

Bruksela, 10 października 2023 r.
(OR. en)

13843/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0042(COD)

CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780

NOTA

Od:	Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	13361/23 + COR 1
Nr dok. Kom.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Dotyczy:	Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 14 lutego 2023 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich¹.

¹ Dok. 6539/23 + ADD 1 – ADD 5.

2. Wniosek ma przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych poprzez ustanowienie nowych wzmocnionych celów redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na 2030 r. (z 30 % do 45 %), 2035 r. (65 %) i 2040 r. (90 %) oraz rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia z samochodów ciężarowych na autobusy, autokary i przyczepy. Jego celem jest również zachęcanie do zwiększania udziału pojazdów bezemisyjnych w unijnym parku pojazdów ciężkich przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony i wzmocnienia innowacji i konkurencyjności tego sektora.
3. W Parlamencie Europejskim na sprawozdawcę wniosku w imieniu Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) wyznaczony został Bas Eickhout (Zieloni/WSE, NL). Oczekuje się, że komisja ENVI przyjmie swoje sprawozdanie w dniach 23–24 października 2023 r., a następnie w drugiej połowie listopada 2023 r. odbędzie się głosowanie na posiedzeniu plenarnym.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał swoją opinię w dniu 12 lipca 2023 r. Komitet Regionów postanowił w dniu 10 maja 2023 r. nie wydawać opinii.
5. Na posiedzeniu w dniu 20 czerwca 2023 r. Rada przeprowadziła nad tym wnioskiem debatę dotyczącą kierunków polityki. Na szczęblu grupy roboczej prezydencja hiszpańska kontynuowała analizę wniosku na trzech posiedzeniach Grupy Roboczej ds. Środowiska. Na ostatnim posiedzeniu w dniu 28 września 2023 r. grupa robocza przeanalizowała trzeci zmieniony kompromisowy tekst prezydencji².
6. W dniu 4 października 2023 r. Komitet Stałych Przedstawicieli (Coreper) przeanalizował wniosek w oparciu o czwarty kompromis prezydencji³, w którym utrzymano główne elementy wniosku Komisji i zaproponowano szereg ograniczonych dostosowań.
7. Najnowszy kompromisowy tekst prezydencji znajduje się w załączniku do niniejszej noty.

² Dok. 13240/23.

³ Dok. 13361/23 + COR 1.

II. GŁÓWNE ELEMENTY KOMPROMISOWEGO TEKSTU PREZYDENCJI

8. Prezydencja podtrzymuje wniosek Komisji w odniesieniu do głównych celów na lata 2030, 2035 i 2040 (art. 3a) oraz główne proponowane zmiany w poprzednich tekstach kompromisowych, jak następuje:

- obniżenie progu emisji CO₂ w odniesieniu do definicji pojazdu bezemisyjnego (art. 3 pkt 11);
- uwzględnienie specyfiki bardzo ciężkich zestawów (art. 3 pkt 24, art. 14, załącznik IV, motywy);
- obniżenie celu dla naczep z 15 % do 7,5 % (załącznik I pkt 4.3.1);
- usunięcie zwolnienia dotyczącego ograniczonej części z celu dotyczącego 100 % bezemisyjnych autobusów miejskich na 2030 r. (art. 3b);
- zwolnienie autobusów międzymiastowych z celu dotyczącego 100 % bezemisyjnych autobusów miejskich na 2030 r. (załącznik I pkt 4.2 i 4.3.1);
- rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia na pojazdy bezemisyjne z dwóch kategorii pojazdów ciężkich (załącznik I pkt 1.1.1);
- uwzględnienie wpływu przeglądu norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na eksploatację takich pojazdów w państwach trzecich (motyw 12);
- dalsze wzmocnienie klauzuli przeglądowej za pomocą szeregu przepisów, w tym w odniesieniu do celu bezemisyjności dla autobusów miejskich (art. 15);
- dalsze doprecyzowanie kryteriów oceny związanych z bezpieczeństwem dostaw w procedurach udzielania zamówień publicznych na autobusy miejskie w celu uproszczenia wdrażania przez organy publiczne i zapewnienia solidności prawnej (art. 3c, motywy);
- zmiana rozporządzenia (UE) 2018/858 w sprawie homologacji typu, w tym w odniesieniu do e-przyczep (art. 2a).

III. AKTUALNA SYTUACJA

9. Na podstawie przeprowadzonych dotychczas dyskusji prezydencja podtrzymała zmiany zaproponowane w poprzednim wniosku kompromisowym i proponuje zmianę art. 15 dotyczącego przeglądu wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, aby przesunąć termin przeglądu z 2028 r. na 2027 r.⁴ Prezydencja uważa, że jej najnowszy tekst kompromisowy odzwierciedla równowagę między różnymi stanowiskami delegacji.

IV. WNIOSEK

10. Rada (ds. Środowiska) jest proszona o rozwiązanie nierozstrzygniętych kwestii i uzgodnienie podejścia ogólnego na posiedzeniu w dniu 16 października 2023 r. na podstawie tekstu⁵ zamieszczonego w załączniku do niniejszej noty. To podejście ogólne będzie stanowiło mandat Rady do negocjacji z Parlamentem Europejskim w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

⁴ Ponadto w art. 3c ust. 1 dotyczącym procedur udzielania zamówień publicznych wprowadzono korektę o charakterze technicznym, aby przywrócić odniesienie do „w zgodności z” w tekście (art 3c ust. 1 wiersze 7–8 w wersji angielskiej), które w poprzednim tekście kompromisowym zostało błędnie skreślone.

⁵ Nowy tekst zaznaczono **wytluszczeniem i podkreśleniem**, a nowe skreślenia – symbolem [...].

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/858

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego³, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu[...]⁴. Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.
- (2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie [...] transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.
- (3) Unia zobowiązała się ograniczyć emisje netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. [...] poniżej poziomu z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.

³ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

⁴ [...]

- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁵ Unia zapisała w [...] unijnym akcie ustawodawczym cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. Ponadto w [...] rozporządzeniu tym [...] ustanowiono wiążący cel Unii zakładający ograniczenie [...] emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziału wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.
- (6) Pakiet legislacyjny „Gotowi na 55”, [...] zaproponowany przez [...] Komisję w 2021 r., służy realizacji celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. Obejmuje on wiele obszarów polityki. Zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁶ stanowi nieodłączny element tego pakietu ustawodawczego.
- (7) W swoim [...] komunikacie z dnia 18 maja 2022 r. pt. „Plan REPowerEU”⁷ Komisja przedstawiła plan uniezależnienia Unii od rosyjskich paliw kopalnych na długo przed końcem obecnego dziesięciolecia. W komunikacie podkreślono znaczenie m.in. dalszego zwiększania efektywności energetycznej i ograniczania zużycia paliw kopalnych w sektorze transportu, w którym elektryfikację można połączyć z wykorzystaniem wodoru odnawialnego w celu zastąpienia paliw kopalnych.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

⁷ [...]

- (8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. poniżej poziomów z 1990 r., [...] a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 [...]. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji emisji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.
- (9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby bezemisyjnych pojazdów ciężkich, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. Bezemisyjne pojazdy ciężkie obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami [...] są kontynuowane [...].
- (10) [...]Należy określić nowe, zwiększone docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres po 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich na rynek unijny oraz do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

- (11) Komunikat Komisji z dnia 5 maja 2021 r. pt. „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy” [...] ma na celu doprowadzenie do współtworzenia ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka transformacji [...] uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego [...] oraz konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi. [...] Opiera się ona także na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy, [...] takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz czerpie z mechanizmu wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka transformacji uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na [...] poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania [...] Społecznego Funduszu Klimatycznego ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955⁸ (zwanego dalej „Społecznym Funduszem Klimatycznym”) do wspierania mikroprzedsiębiorstw w [...] zakupie [...] bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. Komunikat Komisji z dnia 1 lutego 2023 r. pt. „Plan przemysłowy Zielonego Ładu na miarę epoki neutralności emisyjnej” [...] ⁹[...] ma na celu zwiększenie konkurencyjności europejskiego przemysłu technologii neutralnych emisyjnie oraz wspieranie szybkiej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej. [...] Plan ten ma na celu zapewnienie bardziej sprzyjającego otoczenia dla zwiększenia [...] zdolności produkcyjnych Unii w zakresie technologii i produktów neutralnych emisyjnie niezbędnych do osiągnięcia [...] ambitnych celów klimatycznych Unii.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. ustanawiające Społeczny Fundusz Klimatyczny i zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 1).

⁹ [...]

- (12) Tym docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów ma towarzyszyć konieczny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono w [...] rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁰. Należy rozważyć wpływ niniejszego rozporządzenia na możliwość eksploatacji poza Unią nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w UE ze względu na ewentualne ograniczenia infrastrukturalne w państwach trzecich.
- (13) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji[...] w sieć[...] elektroenergetyczną, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń. [...] Z myślą o docelowych poziomach redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na 2030 r. ustanowionych na mocy niniejszego rozporządzenia [...] udział bezemisyjnych pojazdów ciężkich w całym parku pojazdów ciężkich poruszających się po drogach [...] oraz zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.
- (14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na bezemisyjne pojazdy ciężkie, należy im zapewnić odpowiednią pewność i elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów ciężkich. [...] Należy zatem dalej stosować podejście polegające na [...] wzmacnianiu poziomów docelowych co pięć lat.

¹⁰ [...] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę 2014/94/UE [...] (Dz.U. ...).

- (15) Ze względu na niejednorodną strukturę [...] całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy [...] rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem w przypadku wszystkich zastosowań niszowych. Może to [...] obejmować [...] pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. [...] Takie pojazdy [...] powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w docelowym poziomie redukcji emisji CO₂ na 2040 r., aby uwzględnić [...] przyszły rozwój technologii.
- (15a) Aby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza w miastach, a także zapewnić wydajne i bardziej zrównoważone usługi transportowe, kluczowe znaczenie ma rozwiązanie problemu emisji z autobusów miejskich. Ponieważ dostępność autobusów miejskich jest niezbędna do osiągnięcia tych celów, ważne jest bezpieczeństwo dostaw takich autobusów, a instytucje zamawiające powinny korzystać z przepisu dotyczącego zamówień publicznych zawartego w art. 3c w celu określania wkładu w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw przy przyznawaniu zamówienia.
- (16) Udzielając zamówień publicznych na zakup autobusów miejskich lub korzystanie z nich, a także zamówień publicznych na usługi dotyczące korzystania z takich autobusów, instytucje zamawiające powinny rozważyć wkład w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw względem pewnych kryteriów, które powinny obejmować co najmniej jeden z następujących elementów: dostępność podstawowych części zamiennych, zmiany w łańcuchu dostaw lub szczególne wymogi w zakresie certyfikacji lub dokumentacji, między innymi. W przypadku państw trzecich, z którymi Unia nie zawarła, w sposób wielostronny lub dwustronny, umowy zapewniającej przedsiębiorstwom unijnym porównywalny i skuteczny dostęp do rynków tych państw trzecich (państw nieobjętych GPA), możliwe jest uwzględnienie odsetka produktów będących przedmiotem ofert pochodzących z państw trzecich określonego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013.

- (16a) Stosowanie wkładu w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw zgodnie z art. 3c nie powinno naruszać stosowania art. 25 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE oraz art. 43 i 85 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE, a instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny uwzględnić[...] wytyczne zawarte w komunikacie Komisji z dnia 24 lipca 2019 r. pt. „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” [...].
- (17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci [...] mają wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej bezemisyjnych pojazdów ciężkich. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący bezemisyjnych i niskoemisyjnych ciężkich („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany [...] od 2030 r.
- (18) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242 przeprowadzono ocenę możliwości [...] przydzielenia dochodów z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie [...] nie pomogłoby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii Europejskiej zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

- (19) Należy rozszerzyć przedmiot rozporządzenia (UE) 2019/1242, aby objąć nim również obowiązki w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, które w drodze niniejszego rozporządzenia włącza się do rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- (20) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242 tak, aby obejmowało ono ten sam zakres co rozporządzenie Parlamentu i Rady (UE) 2018/956¹¹.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

- (21) W przypadku pojazdów ciężkich, [...] które nie są objęte zakresem unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy ciężkie zaprojektowane i zbudowane do użytku przez siły zbrojne i pojazdy gąsienicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym t[...]e pojazdy ciężkie [...] nie [...] muszą osiągać docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Pojazdy [...] ciężkie zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego [...] lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, w przypadku których uzyskano homologację typu na zasadzie dobrowolności, powinny również być zwolnione z [...] obowiązku osiągnięcia docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ [...] określonych w niniejszym rozporządzeniu – o ile producent nie zwróci się o objęcie tym obowiązkiem tych pojazdów ciężkich – aby nie tworzyć zachęty do nieuzyskiwania dla [...] t[...]ych pojazdów ciężkich homologacji typu na zasadzie dobrowolności [...], co miałyby negatywne skutki dla bezpieczeństwa i środowiska. Państwa członkowskie powinny być również uprawnione do [...] zwolnienia z obowiązku osiągnięcia docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu [...] pojazdów ciężkich, które nie są specjalnie zaprojektowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, lecz są zarejestrowane na potrzeby takiego użytku – takie jak zwykłe autokary używane do transportu sił policyjnych lub wojskowych – przez potwierdzenie, że takie zwolnienie [...] leży w interesie publicznym. Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów ciężkich [...], które uzyskały homologację typu, ale dla których nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, t[...]e pojazdy ciężkie [...] nie muszą osiągać docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ określonych [...] w niniejszym rozporządzeniu. Są to [...] na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy ciężkie używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy ciężkie o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy ciężkie mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy [...] o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t. Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

- (22) Należy wprowadzić definicje niektórych terminów w celu zharmonizowania terminologii stosowanej w rozporządzeniu (UE) 2019/1242[...] z terminologią dotyczącą homologacji typu pojazdu stosowaną w prawodawstwie Unii, w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)¹² 2018/858 i rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400¹³.
- (23) Na potrzeby nowo wprowadzonego przenoszenia pojazdów ciężkich między producentami oraz w celu ustanowienia zwolnienia dla producentów wytwarzających tylko niewielką liczbę pojazdów ciężkich w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dodać definicję terminu „grupa podmiotów powiązanych”, o treści zgodnej z terminologią stosowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631¹⁴ w odniesieniu do pojazdów lekkich.
- (24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji emisji dla podgrup pojazdów, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów ciężkich wchodzących w skład tych podgrup.
- (25) Ponieważ emisje CO₂ związane z przyczepami mają duży wpływ na ogólny poziom emisji [...]CO₂ i zużycie energii przez silnikowe pojazdy ciężkie, należy również określić odpowiednie docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla [...]przyczep[...].

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.

¹³ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1).

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

- (26) W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.
- (27) Obowiązkowy minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich powinien odzwierciedlać społeczne zapotrzebowanie na przystępny cenowo transport publiczny, w tym na obszarach wiejskich. Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu takich autobusów, jak i ich całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z [...] eksploatacji takich autobusów miejskich. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów[...], [...] a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu, zdefiniowanemu w art. 2 pkt 2 rozporządzenia (UE) 2023/955¹⁵, dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego.
- (28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku 2029, ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich.
- (29) Ponieważ w kontekście oceny zgodności należy uwzględniać podmioty gospodarcze, a nie osoby prawne, producentom powiązanym gospodarczo powinno się zezwalać, z zachowaniem określonych limitów, na przenoszenie między nimi pojazdów ciężkich do celów rozliczania t[...]ych pojazdów ciężkich na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242.

¹⁵[...]

- (30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie bezemisyjnych pojazdów ciężkich między podmiotami niepowiązanymi.
- (31) Aby uniknąć nieproporcjonalnie wysokich kosztów [...] przestrzegania przepisów oraz zmniejszyć obciążenie administracyjne, [...] drobni producenci pojazdów ciężkich spełniający określone wymogi prawne byli zwolnieni[...] z obowiązku zachowania zgodności z docelowymi poziomami redukcji emisji CO₂. Ponieważ drobni producenci pojazdów są zobowiązani do wypełniania obowiązków sprawozdawczych wynikających z rozporządzenia (UE) 2019/1242, istnieje odpowiedni mechanizm kontroli w odniesieniu do tych producentów.
- (32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ [...] są stale [...] zaostżane i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość.
- (33) W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dla każdej kategorii pojazdów wyraźnie określić, [...]kim jest producent, któremu należy przypisać dany pojazd ciężki, uwzględniając tym samym w szczególności poszczególne schematy pojazdów ciężkich kategorii M.
- (34) Przepisy dotyczące weryfikacji danych z monitorowania powinny również obejmować [...] ewentualną korektę[...] *ex post* błędów zawartych w takich przekazanych danych oraz sposób postępowania Komisji w odniesieniu do takich korekt na potrzeby wdrażania [...]docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dotyczących unijnego parku pojazdów.
- (35) Należy zmienić ocenę emisji odniesienia CO₂, aby obejmowała również podgrupy pojazdów nowo włączone w zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242.

- (36) Niezbędnym warunkiem wdrożenia rozporządzenia (UE) 2019/1242 jest monitorowanie i sprawozdawczość przez producentów i państwa członkowskie. [...] Włączenie rozporządzenia (UE) 2018/956 do rozporządzenia (UE) 2019/1242 powinno przynieść synergię i umożliwić interpretację przepisów z uwzględnieniem celów obu rozporządzeń.
- (37) [...] Przy [...] włączaniu do rozporządzenia (UE) 2019/1242 przepisów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/956 należy skorzystać z okazji, aby nieznacznie [...] zmodyfikować te przepisy w świetle doświadczeń[...] zdobytych podczas dwóch pierwszych cykli sprawozdawczości na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/956.
- (38) Biorąc pod uwagę fakt, że określenia emisji CO₂ nie będą już dokonywali wyłącznie producenci, obowiązek zgłaszania[...] emisji CO₂ i innych danych technicznych pojazdów ciężkich należy rozszerzyć, obejmując oprócz producentów podmioty, które dokonują ustaleń dotyczących tych pojazdów ciężkich na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362¹⁶. Dane, które mają być zgłaszane, powinny obejmować dokumentację producenta.
- (39) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i sprawozdawczości pozostawały przez cały czas odpowiednie do oceny stopnia, w jakim park pojazdów ciężkich przyczynia się do realizacji docelowych poziomów redukcji emisji CO₂, [...] w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii redukcji emisji CO₂ oraz na temat wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, [...] a także w celu zapewnienia, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacyjnych i dla zapewnienia porównywalności, [...] oraz w celu uzupełnienia przepisów o grzywnach administracyjnych Komisja powinna mieć [...] możliwość uwzględnienia postępu technicznego, zmian w zakresie logistyki transportu towarowego, jak np. szczególnie ciężkich zespołów pojazdów używanych w niektórych państwach członkowskich, niezbędnych dostosowań wynikających ze stosowania niniejszego rozporządzenia i zmian w odnośnym prawodawstwie dotyczącym homologacji typu.

¹⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do osiągnięć przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂ oraz zużycie paliwa i energii przez pojazdy silnikowe oraz bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145).

- (40) W związku z powyższym należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany kryteriów określania podgrup pojazdów, w tym do dodania podgrupy obejmującej samochody ciężarowe w bardzo ciężkim zestawie (EHC), do określania pojazdów specjalistycznych, zakresów roboczych różnych technologii mechanizmów napędowych, wykazu i wagi profili zadań, ładowności, liczby pasażerów, masy pasażerów, technicznie dopuszczalnej maksymalnej ładowności, technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów i objętości ładunku podgrup pojazdów oraz wartości rocznych przebiegów, zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załącznikach do niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do określania danych, które mają być zgłaszane przez państwa członkowskie do celów monitorowania wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, zmiany przedziałów wartości oporu powietrza oraz określania kryteriów i metod obliczania oraz poboru grzywien administracyjnych nakładanych na producentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym [...] z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (41) Rozporządzenie (UE) 2018/956 należy uchylić, [...] a jednocześnie należy określić przepisy tymczasowe umożliwiające zakończenie okresu sprawozdawczego trwającego w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie na początku tego okresu sprawozdawczego, wraz ze wszystkimi czynnościami po przetworzeniu zgromadzonych danych. W związku z tym niniejsze rozporządzenie należy stosować od początku następnego okresu sprawozdawczego.

- (42) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia polegające na wspieraniu redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów i efektywny ekonomicznie zgodnie z celem polegającym na redukcji emisji gazów cieplarnianych netto w całej gospodarce do 2030 r. za pomocą obejmujących unijny park pojazdów zmienionych docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (43) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1242

W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i cel

1. Niniejsze rozporządzenie [...] określa [...] normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te [...] przyczyniają się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego w rozporządzeniu (UE) [...] 2023/857¹⁷, [...] a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego¹⁸ i zapewnienia [...] właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się też [...] wymogi dotyczące sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii oraz zużycia paliwa przez takie pojazdy.”;

¹⁷ [...] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/857 z dnia 19 kwietnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/842 w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 111 z 26.4.2023, s. 1–14).

¹⁸ [...]

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów ciężkich, które uzyskały homologację typu lub indywidualne dopuszczenie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858 albo o których mowa [...] w art. 2 ust. 3 [...] tego rozporządzenia, należących [...] do którejkolwiek z następujących kategorii pojazdów:

a) M₂ i M₃;

b) N₁, N₂ i N₃, [...] pod warunkiem że pojazdy te nie są objęte rozporządzeniem (UE) 2019/631[...];

c) O₃ i O₄.

Do celów niniejszego rozporządzenia [...] pojazdy, o których mowa w akapicie pierwszym, określa się jako »pojazdy ciężkie«. Pojazdy wchodzące w zakres akapitu pierwszego lit.[...] a) [...] lub b) określa się jako »pojazdy ciężkie«.

Kategorie pojazdów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, odnoszą się do kategorii pojazdów określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 i w załączniku I do tego rozporządzenia.”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2.[...] Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy ciężkie, o których mowa w ust. 1, [...] uznaje się za nowe pojazdy ciężkie w danym okresie sprawozdawczym, jeżeli są one zarejestrowane w Unii po raz pierwszy w tym okresie sprawozdawczym i nie zostały wcześniej zarejestrowane poza Unią.”;

(ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ust. 1 nie stosuje się do pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy na okres nieprzekraczający jednego miesiąca i zarejestrowanych wyłącznie w celu przemieszczenia do państwa spoza Unii.”;

[...][...][...][...]

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) »emisje odniesienia CO₂« oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ w okresie odniesienia wszystkich nowych pojazdów ciężkich w każdej z podgrup pojazdów, określoną zgodnie z pkt 3 załącznika I;”;

b) dodaje się punkty [...] w brzmieniu:

„3a) »okres sprawozdawczy« oznacza okres [...] od dnia 1 lipca danego roku do dnia 30 czerwca następnego roku;

3b) »okres odniesienia« oznacza okres sprawozdawczy danego roku, w odniesieniu do którego na podstawie niniejszego rozporządzenia określa się zobowiązania w zakresie redukcji emisji CO₂ dla określonej podgrupy pojazdów;”;

c) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) »docelowy indywidualny poziom emisji CO₂« oznacza docelowy poziom emisji CO₂ indywidualnego producenta, określany co roku w odniesieniu do poprzedniego okresu sprawozdawczego zgodnie z pkt 4 załącznika I;”;

d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) »pojazd specjalistyczny« oznacza pojazd ciężki przeznaczony do użytku w celu wykonywania określonych zadań, który zgodnie z informacją zawartą w świadectwie zgodności, zgłoszoną przez państwa członkowskie, spełnia kryteria określone w pkt 1.2 załącznika I;”;

e) uchyla się pkt 10;

f) dodaje się punkt [...] w brzmieniu:

„10a) »podmiot zgłaszający« oznacza podmiot odpowiedzialny za zgłaszanie danych Komisji;”;

[...];”;

g) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) »bezemisyjny pojazd ciężki« oznacza następujące pojazdy:

- a) pojazd ciężki, którego emisje CO₂ określone zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 nie przekraczają [...] ≤ 3 g/(t·km) lub [...] ≤ 1 g/(p·km);
- b) [...] [...] pod warunkiem że nie określono poziomu emisji CO₂ [...] na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 – pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub mający silnik spalinowy emitujący nie więcej niż [...] 1 g CO₂/kWh, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, lub nie więcej niż [...] 1 g CO₂/km, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego;

- c) przyczepę wyposażoną w urządzenie aktywnie wspomagające jej napęd i nieposiadającą silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadającą silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 [...] i środkami wykonawczymi do niego lub zgodnie z regulaminem nr 49 EKG ONZ nie przekraczają [...] 1 g CO₂/kWh;”;
- h) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) »niskoemisyjny pojazd ciężki« oznacza pojazd ciężki, inny niż bezemisyjny pojazd ciężki, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ określonym zgodnie z pkt 2.3.4 załącznika I, wynoszącym mniej niż połowa wartości emisji odniesienia CO₂ dla wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy ten pojazd ciężki;”;

- i) dodaje się punkty [...] w brzmieniu:

„15) »pojazd podstawowy« oznacza pojazd podstawowy określony w art. 3 pkt 22 rozporządzenia (UE) 2017/2400;

16) »pojazd podstawowy pojazdu ciężkiego« oznacza pojazd podstawowy [...], któremu do celów symulacji przypisano ogólny typ nadwozia odpowiadający rzeczywistemu nadwoziu pojazdu ciężkiego w odniesieniu do konfiguracji podłogi (nadwozie niskopodłogowe/wysokopodłogowe) i liczby pokładów (nadwozie jednopokładowe/dwupokładowe) oraz, w stosownych przypadkach, wszelkich innych parametrów;

17) »pojazd skompletowany« oznacza pojazd skompletowany określony w art. 3 pkt 26 rozporządzenia (UE) 2018/858;

18) »pojazd kompletny« oznacza pojazd kompletny określony w art. 3 pkt 27 rozporządzenia (UE) 2018/858;

19) »pojazd terenowy« oznacza pojazd terenowy określony w części A pkt 2.1 [...] załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;

20) »pojazd specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd specjalnego przeznaczenia określony w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;

21) »pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia określony w części A pkt 2.3.1 [...] załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;

22) »świadectwo zgodności« oznacza świadectwo zgodności określone w art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2018/858;

23) »zamówienie publiczne« w kontekście postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oznacza, o ile nie określono inaczej, zamówienie publiczne określone w art. 2 ust. 1 pkt 5 dyrektywy 2014/24/UE, »zamówienia« określone w art. 2 pkt 1 dyrektywy 2014/25/UE [...] oraz »koncesje« określone w art. 5 pkt 1 dyrektywy 2014/23/UE.”;

24) »samochód ciężarowy w bardzo ciężkim zestawie (EHC)« oznacza pojazd kategorii N3 nadający się do użytku w zespole pojazdów, mający co najmniej trzy osie, o mocy znamionowej silnika co najmniej 400 kW i technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie zespołu pojazdów powyżej 60 ton;

j) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Do celów niniejszego rozporządzenia »grupa producentów powiązanych« oznacza producenta i przedsiębiorstwa powiązane z tym producentem.

»Przedsiębiorstwa powiązane« oznaczają:

a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:

(i) więcej niż połowę praw głosu, [...]

(ii) prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; albo

(iii) ma prawo kierowania działalnością przedsiębiorstwa;

b) przedsiębiorstwa, które [...] bezpośrednio lub pośrednio mają, w odniesieniu do producenta, prawo[...] lub uprawnienia, o którym mowa w lit. a);

c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawo[...] lub uprawnienia, o którym mowa w lit. a);

d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawo[...] lub uprawnienia, o którym mowa w lit. a);

e) przedsiębiorstwa, w których prawo[...] lub uprawnienia, o którym mowa w lit. a), wspólnie należy do producenta lub do jednego lub większej liczby przedsiębiorstw powiązanych z tym producentem, o których mowa w lit. a)–d), oraz do jednej lub większej liczby osób trzecich.”;

4) dodaje się artykuły [...] w brzmieniu:

Docelowe poziomy redukcji emisji CO₂

1. Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe, terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia i pojazdy specjalistyczne, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku 2019:

- a) dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2025 do 2029 r. – o 15 %,
- b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2030 do 2034 r. – o 45 %,
- c) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2035 do 2039 r. – o 65 %,
- d) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych począwszy od roku 2040 – o 90 %.

2. Podgrupy pojazdów przyczyniają się [...] do osiągnięcia tych docelowych poziomów redukcji emisji CO₂, o których mowa w ust. 1, [...] zgodnie z pkt 4.3 załącznika I.

3. Emisje CO₂ związane z unijnym parkiem nowych przyczep [...] redukuje się zgodnie z pkt 4.3 załącznika I.

4. Niezależnie od przepisów art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2017/2400, dopuszczone pojazdy ciężkie wchodzące w zakres art. 2 ust. 3 akapit pierwszy lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/858 nie podlegają docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ określonym w [...] ust. 1–3 niniejszego artykułu, chyba że producent zdecyduje się uwzględnić te pojazdy ciężkie w obliczeniach swoich indywidualnych poziomów emisji CO₂ i docelowych poziomów emisji CO₂ podczas zgłaszania pojazdu ciężkiego zgodnie z częścią B załącznika IV do niniejszego rozporządzenia.

5. Pojazdy [...] ciężkie inne niż te, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej nie podlegają docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ [...] określonym w [...] ust. 1–3 niniejszego artykułu, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu ciężkiego nie może być w równym stopniu osiągnięty przez [...] bezemisyjny pojazd ciężki, a zatem zarejestrowanie pojazdu ciężkiego z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

Artykuł 3b

Cel dotyczący bezemisyjnych pojazdów ciężkich w odniesieniu do autobusów miejskich

1. W przypadku pojazdów ciężkich, o których mowa w czwartej kolumnie [...] tabeli w pkt 4.2 załącznika I (autobusy miejskie), producenci przestrzegają wynoszących 100 % minimalnych wielkości udziału[...] bezemisyjnych pojazdów ciężkich w parku nowych pojazdów ciężkich [...] zgodnie z pkt 4.3.2 załącznika I. [...];

2[...] [...]

3. [...]Komisja określi w drodze aktów wykonawczych [...] [...] wspólne specyfikacje techniczne, w tym normy, dotyczące pojazdów ciężkich, o których mowa w niniejszym artykule, w odniesieniu do [...]:

a) wprowadzenia technicznej i otwartej interoperacyjności między infrastrukturą ładowania i tankowania a pojazdami ciężkimi w zakresie połączeń fizycznych i wymiany informacji;

b) bezpiecznego i pewnego udostępniania i wykorzystywania wygenerowanych danych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 3c

Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na dostawy w celu zakupu [...] autobusów miejskich, o których mowa w art. 3b, a także zamówień publicznych na usługi, których głównym przedmiotem jest korzystanie z takich pojazdów [...], na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające uwzględniają wkład oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw przy użyciu specyfikacji technicznych lub kryteriów udzielenia zamówienia w zależności od sytuacji na rynku i [...] w zgodności z [...] dyrektywami 2014/23/UE, 2014/24/UE lub 2014/25/UE oraz mającymi zastosowanie przepisami sektorowymi, a także z międzynarodowymi zobowiązaniami Unii, w tym z Porozumieniem GPA i innymi umowami międzynarodowymi, którymi związana jest Unia.
2. Specyfikacja techniczna lub kryteria udzielenia zamówienia dotyczące [...] wkładu oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw [...] obejmują co najmniej jedno z następujących kryteriów [...] stosowanych w sposób obiektywny, przejrzysty i niedyskryminujący:
 - a) odsetka produktów [...] będących przedmiotem ofert pochodzących z państw trzecich określonego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013. Kryterium to stosuje się wyłącznie do produktów będących przedmiotem ofert pochodzących z krajów nieobjętych GPA;

[...]b) dostępność niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;

c[...]) zobowiązanie oferenta do zapewnienia, aby ewentualne zmiany w jego łańcuchu dostaw w trakcie realizacji zamówienia nie miały negatywnego wpływu [...] na realizację zamówienia;

d[...]) [...] zaświadczenie lub dokumentacja wykazująca, że organizacja łańcucha dostaw oferenta [...] pozwala mu spełnić wymóg bezpieczeństwa dostaw.

Nie uniemożliwia to instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym stosowania dodatkowych [...] kryteriów.

3. [...] Jeżeli wkład oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw jest jednym z kryteriów udzielenia zamówienia, przypisuje się mu wagę od 15 do 40 % kryteriów udzielenia zamówienia. ”;

5) art. 4 akapit pierwszy lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym; oraz”;

6) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego okresu sprawozdawczego roku 2029 Komisja określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej za poprzedni okres sprawozdawczy.

Wskaźnik zerowej [...] i niskiej emisji uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej 2 % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wskaźnik zerowej [...] i niskiej emisji zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii N, innych niż pojazdy [...] z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o 1,5 %.”;

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ producenta

Dla okresu sprawozdawczego roku 2025 i dla każdego następnego okresu sprawozdawczego Komisja określa dla każdego producenta docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ na poprzedni okres sprawozdawczy. Poziom ten określa się zgodnie z pkt 4.1 załącznika I.”;

8) dodaje się artykuły [...] w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Przenoszenie pojazdów ciężkich między producentami

1. Do celów obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów zgodnie z art. 4 i pkt 2.2 załącznika I poszczególne pojazdy ciężkie mogą być przenoszone między producentami, o ile spełnione zostaną następujące warunki:
 - a) w przypadku wszystkich przeniesień[...]; wniosek muszą złożyć wspólnie producent przenoszący i producent przyjmujący;
 - b) w przypadku przekazywania pojazdów ciężkich innych niż bezemisyjne pojazdy ciężkie producent przenoszący i producent przyjmujący [...] należą do grupy producentów powiązanych;
 - c) w przypadku przenoszenia[...] bezemisyjnych pojazdów ciężkich między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych[...]; liczba bezemisyjnych[...] pojazdów ciężkich przenoszonych na producenta [...] nie przekracza 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.

Producenci przekazują Komisji wnioski dotyczące przeniesienia, korzystając z narzędzi elektronicznych udostępnionych przez Komisję.

2. Jeżeli Komisja uzna, że warunki [...] przeniesienia są spełnione, nie uwzględnia przeniesionego pojazdu ciężkiego przy obliczaniu odpowiednich wartości w odniesieniu do producenta przenoszącego, ale [...] uwzględni je przy obliczaniu odpowiednich wartości w odniesieniu do producenta przyjmującego.

Artykuł 6b

Zwolnienie dla drobnych producentów pojazdów ciężkich

1. Jeżeli w danym okresie sprawozdawczym zarejestrowano mniej niż 100 nowych pojazdów ciężkich danego producenta, średni indywidualny poziom emisji CO₂ przewidziany w art. 4 i w pkt 2.7 załącznika I oraz docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ przewidziane w art. 6 i w pkt 4.1 załącznika I ustala się [...] na poziomie »0« w [...] tym okresie sprawozdawczym.
2. Wartości średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i indywidualnych docelowych poziomów emisji CO₂ nie uwzględnia się w publikacji danych na podstawie art. 11 w odniesieniu do danych producentów i okresów sprawozdawczych.
3. Zwolnienie określone w ust. 1 nie ma [...] zastosowania w danym okresie sprawozdawczym w żadnym z następujących przypadków:
 - a) na wniosek producenta;
 - b) jeżeli producent wnioskuje o przeniesienie pojazdów ciężkich zgodnie z art. 6a;

c) jeżeli producent należy do grupy producentów powiązanych, w której łącznie zarejestrowano ponad 100 pojazdów ciężkich w tym okresie sprawozdawczym lub do której to grupy producentów powiązanych [...] należy producent, do którego mają zastosowanie lit. a) lub b).

4. Producenci, [...] którzy nie należą do grupy w rozumieniu ust. 3 lit. c) informują Komisję, jeżeli w danym okresie sprawozdawczym zarejestrowali mniej niż 100 pojazdów ciężkich.

5. Producenci [...], do których zwolnienie określone w ust. 1 nie ma zastosowania [...], informują Komisję w każdym okresie sprawozdawczym o wszystkich swoich przedsiębiorstwach powiązanych, które spełniają warunki [...] tego zwolnienia określone w ust. 1.

6. [...] Producenci [...] informują [...] [...] Komisję na podstawie ust. 4 i 5, korzystając z narzędzi elektronicznych udostępnionych przez Komisję.”;

9) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit pierwszy formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W celu ustalenia zgodności producenta z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO₂ w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039 uwzględnia się jego jednostki emisji lub długi emisyjne, określone zgodnie z pkt 5 załącznika I, które odpowiadają liczbie nowych pojazdów ciężkich producenta, w danym okresie sprawozdawczym, pomnożonej przez:”;

b) w ust. 1 akapit drugi rok „2029” zastępuje się rokiem „2039”;

c) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Długi emisyjne są nabywane są w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039. Całkowity dług emisyjny producenta nie może jednak przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym okresie (»limit długu emisyjnego«).”;

d) ust. 1 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych lat 2029, 2034 i 2039.”;

e) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ścieżki redukcji emisji CO₂ ustala się dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1. załącznika I na podstawie następujących ścieżek liniowych:

a) między emisjami odniesienia CO₂ a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku[...] 2025 lub 2030, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. a) i b),

b) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2025 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2030, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. b),

c) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2030 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2035, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. c); oraz

d) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2035 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2040, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. d).”;

10) dodaje się artykuły [...] w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Przypisanie pojazdów ciężkich do producenta

Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w art. 4, i docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w art. 6, pojazdy ciężkie zarejestrowane w danym okresie sprawozdawczym przypisuje się do następujących producentów:

- a) w przypadku pojazdów ciężkich kategorii N – do producenta pojazdu określonego w art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- b) w przypadku pojazdów ciężkich kategorii M – do producenta pojazdu podstawowego określonego w art. 3 pkt 29 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- c) w przypadku pojazdów ciężkich kategorii O – do producenta pojazdów określonego w art. 2 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362.

Artykuł 7b

Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich kategorii M

W przypadku pojazdów kategorii M zastosowanie mają poniższe zasady:

- a) w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w podgrupie pojazdów producenta nowy pojazd ciężki kategorii M uznaje się wraz z jego indywidualnym poziomem emisji CO₂ za pojazd kompletny lub skompletowany, o którym mowa w pkt 2.2.2 załącznika I, i nie uwzględnia się go zgodnie z pkt 2.2.3 tego załącznika[...];
- b) [...] na zasadzie odstępstwa od lit. a) niniejszego artykułu, na wniosek producenta, o którym mowa w art. 7a lit. b), złożonego do Komisji i z zastrzeżeniem warunku określonego w [...] lit. c), nowy pojazd ciężki kategorii M uwzględnia się jednak wraz z indywidualnym poziomem emisji CO₂ powiązanego pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 2.2.3 załącznika I i nie uwzględnia się go zgodnie z pkt 2.2.2 tego załącznika [...];
- c) wniosek, o którym mowa w lit. b), dotyczący nowego pojazdu ciężkiego kategorii M nie jest dopuszczalny, jeżeli [...] ten producent [...] oraz [...] definiowany w art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400 producent pojazdu kompletnego lub skompletowanego są przedsiębiorstwami powiązanymi lub częściami tego samego podmiotu prawnego. Złożenie takiego wniosku przez producenta oznacza, iż oświadcza on, że ten warunek [...] jest spełniony. [...]Na żądanie Komisji producent ten przekazuje informacje uzupełniające.
- d) Komisja, przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska, udostępnia niezwłocznie [...]w formie elektronicznej narzędzia i wskazówki proceduralne niezbędne dla producentów do [...] przekazywania Komisji [...] takich wniosków, o których mowa w lit. b).”;

11) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 lit. a) tekst „od 2025 do 2029 r.” zastępuje się tekstem „począwszy od 2025 r.”;
- b) w ust. 1 uchyla się lit. b);

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uznaje się, że producent przekroczył poziom emisji CO₂ w każdym z poniższych przypadków:

a) jeżeli w dowolnym z okresów sprawozdawczych w latach 2025–2028, 2030–2033[...] lub 2035–2038 suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

b) jeżeli w okresach sprawozdawczych lat 2029, 2034, 2039 i 2040 suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji jest dodatnia;

c) jeżeli począwszy od okresów sprawozdawczych roku 2041 średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ .”;

12) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organy udzielające homologacji typu i producenci niezwłocznie zgłaszają Komisji wszelkie z następujących odchyleń od przekazanych danych:

a) w przypadku gdy wartości emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich, stwierdzone w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 niniejszego rozporządzenia, odbiegają od wartości podanych w świadectwach zgodności lub dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, o której mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2017/2400;

b) w przypadku stwierdzenia [...] błędów wynikających z nieprawidłowych danych wejściowych lub innych przyczyn powstałych w związku z określeniem poziomu emisji CO₂ ;

c) w przypadku stwierdzenia błędów we wdrażaniu monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ ;

d) wszelkie inne odchylenia niż te wymienione w lit. a), b) i c).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja uwzględnia odchylenia, o których mowa w ust. 1, do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta i emisji odniesienia CO₂. Rozważy [...] zmianę [...] wykazu [...], o którym mowa w art. 11 ust. 1. [...] Komisja [...] nie jest zobowiązana do uwzględnienia odchyleń, jeżeli ponowne obliczenie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta lub emisji odniesienia CO₂ powoduje odchylenie mniejsze niż 0,1 %.”;

13) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Ocena emisji odniesienia CO₂

1. Aby zapewnić wiarygodność i reprezentatywność wartości emisji odniesienia CO₂ podgrup pojazdów, do których jako okres odniesienia stosuje się okres sprawozdawczy roku 2024 lub późniejszy zgodnie z pkt 3.2 załącznika I, Komisja ocenia stosowanie warunków, na podstawie których określa się emisje odniesienia CO₂, oraz stwierdza, czy te poziomy emisji w nieuzasadniony sposób wzrosły i, jeśli tak, jak należy je skorygować.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że [...] należy skorygować wszystkie lub niektóre emisje odniesienia CO₂, przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2, w celu wprowadzenia tych korekt.”;

14) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wykaz, który ma być opublikowany do 30 kwietnia roku następującego po roku, w którym zakończył się okres odniesienia, zawiera emisje odniesienia CO₂ określone w tym okresie odniesienia.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja [...] przyjmuje akty wykonawcze zmieniające wykaz [...] określony w ust. 1:

a) w przypadku zmiany procedur homologacji typu, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009, innych niż zmiany związane z wartościami ładowności i liczby pasażerów stosowanymi do określania emisji CO₂, w taki sposób, że poziom emisji CO₂ reprezentatywnych pojazdów ciężkich określony zgodnie z [...] ust. 3 niniejszego artykułu zwiększa się lub zmniejsza o więcej niż 5 g CO₂ /km:

(i) dostosowane emisje odniesienia oblicza się zgodnie z pkt 1 załącznika II;

(ii) [...] nowe wartości publikuje się jako uzupełnienie poprzednich wartości i wskazuje okres sprawozdawczy, w którym mają one zastosowanie po raz pierwszy;

- b) w przypadku gdy załączniki zostały zmienione zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a)–f):

(i) wcześniej opublikowane emisje odniesienia CO₂ oblicza się ponownie zgodnie z załącznikiem I, uwzględniając parametry zmienione [...] zgodnie z [...] art. 14 ust. 1 lit. a)–f);

(ii) ponownie obliczony zbiór emisji odniesienia CO₂ jest publikowany i zastępuje poprzednie [...] emisje [...] odniesienia począwszy od okresu sprawozdawczego, w którym [...] po raz pierwszy zastosowano parametry zmienione zgodnie z [...] art. 14 ust. 1 lit. a)–f).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

- c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku zmian procedur homologacji typu, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. a) niniejszego artykułu, w [...] aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, wskazuje się albo ustanawia metodę określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, w tym ich wagi statystyczne oraz wartości ładowności i liczby pasażerów stosowane do określania emisji CO₂, na podstawie których określa się dostosowanie, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. a) ppkt (i) niniejszego artykułu, uwzględniając dane z monitorowania przekazane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz parametry techniczne [...], o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

15) w art. 13 ust. 3 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli danych zawartych w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, świadectwach zgodności oraz świadectwach dopuszczenia indywidualnego nie można skorygować na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu wydaje oświadczenie o sprostowaniu zawierające poprawione dane. Przekazuje on [...] to oświadczenie Komisji i zainteresowanym stronom.”;

16) dodaje się artykuły [...] w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

1. Począwszy od okresu sprawozdawczego roku [...] Dz.U.: proszę wstawić rok: jeżeli niniejsze rozporządzenie zmieniające [...] wejdzie w życie [...] przed dniem 1^[...] lipca, wstawić rok jego wejścia w życie [...] minus 1; jeżeli niniejsze rozporządzenie zmieniające [...] wejdzie w życie [...] po dniu 30^[...] [...] czerwca, wstawić następny rok], państwa członkowskie monitorują dane określone w części A załącznika IV dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane [...] za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do dnia 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku V.

2. Właściwymi organami odpowiedzialnymi za monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są organy wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2019/631.

3. [...] Pojazdy ciężkie zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego podlegają [...] niniejszemu artykułowi [...].

4. [...] Pojazdy ciężkie zarejestrowane do [...] użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby świadczące pilną opiekę medyczną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz pojazdy ciężkie zarejestrowane do [...] użytku przez siły zbrojne podlegają [...] niniejszemu artykułowi, niezależnie od tego [...], czy są zwolnione z art. 3a[...].

Artykuł 13b

Zgłaszanie przez producentów lub inne podmioty odpowiedzialne za określenie poziomu emisji CO₂ pojazdu ciężkiego [...]

1. Producenci lub inne podmioty odpowiedzialne za określenie emisji CO₂ pojazdu ciężkiego, [...] który [...] podlega art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 lub art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362, [...] zgłaszają dane dotyczące nowego pojazdu ciężkiego [...] zgodnie z [...] częścią B załącznika IV do niniejszego rozporządzenia.

Do dnia 30 września każdego roku zgłaszają oni Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego, w przypadku którego data określenia lub oceny przypada w okresie sprawozdawczym kończącym się w dniu 30 czerwca [...] zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku V.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do [...] pojazdów zwolnionych zgodnie z art. 6b.

2. Każdy producent lub inny podmiot w rozumieniu ust. 1 wyznacza punkt kontaktowy do celów sprawozdawczości w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Obowiązki sprawozdawcze wynikające z art. 13a ust. 3 i 4 [...] mają zastosowanie do producentów i innych podmiotów w rozumieniu ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 13c

Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich (zwany dalej „centralnym rejestrem”) zgłaszanych zgodnie z art. 13a i 13b.

Centralny rejestr jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2 [...] załącznika V.

[...] Wartość oporu powietrza podaje się do wiadomości publicznej w formie przedziałów, jak określono w części C załącznika IV.

2. W imieniu Komisji centralnym rejestrem zarządza Europejska Agencja Środowiska.

Artykuł 13d

Monitorowanie wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych

1. Aby zweryfikować emisje CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycie paliwa przez takie pojazdy, Komisja monitoruje – w przypadku gdy są one dostępne – wyniki badań w warunkach drogowych przeprowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie danych, które właściwe organy państw członkowskich mają zgłaszać do celów ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 13e

Jakość danych

1. Za poprawność i jakość danych zgłaszanych zgodnie z art. 13a i 13b odpowiadają właściwe organy i producenci. Bezzwłocznie informują oni Komisję o wszelkich błędach wykrytych w zgłoszonych danych.
2. Komisja przeprowadza własną weryfikację jakości danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b.
3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych zgłoszonych na podstawie ust. 1 lub [...] po własnej weryfikacji na podstawie ust. 2 stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w centralnym rejestrze [...].
4. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16.

Artykuł 13f

Grzywny administracyjne

1. Komisja może nałożyć grzywnę administracyjną w każdym z następujących przypadków:
 - a) jeżeli stwierdzi, że dane zgłoszone przez producenta zgodnie z art. [...] 13b niniejszego rozporządzenia wykazują odchylenie od danych wynikających z dokumentacji producenta lub ze świadectwa homologacji typu silnika wydanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009, a odchylenie jest zamierzone lub jest skutkiem poważnego zaniedbania;
 - b) jeżeli dane nie zostały przekazane w terminie, który ma zastosowanie zgodnie z art. [...] 13b, a opóźnienie nie może zostać należycie usprawiedliwione.

Do celów weryfikacji danych, o których mowa w lit. a), Komisja konsultuje się z odpowiednimi organami udzielającymi homologacji typu.

Grzywny administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające oraz nie mogą przekraczać 30 000 EUR w przeliczeniu na pojazd ciężki, którego dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, o czym mowa w lit. a) i b).

2. Komisja przyjmuje, na podstawie zasad ustanowionych w ust. 3 niniejszego artykułu, akty delegowane zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie procedury oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, muszą być zgodne z następującymi zasadami:

a) procedura ustanowiona przez Komisję nie może naruszać prawa do dobrej administracji, a w szczególności prawa do bycia wysłuchanym i prawa dostępu do akt, przy jednoczesnym poszanowaniu uzasadnionych interesów w zakresie poufności oraz tajemnicy handlowej;

b) przy określaniu wysokości odpowiednich grzywien administracyjnych Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstrasżania, uwzględniając, w stosownych przypadkach, wagę i skutki odchylenia lub opóźnienia, liczbę pojazdów ciężkich, których dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, dobrą wiarę producenta, stopień staranności i współpracy producenta, powtórzenie, częstotliwość [...] i czas trwania odchylenia lub [...] opóźnienia, jak również uprzednie kary nałożone na tego samego producenta;

c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz wprowadzenie, w stosownych przypadkach, [...] możliwości rozłożenia płatności na kilka rat i etapów.

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody budżetu ogólnego Unii Europejskiej.”;

17) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Zmiany w załącznikach

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany następujących elementów załącznika I do niniejszego rozporządzenia, aby uwzględnić postęp techniczny, rozwój logistyki transportu towarowego, niezbędne dostosowania wynikające ze stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zmiany podstawowych przepisów dotyczących homologacji typu, w szczególności rozporządzeń (UE) 2018/858 i [...] (WE) nr 595/2009:
 - a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1, w tym dodawania oddzielnych podgrup dla samochodów ciężarowych EHC;
 - b) kryteriów określania pojazdów specjalistycznych określonych w pkt 1.2;
 - c) kryteriów zakresów roboczych różnych technologii mechanizmów napędowych określonych w pkt 1.3;
 - d) wykazu profili zadań określonego w pkt 1.4;
 - e) wagi profili zadań określonej w pkt 2.1.1–2.1.3;
 - f) ładowności, liczby pasażerów, masy pasażerów, technicznie dopuszczalnej maksymalnej ładowności, technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów i objętości ładunku podgrup pojazdów [...] określonej w pkt 2.5;
 - g) wartości rocznego przebiegu określonych w pkt 2.6.1–2.6.3.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących elementów w załączniku IV:
- a) wymogów dotyczących danych określonych w części A i [...]B, aby uwzględnić postęp techniczny, niezbędne dostosowania wynikające ze stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zmiany podstawowych przepisów dotyczących homologacji typu, w szczególności rozporządzeń (UE) 2018/858 i [...] (WE) nr 595/2009;
 - b) aktualizacji lub dostosowania przedziałów wartości oporu powietrza określonych w części C, tak aby uwzględnić zmiany w konstrukcji pojazdów ciężkich [...] i zapewnić, by [...] te przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacji i porównywalności.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących elementów w załączniku V:
- a) dostosowania [...] procedury sprawozdawczości określonej w załączniku V, tak aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aby dostosować ją do postępu technicznego;
 - b) zmiany pkt 3.2 przez uwzględnienie pozycji, które niedawno dodano do centralnego rejestru.”;

18) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Przegląd

W [...] 2027 r. [...] Komisja dokona[...] przeglądu skuteczności i skutków niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki [...] tego przeglądu.

Komisja składa w szczególności sprawozdanie z postępów we wdrażaniu publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych dla pojazdów objętych niniejszym rozporządzeniem.

W sprawozdaniu tym Komisja uwzględnia również następujące kwestie:

- wszelkie ewentualne zmiany zakresu rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011.
- uwzględnienie w docelowych poziomach redukcji emisji CO₂ pojazdów specjalistycznych.
- Wszelkie szczególne ograniczenia zgodności z art. 3b ust. 1 ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi, a także niedawne inwestycje w biometan dokonane przez organy publiczne.

[...] Do tego sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

19) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w [...] [...] art. 3b, art. 13 ust. 4 akapit drugi, [...] art. 13d ust. 2, [...] art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].”;

b) ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w [...] art. 13 ust. 4 akapit drugi, [...] art. 13d ust. 2, [...], art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

20) tekst załączników I i II [...] do rozporządzenia (UE) 2019/1242 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;

21) tekst znajdujący się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załączniki III, IV, V i VI do rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Artykuł 2

Uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956

Rozporządzenie (UE) 2018/956 traci moc ze skutkiem od [...] Dz.U.: *proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zmieniającego*].

Odesłania do rozporządzenia (UE) 2018/956 traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku VI zawartym w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2a

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W rozporządzeniu (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 33 słowa „pojazd ciągnięty” zastępuje się słowem „przyczepę”;

b) dodaje się pkt 59 w brzmieniu:

„59) »e-przyczepa« oznacza każdy rodzaj przyczepy, która może przyczynić się do napędzania zespołu pojazdów przy użyciu własnego elektrycznego mechanizmu napędowego i która nie może być użytkowana na drogach publicznych bez aktywnego ciągnięcia przez pojazd silnikowy;”;

2) w załączniku I część B pkt 6.1.1 lit. d) dodaje się ppkt (iii) w brzmieniu:

„(iii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących układ napędowy i system magazynowania energii w przypadku e-przyczep;”.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

[...] Niezależnie od art. 2, w odniesieniu do okresów sprawozdawczych przed ... [Dz.[...]/U.: proszę wstawić [...] datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zmieniającego] nadal stosuje się rozporządzenie (UE) 2019/1242 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca ... [Dz.[...]/U.: proszę wstawić [...] rok [...] lipca [...] po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego [...]] oraz rozporządzenie (UE) 2018/956 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca ... [Dz.[...]/U.: proszę wstawić [...] rok [...] lipca [...] po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego[...]].

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca ... [...]Dz.U.: proszę wstawić [...] rok [...] lipca [...] po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego [...].

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I¹⁹

„ZAŁĄCZNIK I

Średnie indywidualne poziomy emisji, średnie docelowe indywidualne poziomy emisji oraz nadwyżki emisji

1. podgrupy pojazdów, profile zadań i powiązane parametry

1.1. Do celów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do każdego nowego pojazdu ciężkiego określono podgrupę sg.

1.1.1. Dla pojazdów kategorii N podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Pojazd specjalistyczny zgodnie z art. 3 pkt 9 niniejszego rozporządzenia	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
53 i <u>pojazdy bezemisyjne w 51</u>	Nie	Wszystkie			53
54 i <u>pojazdy bezemisyjne w 52</u>	Nie	Wszystkie			54
1s	Nie	Wszystkie			1s
1	Nie	Wszystkie			1
2	Nie	Wszystkie			2
3	Nie	Wszystkie			3

¹⁹ W załączniku I zastępuje się istniejące załączniki, a w załączniku II dodaje się nowe załączniki.

4	Nie	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD
	Nie	Kabina dzienna	≥170 kW	Wszystkie	4-RD
	Nie	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH
5	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD
	Nie	Kabina sypialna	<265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH

11	Nie	Wszystkie	11
12	Nie	Wszystkie	12
16	Nie	Wszystkie	16

»Kabina sypialna« oznacza typ kabiny z przedziałem, który znajduje się za siedzeniem kierowcy, przeznaczonym do spania, zgłaszany zgodnie z art. 13a i 13b.

»Kabina dzienna« oznacza typ kabiny, która nie jest kabiną sypialną.

Jeżeli nowy pojazd ciężki jest przypisany do podgrupy 4-UD, ale dane dotyczące emisji CO₂ w g/km nie są dostępne dla profili zadań UDL lub UDR określonych w pkt [...] 1.4, nowy pojazd ciężki należy przypisać do podgrupy 4-RD.

»Zakres roboczy« oznacza dystans, jaki może przebyć pojazd w warunkach transportu długodystansowego bez ładowania lub tankowania, jak określono w pkt 1.3.

1.1.2. Dla pojazdów kategorii M podgrupę *sg* określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Dla pojazdów kategorii O podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupy pojazdów określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2022/1362	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
Wszystkie grupy wskazane w tabeli 1 z 1, 2, 3 osiami	Taka sama jak wskazana w kolumnie »grupa pojazdów« w tabelach w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2022/1362
Wszystkie grupy wskazane w tabeli 4 z [...] 2 <u>lub</u> 3 osiami	
Wszystkie grupy wskazane w tabeli 6	

1.2. Pojazdy specjalistyczne określono na podstawie następujących kryteriów:

Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Ciągnik	Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h

1.3. Zakresy robocze do celów niniejszego rozporządzenia określono w następujący sposób:

Technologia mechanizmu napędowego	Zakres roboczy (OR)
Pojazdy, w których napęd mechaniczny pobiera energię wyłącznie z urządzenia do magazynowania energii elektrycznej lub mocy	OR = rzeczywisty zasięg z rozładowaniem, o którym mowa w części I pkt 2.4.1 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2017/2400 w odniesieniu do profilu zadań LHR
Inne technologie	OR > 350 km

1.4. Definicje profili zadań

RDL	Transport regionalny, mała ładowność
RDR	Transport regionalny, ładowność reprezentatywna
LHL	Transport długodystansowy, mała ładowność
LHR	Transport długodystansowy, ładowność reprezentatywna
UDL	Transport miejski, mała ładowność
UDR	Transport miejski, ładowność reprezentatywna

REL	Transport regionalny (EMS), mała ładowność
RER	Transport regionalny (EMS), ładowność reprezentatywna
LEL	Transport długodystansowy (EMS), mała ładowność
LER	Transport długodystansowy (EMS), ładowność reprezentatywna
MUL	Usługi komunalne – mała ładowność
MUR	Usługi komunalne – ładowność reprezentatywna
COL	Budownictwo – mała ładowność
COR	Budownictwo – ładowność reprezentatywna
HPL	Transport [...]<u>osób</u>, ciężki miejski, niski załadunek
HPR	Transport [...]<u>osób</u>, ciężki miejski, reprezentatywny załadunek
UPL	Transport [...]<u>osób</u>, miejski, niski załadunek
UPR	Transport [...]<u>osób</u>, miejski, reprezentatywny załadunek
SPL	Transport [...]<u>osób</u>, podmiejski, niski załadunek
SPR	Transport [...]<u>osób</u>, podmiejski, reprezentatywny załadunek
IPL	Transport [...]<u>osób</u>, międzymiastowy, niski załadunek
IPR	Transport [...]<u>osób</u>, międzymiastowy, reprezentatywny załadunek
CPL	Transport [...]<u>osób</u>, autokarowy, niski załadunek
CPR	Transport [...]<u>osób</u>, autokarowy, reprezentatywny załadunek

2. OBLICZANIE ŚREDNIEGO INDYWIDUALNEGO POZIOMU EMISJI PRODUCENTA

2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

gdzie

$\sum_{mp}$ oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w [...] pkt 1.4;

sg oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;

$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;

$CO2p_{v,mp}$ oznacza emisje CO_2 w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i dla konfiguracji podwozia mającej zastosowanie do jego podgrupy sg , zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

2.1.1. Wagi profili zadań ($W_{sg, mp}$) dla pojazdów kategorii N

Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Zob. definicje w pkt 1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

2.1.2. Wagi profili zadań (Wsg,mp) dla pojazdów kategorii M

Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Zob. definicje w pkt1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

2.1.3. Wagi profili zadań (Wsg,mp) dla pojazdów kategorii O

Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Zob. definicje w pkt 1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

2.2. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie producenta

Dla każdego producenta i każdego *okresu sprawozdawczego* średni indywidualny poziom emisji CO₂ $avgCO2_{sg}$ wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie *sg* lub, w stosownych przypadkach, ich pojazdów podstawowych, oblicza się w następujący sposób:

2.2.1. Dla pojazdów kategorii N i O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{w g/tkm})$$

2.2.2. Dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych kategorii M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{w g/pkm})$$

2.2.3. Dla pojazdów podstawowych kategorii M pojazdów ciężkich:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{w g/pkm})$$

gdzie

$\sum_v$	oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg , z zastrzeżeniem przepisów art. 7b;
$CO2_v$	oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;
$CO2p_v$	oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;
V_{sg}	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;
$V_{pv_{sg}}$	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO_2 ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 , o którym mowa w pkt 2.2.3;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.

PN_{sg} oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.

2.3. Obliczanie wskaźnika emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 5

2.3.1 Okresy sprawozdawcze od 2019 do 2024 r.

Dla każdego producenta i okresu sprawozdawczego w latach od 2019 do 2024 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{przy czym minimalna wartość wynosi 0,97}$$

gdzie:

V_{all} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupach $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD$ i $10-LH$;

V_{conv} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupach $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD$ i $10-LH$ z wyłączeniem bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich;

V_{zlev} oznacza sumę V_{in} i V_{out} ,

gdzie:

$$V_{in} \text{ oznacza } \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

przy czym $\sum_v$ oznacza sumę wszystkich nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD$ i $10-LH$;

$CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

LET_{sg} oznacza próg niskoemisyjny podgrupy sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.4;

V_{out} oznacza całkowitą liczbę bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji V_{in} , przy maksymalnie 1,5 % V_{conv} .

2.3.2 Okresy sprawozdawcze od 2025 do 2029 r.

Dla każdego producenta i **okresu sprawozdawczego** wskaźnik emisji zerowej i niskiej (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{chyba że ta wartość jest większa niż 1 lub mniejsza niż 0,97, w którym to przypadku ustala się ją odpowiednio na poziomie 1 lub 0,97}$$

gdzie:

x wynosi 0,02

y oznacza sumę V_{in} i V_{out} podzieloną przez V_{total} , gdzie:

V_{in} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH, w przypadku gdy każdy z nich liczy się jako $ZLEV_{specific}$ zgodnie z poniższym wzorem:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

gdzie:

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

LET_{sg} oznacza próg niskoemisyjny podgrupy sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.4;

V_{out} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji V_{in} , przy maksymalnie 0,035 V_{total} ;

V_{total} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich danego producenta w tym okresie sprawozdawczym.

Jeżeli iloraz V_{in}/V_{total} jest mniejszy niż 0,0075, współczynnik ZLEV ustala się na poziomie 1.

2.3.3 Okresy sprawozdawcze począwszy od 2030 r.

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Obliczanie progu niskoemisyjnego

Próg niskoemisyjny LET_{sg} podgrupy sg określa się w następujący sposób:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

gdzie:

$rCO2_{sg}$ oznacza emisje odniesienia CO_2 dla podgrupy pojazdów sg , jak określono w pkt 3;

PL_{sg} oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.

2.4. Obliczanie udziału pojazdów

Dla każdego producenta i każdego *okresu sprawozdawczego* udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów ($share_{sg}$) oblicza się w następujący sposób:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Dla każdego producenta i każdego *okresu sprawozdawczego* udział nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów (zev_{sg}) oblicza się w następujący sposób:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Dla każdego producenta i każdego *okresu sprawozdawczego* udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg, które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2, oblicza się w następujący sposób:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

gdzie

$Vzev_{sg}$ oznacza liczbę nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg;

Vpv_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg, które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2;

- V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;
- V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta.

2.5. Wartości ładowności, liczby pasażerów i objętości ładunku

Średnią wartość masy użytecznej PL_{sg} pojazdu kategorii N lub O w podgrupie sg oblicza się w następujący sposób:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Średnią liczbę pasażerów PN_{sg} pojazdu kategorii M w podgrupie sg oblicza się w następujący sposób:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

gdzie

Σ_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp

$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3.

$PL_{sg,mp}$ oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom kategorii N i O w podgrupie sg dla profilu zadań mp , jak określono w pkt 2.5.1 i 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ oznacza liczbę pasażerów przypisaną pojazdom kategorii M w podgrupie sg dla profilu zadań mp , jak określono w pkt 2.5.2.

2.5.1. Pojazdy kategorii N

Wartości ładowności $PL_{sg, mp}$ (w tonach) określa się w następujący sposób:

Podgrupa pojazdów sg*	Profil zadań mp**													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	jak określono w pkt 3.1.1		nie dotyczy		jak określono w pkt 3.1.1		nie dotyczy							
54														
1s														
1			jak określono w pkt 3.1.1											
2														
3			nie dotyczy											
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nie dotyczy	nie dotyczy	2,6	12,9
4-LH														
4v														
5-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
5-LH														
5v														
9-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nie dotyczy	nie dotyczy	2,6	12,9
9-LH														
9v														
10-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nie dotyczy	nie dotyczy	2,6	12,9
16	nie dotyczy												2,6	12,9

* Zob. definicje w pkt1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

Technicznie dopuszczalne maksymalne wartości ładowności $maxPL_{sg}$ i objętości ładunku CV_{sg} określa się zgodnie z pkt 3.1.1.

2.5.2. Pojazdy kategorii M

Wartości liczby pasażerów $PN_{sg,mp}$, masy pasażerów $PM_{sg,mp}$ i technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów $maxPN_{sg}$ dla podgrupy sg i profilu zadań mp określa się zgodnie z pkt 3.1.1.

2.5.3. Pojazdy kategorii O

Wartości ładowności $PL_{sg,mp}$ (w tonach) określa się w następujący sposób:

Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
121, 121V, 123, 123V,, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy

* Zob. definicje w pkt 1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

Technicznie dopuszczalne maksymalne wartości ładowności $maxPL_{sg}$ i objętości ładunku CV_{sg} określa się zgodnie z pkt 3.1.1.

2.6. Obliczanie współczynnika ważenia przebiegu i ładowności lub liczby pasażerów

Współczynnik ważenia przebiegu i ładowności (lub liczby pasażerów) (MPW_{sg}) podgrupy sg określa się jako iloczyn rocznego przebiegu określonego w pkt 2.6.1 oraz wartości ładowności i liczby pasażerów dla tej podgrupy określonych w pkt 2.5.1, 2.5.2 i 2.5.3, odpowiednio dla kategorii pojazdów N, M i O, znormalizowany do odpowiedniej wartości dla podgrupy 5-LH, i oblicza się go w następujący sposób:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (dla pojazdów kategorii N i O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (dla pojazdów kategorii M)}$$

gdzie

AM_{sg} oznacza roczny przebieg określony w pkt 2.6.1, 2.6.2 i 2.6.3 dla pojazdów w danej podgrupie;

AM_{5-LH} oznacza roczny przebieg określony dla podgrupy 5-LH w tabeli 2.6.1;

PL_{sg} określono w pkt 2.5.1 i 2.5.3;

PN_{sg} określono w pkt 2.5.2;

PL_{5-LH} oznacza średnią wartość masy użytecznej dla podgrupy 5-LH, jak określono w pkt 2.5.1.

2.6.1. Roczne przebiegi dla pojazdów kategorii N:

Podgrupa pojazdów (sg)*	Roczny przebieg AM_{sg} (w km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Zob. definicje w pkt1.1

2.6.2. Roczne przebiegi dla pojazdów kategorii M

Podgrupa pojazdów (sg)*	Roczny przebieg AM _{sg} (w km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Zob. definicje w pkt1.1

2.6.3. Roczne przebiegi dla pojazdów kategorii O

Podgrupa pojazdów (sg)*	Roczny przebieg AM _{sg} (w km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Zob. definicje w pkt1.1

2.7. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ producentów, o których mowa w art. 4

Dla każdego producenta oblicza się następujące średnie indywidualne poziomy emisji CO₂:

2.7.1. Dla okresów sprawozdawczych od 2019 do 2029 r.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

gdzie

$\sum_{sg}$ oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 4.2;

$ZLEV$ określono w pkt 2.3;

$share_{sg}$ określono w pkt 2.4;

zev_{sg} określono w pkt 2.4;

pv_{sg} określono w pkt 2.4;

MPW_{sg} określono w pkt 2.6;

$avgCO2_{sg}$ określono w pkt 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ określono w pkt 2.2;

$rCO2_{sg}$ określono w pkt 3.1.2.

3. OBLICZENIE WARTOŚCI ODNIESIENIA

3.1. Wartości odniesienia

Następujące wartości odniesienia oblicza się na podstawie wszystkich nowych pojazdów ciężkich wszystkich producentów w okresie odniesienia mającym zastosowanie do podgrupy sg zgodnie z pkt 3.2.

- 3.1.1. Dla każdej podgrupy pojazdów sg wartości ładowności $PL_{sg,mp}$, liczby pasażerów $PN_{sg,mp}$, masy pasażerów $PM_{sg,mp}$, technicznie dopuszczalnej maksymalnej ładowności $maxPL_{sg}$, technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów $maxPN_{sg}$ i objętości ładunku CV_{sg} oblicza się w następujący sposób:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii O)}$$

(*tylko dla podgrup pojazdów, w przypadku których w pkt 2.5 nie podano jednoznacznych wartości dla $PL_{sg,mp}$ lub $PN_{sg,mp}$)

- 3.1.2. Emisje odniesienia $CO_2 rCO2_{sg}$, o których mowa w art. 3, oblicza się w następujący sposób:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii N i O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (dla pojazdów kategorii M)}$$

gdzie

Σ_v	oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> zarejestrowanych w okresie odniesienia mającym zastosowanie do <i>sg</i> zgodnie z pkt 3.2;
$CO2_v$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ nowego pojazdu ciężkiego <i>v</i> określony zgodnie z pkt 2.1, w stosownych przypadkach dostosowany zgodnie z załącznikiem II;
$CO2p_v$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego <i>v</i> określony zgodnie z pkt 2.1, w stosownych przypadkach dostosowany zgodnie z załącznikiem II;
rV_{sg}	oznacza liczbę wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> zarejestrowanych w okresie odniesienia mającym zastosowanie do <i>sg</i> zgodnie z pkt 3.2;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5;
PN_{sg}	oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5;
$PL_{v,mp}$	oznacza ładowność pojazdu <i>v</i> w profilu zadań <i>mp</i> określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PN_{v,mp}$	oznacza liczbę pasażerów pojazdu <i>v</i> w profilu zadań <i>mp</i> określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PM_{v,mp}$	oznacza masę pasażerów pojazdu <i>v</i> w profilu zadań <i>mp</i> określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$maxPL_v$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną ładowność pojazdu <i>v</i> określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

- $maxPN_v$ oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
- CV_v oznacza objętość ładunku pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b.

3.2. Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup

Następujące okresy sprawozdawcze stosuje się jako okresy odniesienia dla podgrup pojazdów:

Podgrupa pojazdów sg	Okres sprawozdawczy roku stosowany jako okres odniesienia
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Wszystkie pozostałe	2025

3.2.1. Jeżeli w okresie odniesienia określonym w pkt 3.2 w podgrupie sg liczba nowych pojazdów ciężkich wszystkich producentów jest mniejsza niż 50, stosuje się następujące zasady:

Średni indywidualny poziom emisji CO_2 $avgCO2_{sg}$ i $avgCO2p_{sg}$, jak określono w pkt 2.2, oraz emisje odniesienia CO_2 $rCO2_{sg}$ i $rCO2p_{sg}$, jak określono w pkt 3.1.2, ustala się na poziomie 0 dla wszystkich producentów w podgrupie sg do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 zgodnie z pkt 2.7 oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji CO_2 zgodnie z pkt 4.1 dla okresów sprawozdawczych w latach $< Y + 5$. Y oznacza tu rok pierwszego okresu sprawozdawczego, w którym liczba nowych pojazdów ciężkich wszystkich producentów w podgrupie sg wynosi co najmniej 50.

W celu określenia emisji odniesienia CO₂ $rCO2_{sg}$ i $rCO2p_{sg}$ w celu obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji zgodnie z pkt 4 w pierwszej kolejności oblicza się odpowiednie [...] wartości, jak określono w pkt 3.1.2, dla okresu sprawozdawczego roku Y zamiast dla okresu odniesienia stosowanego do podgrupy sg zgodnie z pkt 3.2.

Otrzymane wartości dzieli się następnie przez

- współczynnik docelowy RET_{sg} , określony w pkt 5.1.1 w celu uzyskania emisji odniesienia CO₂ $rCO2_{sg}$,
- współczynnik docelowy $RETP_{sg}$, określony w pkt 5.1.1 w celu uzyskania emisji odniesienia CO₂ $rCO2p_{sg}$.

4. OBLICZANIE DOCELOWEGO INDYWIDUALNEGO POZIOMU EMISJI PRODUCENTA, O KTÓRYM MOWA W ART. 6

4.1. Docelowy indywidualny poziom emisji

Dla każdego producenta następujące docelowe indywidualne poziomy emisji T oblicza się w następujący sposób:

4.1.1. Dla okresów sprawozdawczych w latach od 2025 do 2029r.:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2030 r.

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

gdzie

$\sum_{sg}$	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego docelowego indywidualnego poziomu emisji zgodnie z pkt 4.2;
$share_{sg}$	określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	określono w pkt 2.6;
rf_{sg}	oznacza cel redukcji emisji CO ₂ mający zastosowanie w konkretnym okresie sprawozdawczym do nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , jak określono w pkt 4.3;
rfp_{sg}	oznacza cel redukcji emisji CO ₂ mający zastosowanie w konkretnym okresie sprawozdawczym do pojazdów podstawowych nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , jak określono w pkt 4.3;
$zevM_{sg}$	oznacza obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych mający zastosowanie w konkretnym okresie sprawozdawczym do pojazdów w podgrupie sg , jak określono w pkt 4.3;
$rCO2_{sg}$	określono w pkt 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	określono w pkt 3.1.2;
pV_{sg}	określono w pkt 2.4.

- 4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy *sg* uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO₂ $CO_2(X)$, docelowych indywidualnych poziomów emisji $T(X)$ i trajektorii emisji CO₂ $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu [...] <u>osób</u> podlegające docelowym poziomom emisji CO₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) (<u>autokary</u> i <u>autobusy niskopodłogowe klasy II</u>)	podgrupy pojazdów do przewozu [...] <u>osób</u> podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b (<u>autobusy miejskie</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Cele redukcji emisji CO₂ i obowiązki dotyczące pojazdów bezemisyjnych

4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:

Cele redukcji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i [...] <u>6x2</u>	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary i autobusy międzymiastowe (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD ₂ , 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Pojazdy podstawowe autokarów i autobusów międzymiastowych (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD ₂ , 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Przyczepy		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Naczepy		0	<u>7,5</u> [...] %	<u>7,5</u> [...] %	<u>7,5</u> [...] %

Dla okresów sprawozdawczych w latach przed 2025 r. wszystkie cele redukcji emisji CO₂ rf_{sg} i rfp_{sg} wynoszą 0.

4.3.2. Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:

Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Autobusy [...] miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100 %	100 %	100 %

5. JEDNOSTKI I DŁUGI EMISYJNE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7

5.1. Ścieżki redukcji emisji CO₂

5.1.1. Współczynniki docelowe

Dla każdej podgrupy pojazdów sg i okresu sprawozdawczego w roku Y współczynniki docelowe określa się w następujący sposób:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

gdzie

lY, uY oznaczają wartości dla dolnego i górnego roku

- w zbiorze $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ dla podgrup wskazanych w kolumnie $X = 2025$ w tabeli w pkt 4.2,
- w zbiorze $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ dla wszystkich pozostałych podgrup sg ,

określające najmniejszy przedział, dla którego spełniony jest warunek $lY \leq Y < uY$;

rY	oznacza rok okresu odniesienia mającego zastosowanie do podgrupy pojazdów sg zgodnie z pkt 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	oznaczają cele redukcji emisji CO ₂ w podgrupie sg dla nowych pojazdów ciężkich z lat lY i uY zgodnie z pkt 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	oznaczają cele redukcji emisji CO ₂ w podgrupie sg dla pojazdów podstawowych nowych pojazdów ciężkich z lat lY i uY zgodnie z pkt 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	oznaczają obowiązki dotyczące pojazdów bezemisyjnych w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich z lat lY i uY zgodnie z pkt 4.3;

Dla lat sprawozdawczych $Y < rY$ wartości $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ i $ZET_{sg,Y}$ ustala się na poziomie 1, tak aby podgrupa pojazdów sg nie wносиła wkładu w trajektorię emisji CO₂.

5.1.2. Ścieżki redukcji emisji CO₂

5.1.2.1. Następnie dla każdej podgrupy pojazdów sg i okresu sprawozdawczego roku Y określa się następujące ścieżki redukcji emisji CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Dla każdego producenta i okresów sprawozdawczych roku Y w latach od 2019 do 2024 r. określa się następujące ścieżki redukcji emisji CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Dla każdego producenta i okresów sprawozdawczych roku Y w latach od 2025 do 2040 r. określa się następujące ścieżki redukcji emisji CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

gdzie

$\sum_{sg}$	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnej trajektorii emisji CO ₂ zgodnie z pkt 4.2;
$share_{sg}$	oznacza udział nowych pojazdów ciężkich producenta w podgrupie pojazdów sg , jak określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	określono w pkt 2.6;
$rCO2_{sg}$	określono w pkt 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	określono w pkt 3.1.2;
pv_{sg}	oznacza udział nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO ₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ , o którym mowa w pkt 2.2.

5.2. Obliczanie jednostek i długów emisyjnych w każdym okresie sprawozdawczym

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego w latach Y od 2019 do 2040 r. jednostki emisji $cCO2(X)_Y$ i długi emisyjne $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) stanowią maksimum następujących wartości i 0 (tj. jednostki emisji i długi emisyjne nie mogą być ujemne):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

gdzie

$ET(X)_Y$ oznacza trajektorię emisji danego producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y określoną zgodnie z pkt 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO2(X)_Y$ oznacza średni indywidualny poziom emisji danego producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y określony zgodnie z pkt 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y określony zgodnie z pkt 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y.

5.3. Limit długu emisyjnego

Dla każdego producenta limity długu emisyjnego $limCO2(X)_Y$ w okresie sprawozdawczym roku Y określa się w następujący sposób:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ dla okresu sprawozdawczego w latach $Y < 2030$;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ dla okresu sprawozdawczego w latach $Y \geq 2030$;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ dla okresu sprawozdawczego w latach $Y \geq 2030$;

gdzie:

$T(X)_Y$ oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y określony zgodnie z pkt 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w **okresie sprawozdawczym** roku Y w podgrupach pojazdów, które uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnych emisji CO_2 $CO2(X)$ zgodnie z pkt 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Wczesne nabywanie jednostek emisji

Długi emisyjne nabyte w *okresie sprawozdawczym* roku 2025 obniża się o kwotę odpowiadającą jednostkom emisji nabytym przed *tym okresem sprawozdawczym*, którą określa się dla każdego producenta w następujący sposób:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

gdzie

min	oznacza minimalną wartość spośród dwóch wartości podanych w nawiasach;
$\sum_{Y=2019}^{2024}$	oznacza sumę w <i>okresach sprawozdawczych w latach Y</i> od 2019 do 2024 r.;
$dCO2(NO)_Y$	oznacza długi emisyjne w <i>okresie sprawozdawczym roku Y</i> określone zgodnie z pkt 5.2;
$cCO2(NO)_Y$	oznacza jednostki emisji w <i>okresie sprawozdawczym roku Y</i> określone zgodnie z pkt 5.2.

6. OKREŚLENIE NADWYŻKI EMISJI CO₂ PRODUCENTA, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 2

Dla każdego producenta i każdego *okresu sprawozdawczego* roku Y począwszy od *roku* 2025 wartość indywidualnej nadwyżki emisji CO₂ dla danej kategorii pojazdu $exeCO2(X)_Y$ określa się w następujący sposób, jeżeli wartość jest dodatnia (X = NO, M). Jeżeli w wyniku poniższych obliczeń otrzymuje się wartość ujemną $exeCO2(X)_Y$, ustala się ją na poziomie 0.

dla *okresu sprawozdawczego* roku 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

dla okresów sprawozdawczych w latach Y od 2026 do 2028 r., od 2030 do 2033 r. i od 2035 do 2038 r.:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

dla okresów sprawozdawczych w latach Y od 2030 do 2033 r. i od 2035 do 2038 r.:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

dla okresu sprawozdawczego w latach Y = 2029, 2034 i 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

dla okresu sprawozdawczego w latach Y = 2034 i 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

dla okresów sprawozdawczych roku 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

dla okresów sprawozdawczych w latach $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

gdzie

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ oznacza sumę w *okresach sprawozdawczych w latach Y od 2019 do 2024 r.*;

$\sum_{I=2025}^Y$ oznacza sumę w *okresach sprawozdawczych w latach I od 2025 r. do roku Y*;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ oznacza sumę w *okresach sprawozdawczych w latach J od 2025 r. do roku (Y-1)*;

$\sum_{I=2025}^{2039}$ oznacza sumę w *okresach sprawozdawczych w latach I od 2025 do 2039 r.*;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ oznacza sumę w *okresach sprawozdawczych w latach J od 2030 r. do roku (Y-1)*;

$dCO2(X)_Y$ oznacza długi emisyjne w *okresie sprawozdawczym roku Y* określone zgodnie z pkt 5.2 ($X = NO, M$);

$cCO2(X)_Y$ oznacza jednostki emisji w *okresie sprawozdawczym roku Y* określone zgodnie z pkt 5.2 ($X = NO, M$);

$limCO2(X)_Y$ oznacza limit długu emisyjnego określony zgodnie z pkt 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ oznacza redukcję długów emisyjnych w *okresie sprawozdawczym* roku 2025 określoną zgodnie z pkt 5.4 (X = NO, M).

We wszystkich pozostałych przypadkach wartość nadwyżki emisji $exeCO2(X)_Y$ ustala się na poziomie 0 (X = NO, M).

Nadwyżka emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku Y, o której mowa w art. 8 ust. 2, wynosi:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Procedury dostosowania, o których mowa w art. 11

1. DOSTOSOWANIE EMISJI ODNIESIENIA CO₂ PO ZMIANIE PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU, O KTÓREJ MOWA W ART. 11 UST. 2

Po zmianie procedur homologacji typu, o której mowa w art. 11 ust. 2, oblicza się ponownie emisje odniesienia CO₂, o których mowa w pkt 3.1.2 załącznika I.

W tym celu emisje CO₂ w g/km nowych pojazdów ciężkich v w okresie odniesienia oraz ich pojazdów podstawowych określone dla profilu zadań mp , o którym mowa w pkt 2.1 załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

gdzie:

$\sum_r$ oznacza sumę dla wszystkich pojazdów reprezentatywnych r dla podgrupy sg ;

sg oznacza podgrupę, do której należy pojazd v ;

$s_{r,sg}$ oznacza wagę statystyczną pojazdu reprezentatywnego r w podgrupie sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu v w g/km, jak określono w profilu zadań mp i na podstawie danych z monitorowania dla okresu odniesienia;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu reprezentatywnego r w g/km, jak określono w profilu zadań mp zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, który to poziom stosowano w okresie odniesienia;
$CO_{2r,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu reprezentatywnego r , jak określono w profilu zadań mp zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego i zgodnie ze zmianami, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu podstawowego pojazdu ciężkiego v w g/km, jak określono w profilu zadań mp i na podstawie danych z monitorowania dla okresu odniesienia;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu podstawowego pojazdu reprezentatywnego r w g/km, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, który to poziom stosowano w okresie odniesienia;
$CO_{2pr,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO ₂ pojazdu podstawowego pojazdu reprezentatywnego r , jak określono w profilu zadań mp zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego oraz zgodnie ze zmianami, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. a).

Indywidualne poziomy emisji CO₂ normalizuje się, zgodnie z załącznikiem III, używając wartości parametrów, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. f) i które mają zastosowanie w okres sprawozdawczy, o którym mowa w art. 11 ust. 2 lit a).

Pojazd reprezentatywny określa się zgodnie z metodą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

2. STOSOWANIE DOSTOSOWANYCH EMISJI ODNIESIENIA CO₂ ZGODNIE Z ART. 11 UST. 2

Jeżeli w okresie sprawozdawczym roku *Y* indywidualny poziom emisji CO₂ niektórych nowych pojazdów ciężkich producenta określono ze zmianami, o których mowa w art. 11 ust. 2, emisje odniesienia CO₂ rCO_{2sg} podgrupy pojazdów *sg*, stosowane w pkt 4 i 5.1 załącznika I, oblicza się w następujący sposób:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

gdzie:

$\sum_i$ oznacza sumę

- dla $i = [\dots]0$: niezmienionej procedury określania emisji CO₂, w przypadku której zastosowanie mają początkowe emisje odniesienia CO₂ bez dostosowań, oraz
- dla $i \geq 1$: wszystkich późniejszych zmian, o których mowa w art. 11 ust. 2.

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w okresie sprawozdawczym roku *Y* i w podgrupie pojazdów *sg*;

$V_{sg,i}$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w okresie sprawozdawczym roku *Y* i w podgrupie pojazdów *sg*, których poziom indywidualnych emisji CO₂ określono z uwzględnieniem zmiany *i*;

$rCO_{2sg,i}$ to:

- dla $i = 0$: niedostosowane emisje odniesienia CO₂
- dla $i \geq 1$: emisje odniesienia CO₂, które określono dla podgrupy pojazdów *sg* z uwzględnieniem zmiany *i*.

Normalizacja indywidualnych poziomów emisji CO₂ nowych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 4

1. NORMALIZACJA INDYWIDUALNYCH POZIOMÓW EMISJI CO₂

Do celów obliczeń, o których mowa w pkt 2.1 załącznika I, wartości emisji CO₂ $CO2_{v,mp}$ pojazdów normalizuje się w następujący sposób:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2_{cv_{v,mp}}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{dla pojazdów kategorii N i O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{dla pojazdów kategorii M})$$

Wartości emisji CO₂ [CO₂p] $CO2_{v,mp}$ pojazdów podstawowych normalizuje się zgodnie z tą samą metodą, z wykorzystaniem parametrów dla pojazdów podstawowych.

gdzie:

$CO2_{v,mp}$ oznacza znormalizowane emisje CO₂ pojazdu v określone dla profilu zadań mp , które należy uwzględnić przy obliczaniu, o którym mowa w pkt 2.1 załącznika I;

$reportCO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km [...] nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ określa się zgodnie z pkt 3;

²⁰ Zob. przypis 20.

$\Delta CO_{2cv,mp}$	określa się zgodnie z pkt 4;
$PL_{v,mp}$	oznacza ładowność pojazdu v w profilu zadań mp określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PL_{sg,mp}$	oznacza ładowność dla podgrupy pojazdów sg i profilu zadań mp , jak określono w pkt 2.5 załącznika I;
$PM_{v,mp}$	oznacza masę pasażerów pojazdu v w profilu zadań mp określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PM_{sg,mp}$	oznacza masę pasażerów dla podgrupy pojazdów sg i profilu zadań mp , jak określono w pkt 2.5 załącznika I;
cCW_v	oznacza korektę masy własnej pojazdu v zgodnie z pkt 2.

2. NORMALIZACJA MASY WŁASNEJ

W związku z tym, że użyteczność transportowa pojazdu zwiększa się wraz z jego technicznie dopuszczalną maksymalną ładownością lub liczbą pasażerów, ale z przyczyn technicznych wyższe wartości tych parametrów korelują z wyższą masą własną, a zatem wyższym poziomem emisji CO₂, stosuje się następującą korektę masy własnej pojazdu v w podgrupie pojazdów sg do celów normalizacji jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ dla pojazdów kategorii N [...]};$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{dla pojazdów kategorii O;}}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \text{ dla pojazdów kategorii M;}$$

gdzie:

a_{sg}	oznacza współczynnik liniowy określony zgodnie z pkt 2.1 w okresie sprawozdawczym dla pojazdu v ;
$maxPL_v$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną ładowność pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$maxPN_v$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$maxPL_{sg}$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną ładowność podgrupy pojazdów sg określoną zgodnie z pkt 2.5 załącznika I;
$maxPN_{sg}$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów podgrupy pojazdów sg określoną zgodnie z pkt 2.5 załącznika I.

2.1. Określanie parametrów normalizacji

Dla każdego okresu sprawozdawczego parametry a_{sg} i b_{sg} określa się za pomocą analizy regresji liniowej korelacji wartości CW_v z wartościami $maxPL_v$ (dla pojazdów kategorii N i O) oraz $maxPN_v$ (dla pojazdów kategorii M), uwzględniając wszystkie nowo zarejestrowane pojazdy v w podgrupie sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ dla pojazdów kategorii N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ dla pojazdów kategorii M.}$$

gdzie:

CW_v oznacza masę własną pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b; jeżeli nie jest dostępna dokładna wartość, można ją w przybliżeniu określić, posługując się skorygowaną rzeczywistą masą pojazdu v

$maxPL_v$ oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną ładowność pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

$maxPN_v$ oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

3. ZMIANA POZIOMU EMISJI CO₂ W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ MASY CAŁKOWITEJ POJAZDU

Zmianę *ex post* poziomu emisji CO₂ pojazdu v , którą należy określić dla profilu zadań mp w związku ze zmianą *ex post* całkowitej masy, która ma być przypisana pojazdowi w celu określenia poziomu emisji CO₂, określa się za pomocą następującego przybliżenia liniowego:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m \cdot (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

gdzie:

m oznacza zmianę całkowitej masy przypisanej pojazdowi v w celu określenia jego poziomu emisji CO₂;

$CO2_{v,r}$ to: poziom emisji CO₂ pojazdu v w g/km, bez zmiany masy, określony dla tego samego profilu zadań mp , w reprezentatywnych warunkach obciążenia;

$CO2_{v,l}$	oznacza poziom emisji CO ₂ pojazdu v w g/km, bez zmiany masy, określony dla tego samego profilu zadań mp , w warunkach niskiego obciążenia;
Mr	oznacza masę całkowitą pojazdu w symulacji, bez zmiany masy, określoną dla tego samego profilu zadań mp , w reprezentatywnych warunkach obciążenia;
MI	oznacza masę całkowitą pojazdu w symulacji, bez zmiany masy, określoną dla tego samego profilu zadań mp , w warunkach niskiego obciążenia.

4. NORMALIZACJA ZE WZGLĘDU NA RÓŻNE OBJĘTOŚCI ŁADUNKU

Pojazdy kategorii O należące do tej samej podgrupy charakteryzują się różnymi objętościami ładunku. W związku z tym, że użyteczność transportowa pojazdu zwiększa się wraz z objętością ładunku, ale z przyczyn technicznych taki wzrost koreluje również z wyższym poziomem emisji CO₂, stosuje się następującą korektę poziomu emisji CO₂ pojazdu v w podgrupie pojazdów sg :

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

gdzie:

$a_{sg,mp}$	oznacza współczynnik liniowy określony zgodnie z pkt 4.1 w okresie sprawozdawczym dla pojazdu v ;
CV_v	oznacza objętość ładunku pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
CV_{sg}	oznacza objętość ładunku podgrupy pojazdów sg określoną zgodnie z pkt 2.5 załącznika I.

Dla pojazdów kategorii N i M korektę poziomu emisji CO₂ $\Delta CO2cv_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

4.1. Określanie parametrów normalizacji

Dla każdego okresu sprawozdawczego i profilu zadań określa się parametry $a_{sg,mp}$ i $b_{sg,mp}$ za pomocą analizy regresji liniowej korelacji wartości $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ z wartościami CV_v , uwzględniając wszystkie nowo zarejestrowane pojazdy v w podgrupie sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

gdzie:

CV_v oznacza objętość ładunku pojazdu v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

$reportCO2_{v,mp}, \Delta CO2_{v,mp}(m)$ określono w pkt 1.”

**Przepisy dotyczące danych podlegających monitorowaniu i zgłaszaniu, o których mowa
w art. 13a i 13b**

**CZĘŚĆ A: DANE PODLEGAJĄCE MONITOROWANIU I ZGŁASZANIU PRZEZ PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIE**

- a) numery identyfikacyjne wszystkich nowych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2, zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) nazwa producenta;
- c) marka (nazwa handlowa producenta);
- d) kod nadwozia określony w pozycji 38 świadectwa zgodności w tym, w stosownych przypadkach, cyframi uzupełniającymi, o których mowa w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;
- e) w przypadku pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 akapit pierwszy lit. a) lub b), informacje dotyczące zespołu napędowego określone w pozycjach 23, 23.1 i 26 świadectwa zgodności;
- f) maksymalna prędkość pojazdu określona w pozycji 29 świadectwa zgodności;
- g) etap kompletowania wskazany w wybranym wzorze świadectwa zgodności zgodnie z pkt 2 załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683;
- h) kategoria pojazdu określona w pozycji 0.4 świadectwa zgodności;
- i) liczba osi określona w pozycji 1 świadectwa zgodności;
- j) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu określona w pozycji 16.1 świadectwa zgodności;
- k) stopka ze skrótem kryptograficznym dokumentacji producenta określonym w pozycji 49.1 świadectwa zgodności; w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 30 czerwca 2025 r. państwa członkowskie mogą zgłaszać jedynie pierwszych 8 znaków skrótu kryptograficznego;
- l) indywidualne emisje CO₂ określone w pozycji 49.5 świadectwa zgodności;
- m) średnia wartość masy użytecznej określona w pozycji 49.6 świadectwa zgodności;

²¹ Zob. przypisy 20 i 21.

- n) data rejestracji;
- o) technicznie dopuszczalna maksymalna masa zespołu pojazdów ciężarowych kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie (EHC), o których mowa w art. 3 pkt 24, jak określono w pozycji 16.4 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- [...]p) ich oznaczenie określone w pozycji 51 świadectwa zgodności;
- q) liczba osi napędowych określona w pozycji 3 świadectwa zgodności;
- [...]r) w przypadku pojazdów dopuszczonych na podstawie art. 2 ust. 3 lit. b) rozporządzenia 2018/858 informacja, że pojazd zaprojektowano i zbudowano lub dostosowano do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego;
- [...] s) potwierdzenie, że pojazd jest zarejestrowany do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną lub służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego lub do użytku przez siły zbrojne oraz że spełnia warunki określone w art. 2 ust. 5 niniejszego rozporządzenia. W przypadku wszystkich pojazdów, w tym pojazdów, które uzyskały dopuszczonych, odpowiednią informację stanowi informacja, którą podaje się w unijnym świadectwie zgodności lub świadectwie unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, zgodnie ze wzorami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/683²², niezależnie od wszelkich zwolnień mających zastosowanie na podstawie art. 45 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).

CZĘŚĆ B: DANE PODLEGAJĄCE ZGŁASZANIU PRZEZ PRODUCENTÓW I INNE PODMIOTY

Zgodnie z art. 13b każdy podmiot zgłaszający zgłasza następujące dane w odniesieniu do pojazdów, w przypadku których zobowiązany jest przedstawić dokumentację producenta (MRF) lub dokumentację pojazdu (VIF) zgodnie z przepisami rozporządzenia 2017/2400 (UE) i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362²³.

W przypadku pojazdów, o których mowa w części A lit. p) i q) załącznika IV, producent, o którym mowa w art. 7a, informuje również Komisję zgodnie z art. 2 ust. 4 i 5, jeżeli pojazdu, który w innym przypadku byłby zwolniony z obowiązków określonych w art. 3a, nie zwalnia się z tych obowiązków.

Kategorie/podgrupy pojazdów	Podmioty zgłaszające			
	Producent pojazdu podstawowego ⁽¹⁾	Producent pojazdu pośredniego ⁽²⁾	Producent pojazdu ⁽³⁾	Wyznaczona służba techniczna ⁽⁸⁾
N/wszystkie	nie dotyczy	nie dotyczy	– MRF ⁽⁴⁾ – Informacje dodatkowe*	nie dotyczy
M/wszystkie	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Informacje dodatkowe* w odniesieniu do pojazdu podstawowego;	nie dotyczy	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Informacje dodatkowe* w odniesieniu do pojazdu kompletnego lub skompletowanego.	nie dotyczy
O/wszystkie	nie dotyczy	nie dotyczy	– MRF ⁽⁹⁾ – Informacje dodatkowe*	– MRF ⁽⁹⁾ – Informacje dodatkowe*

²³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do osiągnięć przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂ oraz zużycie paliwa i energii przez pojazdy silnikowe oraz bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145).

⁽¹⁾Art. 3 pkt 29 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽²⁾Art. 3 pkt 31 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽³⁾Art. 3 pkt 4a rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽⁴⁾Art. 9 pkt 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽⁵⁾Pkt 2.3 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽⁶⁾Pkt 2.4 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽⁷⁾Pkt 2.7.5 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400.

⁽⁸⁾Art. 8 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362.

⁽⁹⁾Art. 8 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362.

***Informacje dodatkowe:**

Nie	Parametr monitorowania	Źródło	Dotyczy pojazdów
15	Marka (nazwa handlowa producenta)		Wszystkie
24	Nazwa i adres producenta przekładni	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
25	Marka (nazwa handlowa producenta przekładni)	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
32	Nazwa i adres producenta osi	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy; Kategoria O

33	Marka (nazwa handlowa producenta osi)	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy; Kategoria O
39	Nazwa i adres producenta opony	Pkt 1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy; Kategoria O
40	Marka (nazwa handlowa producenta opony)	Pkt 3 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy; Kategoria O
72	Numer licencji na korzystanie z narzędzia symulacyjnego		Wszystkie
75	Emisje masowe CO ₂ silnika w badaniu WHTC (8) (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
76	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
77	Emisje masowe CO ₂ silnika w badaniu WHTC (9) (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
78	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;

101	W odniesieniu do pojazdów z datą przeprowadzenia symulacji od dnia 1 lipca 2020 r., numer homologacji typu silnika	Pkt 1.2.1 uzupełnienia do dodatku 5, 6 lub 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;
102	W odniesieniu do pojazdów z datą przeprowadzenia symulacji od dnia 1 lipca 2021 r., plik »comma separated values file« z tą samą nazwą co plik »job file« i z rozszerzeniem .vsum, zawierający zagregowane wyniki w podziale na symulowany profil zadań i stan ładunku użytkowego	Plik wygenerowany przez narzędzie symulacyjne, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2017/2400, w wersji graficznego interfejsu użytkownika (GUI)	[...] Wszystkie

**CZĘŚĆ C: PRZEDZIAŁY WARTOŚCI OPORU POWIETRZA (CDXA) DO CELÓW
PUBLIKACJI ZGODNIE Z ART. 13c**

Do celów podawania do wiadomości publicznej wartości CdxA określonej w pozycji 23 zgodnie z art. 13c Komisja wykorzystuje przedziały wartości określone w następującej tabeli, w której przedstawiono odpowiednie przedziały wartości dla każdej wartości CdxA:

Zakres	wartość CdxA [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

**Sprawozdawczość w odniesieniu do danych i zarządzanie nimi, o których mowa w art. 13a–
13c**

1. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

- 1.1. Dane określone w części A załącznika IV są przekazywane Agencji zgodnie z art. 13a przez punkt kontaktowy producenta za pośrednictwem elektronicznego transferu danych.

Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Agencję o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na następujące adresy:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

oraz

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PRODUCENTÓW

- 2.1. Producenci przekazują Komisji bezzwłocznie następujące informacje:

- a) nazwę producenta wskazaną na świadectwie zgodności lub świadectwie dopuszczenia indywidualnego;
- b) światowy kod identyfikujący producenta (WMI), zgodnie z definicją w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 19/2011²⁴, który to kod ma być stosowany w numerach identyfikacyjnych pojazdu nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu;
- c) punkt kontaktowy odpowiedzialny za przysyłanie danych Agencji.

Producenci bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach powyższych informacji.

Powiadomienia przesyła się na adresy określone w pkt 1.1.

²⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

- 2.2. Dane określone w części B pkt 2 załącznika I są przekazywane Agencji zgodnie z art. 13b przez punkt kontaktowy producenta za pośrednictwem elektronicznego transferu danych.

Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Agencję o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na adresy określone w pkt 1.1.

3. PRZETWARZANIE DANYCH

- 3.1. Agencja przetwarza dane przekazane zgodnie z pkt 1.1 i 2.2 i rejestruje dane przetworzone w rejestrze.

- 3.2. Dane dotyczące pojazdów ciężkich zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym i zapisane w rejestrze podaje się do wiadomości publicznej do 30 kwietnia każdego roku, z wyjątkiem następujących pozycji:

- 3.2.1. numer identyfikacyjny pojazdu;
- 3.2.2. nazwa i adres producenta przekładni;
- 3.2.3. marka (nazwa handlowa producenta przekładni);
- 3.2.4. nazwa i adres producenta osi;
- 3.2.5. marka (nazwa handlowa producenta osi);
- 3.2.6. nazwa i adres producenta opon;
- 3.2.7. marka (nazwa handlowa producenta opon);
- 3.2.8. model silnika;
- 3.2.9. model przekładni;
- 3.2.10. model zwalniacza;
- 3.2.11. model przemiennika momentu obrotowego;
- 3.2.12. model napędu kątownego;
- 3.2.13. model osi;
- 3.2.14. model oporu powietrza;
- 3.2.15. plik »comma separated values file« z tą samą nazwą co plik »job file« i z rozszerzeniem .vsum, zawierający zagregowane wyniki w podziale na symulowany profil zadań i stan ładunku użytkowego.

- 3.3. Jeżeli właściwy organ lub producenci zidentyfikują błędy w przedłożonych danych, niezwłocznie powiadamiają o nich Komisję i Agencję, przesyłając sprawozdanie o błędzie Agencji oraz pocztą elektroniczną na adresy, o których mowa w pkt 1.1.
- 3.4. Komisja przy wsparciu Agencji weryfikuje zgłoszone błędy i, w stosownych przypadkach, poprawia dane w rejestrze.
- 3.5. Komisja przy wsparciu Agencji udostępnia elektroniczne formaty elektroniczne przekazywania danych, o których mowa w pkt 1.1 i 2.2, z odpowiednim wyprzedzeniem przed terminem przekazania danych.

ZAŁĄCZNIK VI
TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (UE) 2018/956

Rozporządzenie (UE) 2018/956	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1 ust. 2
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3	Artykuł 3
Artykuł 4	Artykuł 13a
Artykuł 5	Artykuł 13b
Artykuł 6	Artykuł 13c
Artykuł 7	Artykuł 13d
Artykuł 8	Artykuł 13e
Artykuł 9	Artykuł 13f
Artykuł 10	–
Artykuł 11	Artykuł 14
Artykuł 12	Artykuł 16
Artykuł 13	Artykuł 17
Artykuł 14	–
 Załącznik I	 Załącznik IV
Załącznik II	Załącznik V”