

Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

Silniki benzynowe



emisja [g/km]	EURO 1 od 01.1992	EURO 2 od 01.1996	EURO 3 od 01.2000	EURO 4 od 01.2005	EURO 5 od 09.2009	EURO 6 od 09.2014
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005*	0,005*

*silniki z wtryskiem bezpośrednim

Silniki wysokoprężne



emisja [g/km]	EURO 1 od 01.1992	EURO 2 od 01.1996	EURO 3 od 01.2000	EURO 4 od 01.2005	EURO 5 od 09.2009	EURO 6 od 09.2014
CO	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,05
NO _x	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NO _x	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Pojazdy dwukołowe



emisja [g/km]	EURO 1 od 06.1999	EURO 2 od 04.2003	EURO 3 od 01.2007
CO	13	5,5	2
HC	3	1	0,3
NO	0,3	0,3	0,15

Wartości w g/km (gram na kilometr)

CO -tlenek węgla

HC -węglowodory

NO_x -tlenki azotu

PM -cząstki stałe

- Euro I** - zaczęło obowiązywać w 1992 r i od tego czasu auta benzynowe wytwarzane w Europie mają zwykle katalizator. W Polsce jest on obowiązkowy w samochodach wyprodukowanych po 1 lipca 1995 r., a jego obecność powinna być sprawdzana podczas okresowych badań technicznych.
- Euro II** - weszło w styczniu 1996 r i od tego czasu w dieslach pojawiły się katalizatory utleniające. Na badaniu technicznym nie da się wykryć poprawności działania tego elementu, a więc diagnosta tylko sprawdza jego obecność.
- Euro III** - wprowadzono w styczniu 2000 r. Skupiono się głównie na redukcji ilości węglowodorów oraz tlenków azotu. Auta mają od tego czasu dość rozbudowane systemy recyrkulacji spalin oraz między innymi filtry oparów paliwa z baku.
- Euro IV** - zaczęło obowiązywać od początku 2005 r. Większe zmiany dotyczyły głównie silników Diesla, gdzie m.in o połowę ograniczono emisję cząstek stałych. Od tego czasu na placu boju pozostały praktycznie wyłącznie diesle z wtryskiem common rail lub pompowtryskiwaczami.
- Euro V** - wprowadzone zostało w styczniu 2009 r i w głównej mierze zmiany znów dotknęły jednostki wysokoprężne. Aby móc obniżyć emisję cząstek stałych 5-krotnie w stosunku do Euro IV, konieczne okazało się zastosowanie filtrów cząstek stałych. Już produkowane modele wymóg stosowania filtrów DPF/FAP objął rok później.
- Euro VI** - norma została wprowadzona we wrześniu 2014 r i wprowadziła duże redukcje emisji tlenków azotu.