



Dokumentowanie klasy emisji spalin dotyczące pojazdów użytkowych

Stan na: 1 lipca 2018 r.

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, klasę 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 emisji spalin	Klasa emisji spalin / hałasu	Wynik NORMA 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	KEINE	EURO 0	F
2	0088	EMISSIONSKL. NICHT BEK.	EURO 0	F
3	0098	OLDTIMER	EURO 0	-
4	0099	KEINE	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	EURO 5; A; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO 5; D ; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO 5; E; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
44	35F0	EURO 5; F; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
45	35H0	EURO 5; H; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO 5; I; PI/CI;N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO 5; J; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO 5; L; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO 5; M; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO 6; N; CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO 6; O; CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO 6; P; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO 6; Q; CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO 6; R; CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO 6; S; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO 6; T; CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO 6; U; CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO 6; V; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO 6; W; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO 6; X; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO 6; Y; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO 6; ZA; PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO 6; ZB; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO 6; ZC; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO 6; ZD; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO 6; ZE; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO 6; ZF; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
69	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
70	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
71	66D0	EURO VI; D; 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), wydanego 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 (= norma Euro 2 i 3) zainstalowano dodatkowo system redukcji cząstek stałych, pojazdy należy zaliczyć – **lecz wyłącznie pod tym warunkiem** – do korzystniejszej kategorii opłat drogowych zgodnie z następującą tabelą:

Norma Euro	Instalacja systemu redukcji cząstek stałych	Kategoria wg załącznika 1 do niemieckiej ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych (BFStrMG)	Stawka opłaty wg EURO
2	PMK*2 1 lub wyższa	D	3
3	PMK*2 2 lub wyższa	C	4

*2 Kategoria redukcji 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 pod numerem 22 bądź literą 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 pod numerem 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 punkcie 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 pkt 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 pkt 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 punkcie 14, 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 pkt 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 pkt 3).

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

Jeżeli w przypadku ciężkich 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, przedstawiając:

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 postanowieniach § 7 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (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 CEMT (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 **udokumentować** 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 Transportu Towarowego (BAG) decyduje według własnego uznania o tym, czy na podstawie przedłożonych dokumentów dotyczących pojazdu podlegającego opłatom drogowym 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 uiszczania 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., a 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., a 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., a 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., a 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., a 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 Transportu Towarowego 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 dot. poz. 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 regulacje przewidują pobór najwyższej stawki (por. informacje do 6).

Jeśli pojazd podlegający opłatom drogowym zwróci uwagę na skutek wyjątkowo dużej emisji hałasu lub nadmiernej emisji spalin, lub wystąpią istotne przesłanki do zastosowania domniemania (por. informacje do 3), Federalny Urząd Transportu Towarowego (BAG) 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. 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.