0630	93/59/EWG I	EURO 1	F
14	0631	93/59/I GKL: G1	EURO 1	F
15	0632	93/59/I GKL: G1 OEST	EURO 1	F
16	0633	96/69/EG I	EURO 2	E *1
17	0634	98/69/EG I, A	EURO 3	D *1
18	0635	98/69/EG I; B	EURO 4	C
19	0640	93/59/EWG II	EURO 1	F
20	0641	93/59/II GKL: G1	EURO 1	F
21	0642	93/59/II GKL: G1 OEST	EURO 1	F
22	0643	96/69/EG II	EURO 1	F
23	0644	98/69/EG II; A	EURO 2	E *1
24	0645	98/69/EG II, B	EURO 3	D *1
25	0650	93/59/EWG III	EURO 1	F
26	0651	93/59/III GKL: G1	EURO 1	F
27	0652	93/59/III GKL: G1 OEST	EURO 1	F
28	0653	96/69/EG III	EURO 1	F
29	0654	98/69/EG III; A	EURO 2	E *1
30	0655	98/69/EG III, B	EURO 3	D *1
31	0660	94/12/EG (M)	EURO 2	E *1
32	0661	94/12/EG (M), GKL: G1	EURO 2	E *1
33	0670	1999/96/EG; A	EURO 3	D *1
34	0671	1999/96/EG; A, GKL: G1	EURO 3	D *1
35	0680	1999/96/EG; B1	EURO 4	C
36	0681	1999/96/EG; B1, GKL: G1	EURO 4	C
37	0683	1999/96/EG; B2	EURO 5	B
38	0684	1999/96/EG; B2, GKL: G1	EURO 5	B
39	0690	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	B
40	0691	1999/96/EG; C; EEV; GKL: G1	EEV 1	B
41	35A0	EURO5;A;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO5;D;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO5;E;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B

44	35F0	EURO5;F;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
45	35H0	EURO5;H;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO5;I;PI/CI;N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO5;J;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO5;L;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO5;M;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO6;N;CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO6;O;CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO6;P;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO6;Q;CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO6;R;CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO6;S;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO6;T;CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO6;U;CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO6;V;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO6;W;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO6;X;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO6;Y;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO6;ZA;PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO6;ZB;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO6;ZC;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO6;ZD;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO6;ZE;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO6;ZF;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	36ZG	EURO6;ZG;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
69	36ZH	EURO6;ZH;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
70	36ZI	EURO6;ZI;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
71	36ZJ	EURO6;ZJ;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
72	36ZK	EURO6;ZK;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
73	36ZL	EURO6;ZL;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
74	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
75	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
76	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
77	66D0	EURO VI; D; M, N	EURO 6	A
78	66E0	EURO VI; E; M, N	EURO 6	A
79	6644	EURO VI; 44; M1, N	EURO 6	A
80	6645	EURO VI; 45; M, N	EURO 6	A

W tabeli uwzględniono wyłącznie przypadki typowe dla pojazdów wykorzystywanych do transportu towarów. Przyporządkowanie pojazdu do normy Euro w oparciu o kody i teksty, których nie uwzględniono w powyższej tabeli, odbywa się m.in. na podstawie Wykazu klasyfikacji silnikowych i ich przyczep (SV 1), wydane przez Federalny Urząd ds. Ruchu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).

***1 Informacja dotycząca wyposażenia pojazdów w systemy redukcji cząstek stałych:**

Jeśli w pojazdach klasy emisji spalin S2 i S3 zainstalowano dodatkowo system redukcji cząstek stałych, pojazdy należy zaliczyć – **lecz wyłącznie pod tym warunkiem** – do korzystniejszej kategorii opłat drogowych zgodnie z następującą tabelą:

Klasa emisji spalin	Instalacja systemu redukcji cząstek stałych	Kategoria wg załącznika 1 do BFStrMG	Stawka opłaty wg EURO
S2	PMK*2 1 lub wyższa	D	3
S3	PMK*2 2 lub wyższa	C	4

*2 Kategoria redukcji emisji cząstek stałych

Podczas wykupu w systemie poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych należy podać odpowiednią normę Euro.

W nielicznych przypadkach może się okazać, że w dokumentach pojazdu (dowodzie rejestracyjnym), część I w pkt. 22 bądź lit. V.9 wpisana jest inna klasa emisji spalin (z reguły korzystniejsza). Wówczas pod uwagę bierze się klasę korzystniejszą.

Kategoria redukcji emisji cząstek stałych jest wpisana w pkt. 22.

W przypadku pojazdów użytkowych z dokumentami pojazdu ujednoczonymi wg norm unijnych, dopuszczonych do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy, kod podany w pkt. 14.1 niekoniecznie odpowiada niemieckiemu systemowi klasyfikacji emisji spalin. W pkt. 14.1 mogą być wpisane także inne narodowe kody państw członkowskich UE. W przypadku pojazdów użytkowych, które są dopuszczone do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy zastosowanie znajdują tylko informacje podane w sekcjach 2 i 3 jak niżej:

b) Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego w Niemczech z dokumentami pojazdu wydanymi do dnia 30 września 2005 r.

W przypadku wcześniejszej wersji dokumentów pojazdu używanej w Niemczech należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w dowodzie rejestracyjnym lub karcie pojazdu widnieje tekst podany w powyższej tabeli i czy może zostać przyporządkowany do jednej z norm Euro. W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz sekcja 3).

2. Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec:

a) pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec i posiadające dokumenty pojazdu ujednoczone wg norm unijnych

W przypadku pojazdów użytkowych posiadających dokumenty pojazdu ujednoczone wg norm unijnych i dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w pkt. 14, lit. V.9 lub w uwagach widnieje tekst, który przywołuje jedną z dyrektyw UE podanych w powyższej tabeli pod lp. 13 do 40 (np.: (np.: „93/59/EWG I“) i czy na tej podstawie można przyporządkować jedną z norm Euro (w powyższym przykładzie dyrektywa oznacza normę Euro 1). W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz sekcja 3).

b) pojazdy silnikowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec i nieposiadające dokumentów pojazdu ujednoczonych wg norm unijnych

W przypadku pojazdów użytkowych nieposiadających dokumentów pojazdu ujednoczonych wg norm unijnych i dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec, należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w dokumentach pojazdu widnieje tekst, który przywołuje jedną z dyrektyw UE podanych w powyższej tabeli pod lp. 13 do 40 i czy na tej podstawie można przyporządkować jedną z norm Euro. W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz sekcja 3).

3. Inne możliwości dokumentowania klasy emisji spalin pojazdów użytkowych dopuszczonych do ruchu drogowego w Niemczech bądź w innym kraju:

Jeżeli w przypadku pojazdów użytkowych dopuszczonych do ruchu drogowego w Niemczech bądź w innym kraju udokumentowanie klasy emisji spalin w myśl powyższych reguł okaże się niemożliwe, wówczas klasę emisji można udokumentować, przedkładając:

1. aktualną decyzję podatkową dotyczącą pojazdu w języku niemieckim lub
2. ważny dokument potwierdzający spełnienie przez ten pojazd określonych wymogów ochrony środowiska.

Powyższe dotyczy także ewentualnej konieczności udokumentowania kategorii redukcji emisji cząstek stałych (PMK). Regulacje zapisano w przepisach § 7 ust. 2 rozporządzenia w sprawie poboru, dokumentowania prawidłowego wnoszenia oraz zwracania opłat drogowych (Lkw-MautV) lub § 8 ust. 1 w połączeniu z § 7 ust. 2 Lkw-MautV (treść Lkw-MautV jest dostępna na stronie <http://www.gesetze-im-internet.de>).

Dokumentem do punktu 2 może być zezwolenie EKMT (m.in. pojazd „EURO IV bezpieczny“, „EURO V bezpieczny“, „EURO VI bezpieczny“). W ten sposób można udokumentować odnośną normę Euro na podstawie dokumentu pojazdu.

Jeżeli na tej podstawie nie można ustalić klasy emisji spalin, można ją **uwiarygodnić** poprzez złożenie:

- dokumentu wydanego przez producenta, zawierającego homologację silnika lub homologację systemu redukcji cząstek stałych, w języku niemieckim. Dokument musi potwierdzać fakt zamontowania w danym pojeździe (np. przez podanie numeru rejestracyjnego pojazdu bądź numeru podwozia) silnika o niskiej emisji spalin lub systemu redukcji cząstek stałych;
- opinii niezależnego rzeczoznawcy na temat homologacji silnika lub homologacji systemu redukcji cząstek stałych, w języku niemieckim. Dokument musi potwierdzać fakt zamontowania w danym pojeździe silnika o niskiej emisji spalin lub systemu redukcji cząstek stałych.

W przypadku przedłożenia innych dokumentów Federalny Urząd Logistyki i Mobilności decyduje według własnego uznania o tym, czy na podstawie przedłożonych dokumentów dotyczących pojazdu podlegającego obowiązkowi uiszczenia opłat drogowych można jednoznacznie ustalić właściwą klasę emisji spalin [§ 7 ust. 3 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV) lub § 8 ust. 4 w powiązaniu z § 7 ust. 3 Lkw-MautV]. Jeżeli z przedłożonych dokumentów będą wynikały sprzeczności co do klasy emisji spalin, wówczas klasę emisji, do której pojazd zostanie przyporządkowany, można wyznaczyć przy uwzględnieniu reguł domniemania obowiązujących w przypadku pojazdów, które są dopuszczone do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy.

Reguły domniemania dotyczące pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec [§ 8 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV)]:

Jeżeli dla pojazdów podlegających obowiązkowi uiszczenia opłat drogowych, które zostały dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec, nie przedłożono wymienionych dokumentów lub przedłożono dokumenty sprzeczne, wówczas można domniemywać, że:

1. pojazd należy do klasy emisji spalin S6 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 31 grudnia 2013 r.,
2. pojazd należy do klasy emisji spalin S5 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2009 r. oraz przed 1 stycznia 2014 r.,
3. pojazd należy do klasy emisji spalin S4 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2006 r. oraz przed 1 października 2009 r.,
4. pojazd należy do klasy emisji spalin S3 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2001 r. oraz przed 1 października 2006 r.,
5. pojazd należy do klasy emisji spalin S2 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 1996 r. oraz przed 1 października 2001 r.,
6. pojazd należy do klasy emisji spalin S1 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 1993 r. oraz przed 1 października 1996 r.,
7. pojazd nie należy do żadnej klasy emisji spalin w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego przed 1 października 1993 r.

Jeśli pojazd spełnia wymogi punktu 7, należy podać normę Euro 0. Numer ten wpisuje się także w przypadku braku odpowiednich dokumentów. Wpis Euro 0 zasadniczo nie jest kwestionowany.

4. Przedłożenie sprzecznych dokumentów:

Jeśli z przedłożonych podczas kontroli dokumentów wynika sprzeczność w odniesieniu do klasy emisji spalin, Federalny Urząd Logistyki i Mobilności decyduje według własnego uznania o tym, czy można jednoznacznie ustalić właściwą klasę emisji spalin, i określa klasę emisji, do której pojazd zostanie przyporządkowany, oraz przedział czasu, w którym ta klasa obowiązuje.

5. Pojazdy o nieprawidłowej emisji spalin:

Zasada opisana w sekcji 4 obowiązuje również, jeśli stwierdzone podczas kontroli fakty wskazują na ograniczenie działania lub brak systemu oczyszczania spalin lub redukcji emisji cząstek stałych. W poważnych przypadkach właściwe re-

gulatory przewidują pobór najwyższej stawki (por. informacje w sekcji 6).

Jeśli pojazd podlegający obowiązkowi uiszczenia opłaty drogowej zwróci uwagę na skutek wyjątkowo dużej emisji hałasu lub nadmiernej emisji spalin, lub wystąpią istotne przesłanki do zastosowania domniemania (por. informacje w sekcji 3), Federalny Urząd Logistyki i Mobilności może zażądać okazania dokumentu uzasadniającego przypisanie pojazdu użytkowego do danej klasy emisji [§ 8 ust. 3 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV)].

6. Nieprawidłowo udokumentowana klasa emisji spalin:

W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowego udokumentowania klasy emisji spalin pojazdu naliczona zostanie najwyższa stawka kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w kategorii F wg załącznika 1 do ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych (§ 5 zdanie czwarte ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych). Dłużnik z tytułu opłat drogowych może dostarczyć prawidłowe udokumentowanie klasy emisji w późniejszym terminie. Jeśli dokument taki nie zostanie przedstawiony najpóźniej do zakończenia postępowania odwoławczego, utrzymana zostaje najwyższa stawka.