



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 14 maja 2024 r.
(OR. en)**

**2023/0042(COD)
LEX 2351**

**PE-CONS 29/1/24
REV 1**

**CLIMA 66
ENV 166
TRANS 65
MI 162
CODEC 461**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ZMIENIAJĄCE
ROZPORZĄDZENIE (UE) 2019/1242 W ODNIESIENIU DO ZAOSTRZENIA NORM EMISJI
CO₂ DLA NOWYCH POJAZDÓW CIĘŻKICH ORAZ WŁĄCZENIA OBOWIĄZKÓW
SPRAWOZDAWCZYCH, ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 2018/858
I UCHYLAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 2018/956**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...**

z dnia 14 maja 2024 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242
w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich
oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych,
zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956**

(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,
po konsultacji z Komitetem Regionów,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 349 z 29.9.2023, s. 134.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 7 maja 2024 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego³, przyjętego w dniu 12 grudnia 2015 r. podczas Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. zatytułowanego „Europejski Zielony Ład”. Konieczność realizacji i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia i dobrobytu gospodarczego obywateli Unii oraz konsekwencji wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie.
- (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 Unii 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 defaworyzowane i słabsze grupy, do których należą m.in. osoby i gospodarstwa o niskich dochodach, 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 Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

- (3) Po przyjęciu przez Parlament Europejski i Radę wszystkich zasadniczych elementów pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55”, przedstawionego przez Komisję w lipcu 2021 r., Unia przedłożyła w październiku 2023 r. zaktualizowany ustalony na poziomie krajowym wkład Unii i jej państw członkowskich do UNFCCC, potwierdzając, że do 2030 r. Unia zredukuje swoje emisje gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w stosunku do poziomów z 1990 r.
- (4) Poprzez przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁴ Unia zapisała w unijnym akcie ustawodawczym cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej w całej gospodarce w Unii najpóźniej do 2050 r. i następnie osiągnięciu ujemnych emisji. 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. Określono w nim również ramy ustanawiania pośrednich celów klimatycznych Unii oraz publikacji przewidywanego orientacyjnego budżetu emisyjnego Unii na lata 2030–2050.

⁴ 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).

- (5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współudziału wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego. W komunikacie z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności - europejski transport na drodze ku przyszłości” Komisja określiła plan działania na rzecz zrównoważonej i inteligentnej przyszłości transportu europejskiego oraz plan działań zmierzających do ograniczenia emisji z sektora transportu o 90 % do 2050 r. Na pojazdy ciężkie przypada obecnie ponad jedna czwarta emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w Unii i ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych Unii.
- (6) Pakiet legislacyjny „Gotowi na 55” służy realizacji celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. Obejmuje on wiele obszarów polityki. Zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁵ stanowi nieodłączny element tego pakietu legislacyjnego.
- (7) W komunikacie z dnia 18 maja 2022 r. zatytułowanym „Plan REPowerEU” Komisja przedstawiła plan uniezależnienia Unii od rosyjskich paliw kopalnych na długo przed końcem obecnego dziesięciolecia. W komunikacie tym podkreślono znaczenie między innymi dalszego zwiększania efektywności 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) 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).

- (8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem 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 w sektorze pojazdów ciężkich 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 użytkownikom i obywatelom korzyści w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością i można było utrzymać powiązane miejsca pracy o wysokiej jakości. 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 trwają.

- (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 nada wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich na rynek unijny i do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów, da potrzebny sygnał do szybszego rozmieszczania infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii, zapewni długoterminową konkurencyjność przemysłu Unii na rynku światowym oraz przyczyni się do obniżenia bieżących kosztów przedsiębiorstw transportowych, gwarantując jednocześnie, że Unia osiągnie swoje cele związane z klimatem i swój cel polegający na zmniejszeniu zanieczyszczenia powietrza.
- (11) Zanieczyszczenie powietrza, oddziałujące na zdrowie milionów obywateli europejskich, jest szczególnie poważnym problemem w miastach. Jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza w miastach jest transport. Przyspieszone wprowadzanie bezemisyjnych pojazdów ciężkich – w wyniku zaostrzonych wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ – przyczyni się do złagodzenia problemu zanieczyszczenia powietrza w miastach.

- (12) Efektem komunikatu Komisji z dnia 5 maja 2021 r. zatytułowanego „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy” ma być współtworzenie 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 uwzględni w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego oraz konsultacje z partnerami społecznymi, w tym prowadzone przez państwa członkowskie. Opiera się 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 na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka transformacji uwzględni 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) 2023/955⁶ (zwanego dalej „Społecznym Funduszem Klimatycznym”) do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i pojazdów ciężkich. Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) w całym łańcuchu dostaw. Komunikat Komisji z dnia 1 lutego 2023 r. zatytułowany „Plan przemysłowy Zielonego Ładu na miarę epoki neutralności emisyjnej” ma na celu zwiększenie konkurencyjności europejskiego przemysłu technologii neutralnych emisyjnie oraz wspieranie szybkiej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 1).

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. Kluczowe znaczenie dla sprawiedliwej społecznie i skutecznej transformacji ma dostęp do szkoleń i przekwalifikowania w wielu sektorach, które muszą przejść fundamentalne zmiany, w tym w sektorze pojazdów ciężkich i sektorze tankowania i ładowania. Inwestycje w umiejętności potrzebne do skutecznej transformacji to wspólny obowiązek. Pracownicy i osoby poszukujące pracy powinni mieć możliwość zmiany i podnoszenia kwalifikacji oraz powinni otrzymywać wsparcie, aby mogli uczestniczyć w takich szkoleniach. Zachęca się państwa członkowskie, aby zwiększyły inwestycje w obszarze zmiany i podnoszenia kwalifikacji oraz wskazały i przeanalizowały przewidywane zmiany na rynku pracy.

- (13) Obok inicjatyw mających przyspieszyć przesunięcie międzygałęziowe w kierunku bardziej zrównoważonych rodzajów transportu kluczową rolę w ograniczaniu emisji CO₂ z sektora pojazdów ciężkich odegrają zaostrzenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich oraz rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania. Dopełnieniem docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów określonych w niniejszym rozporządzeniu są wymogi dotyczące infrastruktury ładowania i tankowania paliwa określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804⁷. Ważną rolę w rozwoju infrastruktury na poziomie krajowym odgrywa finansowanie unijne. Rozmieszczenie infrastruktury ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich jest równie ważne na terenach prywatnych, które nie są ogólnie dostępne, takich jak prywatne zajezdnie i centra logistyczne, które zapewniają ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Państwa członkowskie powinny rozważyć podjęcie działań w związku z opracowywaniem zmienionych krajowych ram polityki, aby zapewnić powstanie odpowiedniej infrastruktury ładowania nocnego i w miejscu docelowym dla elektrycznych pojazdów ciężkich. Ze względu na możliwe ograniczenia infrastrukturalne w państwach trzecich należy również rozważyć wpływ niniejszego rozporządzenia na możliwość eksploatacji poza Unią nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w UE.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

- (14) W następstwie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁸ Komisja powołała w 2015 r. Forum Zrównoważonego Transportu (zwane dalej „Forum”). Forum pomaga Komisji w realizacji działań i programów Unii mających pobudzać rozwój infrastruktury zrównoważonych paliw alternatywnych. Po przyjęciu niniejszego rozporządzenia Komisja zapewni, aby Forum wspierało skuteczny i racjonalny pod względem kosztów rozwój infrastruktury ładowania i tankowania potrzebnej do spełnienia zaostrzonych wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich oraz aby wносиło wkład w przegląd, o którym mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, tak aby cele określone w tym rozporządzeniu były zgodne z ambicjami niniejszego rozporządzenia.
- (15) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji w sieć elektroenergetyczną, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń. Z uwagi na docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na 2030 r. ustanowione na mocy niniejszego rozporządzenia udział bezemisyjnych pojazdów ciężkich w całym parku pojazdów ciężkich na drogach oraz zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

- (16) Chociaż zwiększone poziomy docelowe redukcji emisji CO₂ przyspieszą upowszechnianie bezemisyjnych pojazdów ciężkich, znaczną część całego parku pojazdów ciężkich na drogach nadal będą stanowić pojazdy z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania. Aby ta część parku pojazdów przyczyniała się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych, trzeba wprowadzać dalsze innowacje i szybciej upowszechniać zrównoważone paliwa odnawialne. Istniejące polityki i instrumenty prawne Unii, w szczególności dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁹ i unijny system handlu uprawnieniami do emisji ustanowiony dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰, będą sprzyjać dekarbonizacji paliw transportowych, tak aby stopniowo wyeliminować paliwa kopalne. Komisja powinna dalej rozwijać spójne ramy zachęt do stosowania zaawansowanych biopaliw i biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Ramy te powinny kompleksowo usuwać bariery utrudniające upowszechnianie i podaż, z uwzględnieniem popytu we wszystkich sektorach gospodarki, w kontekście ogólnych wysiłków na rzecz osiągnięcia unijnych celów klimatycznych. Opierając się na celach dotyczących biometanu określonych w planie REPowerEU, Komisja powinna zastanowić się również, jak zwiększenie produkcji biometanu w Unii może przyczynić się do dekarbonizacji gospodarki, w tym sektora transportu.
- (17) Po konsultacji z zainteresowanymi stronami Komisja oceni w ciągu roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia rolę metodyki rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ zgodnie z unijnym prawem i celem neutralności klimatycznej.

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

¹⁰ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

- (18) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na bezemisyjne pojazdy ciężkie, należy wciąż zapewniać im odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów ciężkich. Należy zatem dalej stosować podejście polegające na zwiększaniu poziomów docelowych co pięć lat.
- (19) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku pojazdów ciężkich 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. Mogłoby to obejmować pojazdy ciężkie 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 ramach przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/1242 Komisja powinna ocenić możliwość zastosowania środków, które pozwoliłyby ograniczyć emisje CO₂ z takich pojazdów.
- (20) Zdecydowanie zachęca się instytucje zamawiające i podmioty zamawiające, aby w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego objętych niniejszym rozporządzeniem stosowały kryterium udzielenia zamówienia lub specyfikacje techniczne odnoszące się do odsetka produktów będących przedmiotem ofert pochodzących z państw, które nie są stronami porozumienia Światowej Organizacji Handlu w sprawie zamówień rządowych i które nie zawarły z Unią umowy o wolnym handlu zawierającej przepisy dotyczące zamówień publicznych. Takie kryteria będą odgrywać ważną rolę w promowaniu dostaw bezemisyjnych autobusów miejskich przez przemysł europejski, zapewnią zrównoważone i odporne łańcuchy dostaw autobusów miejskich oraz zwiększą bezpieczeństwo dostaw w Unii.

- (21) Zachęca się instytucje zamawiające i podmioty zamawiające, aby w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego objętych niniejszym rozporządzeniem stosowały kryterium zrównoważenia środowiskowego jako kryterium udzielenia zamówienia lub kryterium specyfikacji technicznej. Bez uszczerbku dla aktów ustawodawczych Unii mających zastosowanie do konkretnej technologii, w tym na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542¹¹ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/...¹²⁺, przy ocenie zrównoważenia środowiskowego autobusów miejskich zamawianych na podstawie niniejszego rozporządzenia instytucje zamawiające i podmioty zamawiające powinny mieć możliwość uwzględniania różnych elementów mających wpływ na klimat i środowisko. Elementy te mogą obejmować na przykład trwałość i niezawodność rozwiązania, łatwość naprawy i konserwacji, łatwość i jakość recyklingu, stosowanie substancji, zużycie energii, wody i innych zasobów na co najmniej jednym etapie cyklu życia produktu, wykorzystanie użytych części, ślad środowiskowy produktu i jego wpływ na środowisko w całym cyklu życia oraz ilość wytwarzanych odpadów.
- (22) W związku z bardziej rygorystycznymi od 2030 r. docelowymi poziomami redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów producenci mają wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej bezemisyjnych pojazdów ciężkich. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym ten mechanizm zachęt powinien zostać zlikwidowany od 2030 r.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L 191 z 28.7.2023, s. 1).

¹² Dz.U. L, ..., ELI:

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer i datę.

- (23) 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 zwiększyłoby to obciążenie administracyjne, nie skutkując bezpośrednimi korzyściami dla przemysłu motoryzacyjnego w jego 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.
- (24) 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.
- (25) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242 tak, aby obejmowało ono ten sam zakres co rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956¹³.
- (26) W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy zaprojektowane i zbudowane do użytku przez krajowe siły obronne, w tym siły zbrojne, i pojazdy gaśnicowe, nie określa się emisji CO₂. W związku z tym nie jest wymagane, aby te pojazdy osiągały docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ określone w niniejszym rozporządzeniu.

¹³ 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).

- (27) Aby nie tworzyć zachęty do rezygnacji z uzyskiwania homologacji typu na zasadzie dobrowolności dla pojazdów ciężkich, które są 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, co miałyby negatywne skutki dla bezpieczeństwa i środowiska, takie pojazdy, 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 z innym wnioskiem. Państwa członkowskie powinny mieć również prawo do zwolnienia pojazdów ciężkich z obowiązku osiągnięcia docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu, w przypadku gdy te pojazdy ciężkie nie są specjalnie zaprojektowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, lecz są zarejestrowane do takiego użytku – takie jak zwykle autokary używane do transportu sił policyjnych lub zbrojnych – przez potwierdzenie, że takie zwolnienie leżałoby w interesie publicznym. Państwa członkowskie powinny być również uprawnione do zwolnienia ze stosowania całości niniejszego rozporządzenia pojazdów zarejestrowanych dla sił zbrojnych.

- (28) W przypadku niektórych podgrup pojazdów ciężkich, które uzyskały homologację typu, ale jeszcze nie określono dla nich z przyczyn technicznych poziomu redukcji emisji CO₂, nie jest wymagane, aby te pojazdy ciężkie osiągały docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ określone w niniejszym rozporządzeniu. Przykładowo takie pojazdy to 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 maksymalnej masie całkowitej nie większej niż 7,5 tony i małe samochody ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej nie większej niż 5 ton. Komisja powinna zbadać, czy stosowne jest określenie emisji CO₂ z małych samochodów ciężarowych o maksymalnej masie całkowitej nie większej niż 5 ton zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/2400¹⁴ (symulacje narzędzia obliczeń zużycia energii pojazdu lub symulacje VECTO), z uwzględnieniem rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151¹⁵.

¹⁴ 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).

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

- (29) 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) 2018/858¹⁶ i rozporządzeniu (UE) 2017/2400.
- (30) Na potrzeby przenoszenia pojazdów ciężkich między producentami, wprowadzonego w niniejszym rozporządzeniu, oraz w celu ustanowienia zwolnienia dla producentów wytwarzających tylko niewielką liczbę pojazdów ciężkich w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dodać definicję terminu „grupa producentów powiązanych”. Treść tej definicji powinna być zgodna z terminologią stosowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631¹⁷ w odniesieniu do pojazdów lekkich.
- (31) W odniesieniu do 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 CO₂ dla podgrup pojazdów określonych na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów ciężkich wchodzących w skład tych podgrup.

¹⁶ 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 (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

¹⁷ 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).

- (32) Ponieważ emisje CO₂ związane z przyczepami mają duży wpływ na ogólny poziom emisji CO₂ i zużycie energii przez silnikowe pojazdy ciężkie, należy również określić docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla przyczep.
- (33) Emisje CO₂ z pojazdów specjalistycznych, takich jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, są już przedmiotem certyfikacji za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO oraz są monitorowane i podlegają zgłoszeniu przez producentów pojazdów i państwa członkowskie. Emisje CO₂ z pojazdów specjalistycznych stanowią około 2 % emisji pojazdów ciężkich i około 4 % sprzedaży. Pojazdy specjalistyczne poruszają się głównie w miastach, dlatego mają one również wpływ na jakość powietrza w miastach. Dlatego do 2029 r. pojazdy specjalistyczne powinny być wyłączone z obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów. W latach 2030–2034 w obliczeniach tych należy uwzględnić wyłącznie bezemisyjne pojazdy specjalistyczne. Od 2035 r. należy uwzględnić wszystkie pojazdy specjalistyczne.
- (34) Aby ułatwić rozwój i umożliwić powszechne stosowanie przyczep wyposażonych w technologię redukcji emisji CO₂, trzeba koniecznie szybko zaktualizować i rozszerzyć ramy zatwierdzania takiej technologii, w szczególności w przypadku przyczep zelektryfikowanych, przez zmianę rozporządzenia (UE) 2018/858.
- (35) W 2022 r. bezemisyjne autobusy miejskie stanowiły już około jednej czwartej wszystkich autobusów miejskich sprzedawanych w Unii, a w niektórych państwach członkowskich udział ten był znacznie wyższy. W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.

- (36) 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) 2023/955, dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego. Aby pomóc w osiągnięciu unijnego celu neutralności klimatycznej, Komisja powinna również rozważyć dalsze odpowiednie środki, które zwiększyłyby popyt na bezemisyjne pojazdy ciężkie wśród organów publicznych.
- (37) 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 tych pojazdów ciężkich na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242.

- (38) Ponadto aby wzmocnić rozwój nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach, należy umożliwić przenoszenie bezemisyjnych pojazdów ciężkich między podmiotami niepowiązanymi.
- (39) Modernizacja pojazdów, by stały się bezemisyjne, polega na przekształceniu silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub pojazdu wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania w silnik lub pojazd bezemisyjny. Jest to korzystne dla środowiska, ponieważ unika się produkcji nowych części i związanego z tym zużycia materiałów. Przynosi też korzyści gospodarcze związane ze zwiększoną przystępnością cenową pojazdów i możliwością tworzenia miejsc pracy. Wprowadzanie na rynek pojazdów ciężkich przekształconych w bezemisyjne pojazdy ciężkie jest jednak utrudnione z powodu braku zharmonizowanych przepisów technicznych i administracyjnych dotyczących ich homologacji. Komisja powinna zatem rozważyć, czy potrzebne są ewentualne inicjatywy wspierające opracowanie takich zharmonizowanych przepisów.
- (40) Środki mające na celu zwiększenie odsetka bezemisyjnych pojazdów ciężkich posiadanych lub dzierzawionych przez podmioty eksploatujące duży park pojazdów pomogłyby zwiększyć sprzedaż bezemisyjnych pojazdów ciężkich i przyspieszyć przejście na bezemisyjny transport drogowy. W związku z tym Komisja powinna przeanalizować ewentualną potrzebę i oddziaływanie inicjatyw mających zwiększyć odsetek bezemisyjnych silnikowych pojazdów ciężkich posiadanych lub dzierzawionych przez podmioty eksploatujące duży park pojazdów.

- (41) Aby uniknąć nieproporcjonalnie wysokich kosztów przestrzegania przepisów oraz zmniejszyć obciążenie administracyjne, producenci niewielkiej liczby pojazdów ciężkich powinni być zwolnieni z obowiązku zachowania zgodności z docelowymi poziomami redukcji emisji CO₂, pod warunkiem spełnienia określonych wymogów prawnych. Ponieważ drobni producenci pojazdów są wciąż zobowiązani do wypełniania obowiązków sprawozdawczych wynikających z rozporządzenia (UE) 2019/1242, istnieje odpowiedni mechanizm kontroli w odniesieniu do tych producentów.
- (42) 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 wciąż stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość. Producenci powinni jednak rozliczyć wszystkie pozostałe długi emisyjne w latach 2029, 2034 i 2039. Jednostki emisji, które nie zostaną wykorzystane w ciągu 7 lat od ich nabycia, powinny automatycznie wygasać.
- (43) W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dla każdej kategorii pojazdów wyraźnie określić tożsamość producenta, któremu należy przypisać dany pojazd ciężki, uwzględniając tym samym w szczególności poszczególne schematy pojazdów ciężkich kategorii M.
- (44) Przepisy dotyczące weryfikacji przekazanych danych z monitorowania powinny również obejmować ewentualną korektę ex post błędów zawartych w takich danych oraz sposób postępowania Komisji w odniesieniu do takich korekt na potrzeby wdrażania docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dotyczących unijnego parku pojazdów.

- (45) Należy zmienić ocenę emisji odniesienia CO₂, aby obejmowała również podgrupy pojazdów nowo włączone w zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- (46) 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.
- (47) Przy włączaniu do rozporządzenia (UE) 2019/1242 przepisów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/956 należy skorzystać z okazji, aby nieznacznie zmienić te przepisy w świetle doświadczenia zdobytego podczas dwóch pierwszych cykli sprawozdawczości na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/956.
- (48) 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 nim oprócz producentów podmioty, które dokonują tych ustaleń na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362¹⁸. Dane, które mają być zgłaszane, powinny obejmować dokumentację producenta.

¹⁸ 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 parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145).

- (49) 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 osiągnięcia 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, 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 odpowiednich aktach prawnych dotyczących homologacji typu.

- (50) Z powyższych powodów 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 dodania podgrup samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw (samochód ciężarowy EHC) i określania pojazdów specjalistycznych, oraz kryteriów dla 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, 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.

- (51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (UE) 2019/1242 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do procedur homologacji typu i w odniesieniu do wspólnych specyfikacji technicznych, w tym norm dotyczących technicznej i otwartej interoperacyjności między infrastrukturą ładowania i tankowania a pojazdami ciężkimi, o których mowa w niniejszym artykule, w zakresie połączeń fizycznych i wymiany informacji. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁹.
- (52) 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.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (53) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie wspieranie redukcji emisji CO₂ 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 zmienionych docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, obejmujących unijny park pojazdów, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki 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.
- (54) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (UE) 2018/858 i (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. W niniejszym rozporządzeniu określa się normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te przyczyniają się do realizacji unijnego celu neutralności klimatycznej i pośrednich celów klimatycznych Unii określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119*, celów państw członkowskich w zakresie redukcji krajowych emisji gazów cieplarnianych określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/857** oraz celów porozumienia paryskiego, a także do zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się też wymogi sprawozdawcze dotyczące emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii oraz zużycia paliwa przez takie pojazdy.”;

* 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).

** 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).

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów, 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 lit. a), b) i c), określa się jako »pojazdy ciężkie«. Pojazdy wchodzące w zakres akapitu pierwszego lit. a) albo b) określa się jako »silnikowe 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) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy ciężkie 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.

Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy na okres nieprzekraczający jednego miesiąca i zarejestrowanych wyłącznie w celu przeniesienia 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 1 lipca danego roku do 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) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) »producent« oznacza osobę lub podmiot, którym zgodnie z art. 7a przypisano pojazdy zarejestrowane w danym okresie;”;

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 którykolwiek z następujących pojazdów:

- a) silnikowy pojazd ciężki bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, który emituje nie więcej niż 3 g CO₂/(tkm) lub 1 g CO₂/(pkm), jak określono zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- b) pod warunkiem że nie określono poziomu emisji CO₂ na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 – silnikowy pojazd ciężki bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania emitującym nie więcej niż 1 g CO₂/kWh, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, lub nie więcej niż 1 g CO₂/km, jak określono 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;”;

* Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).”;

- 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:

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

- 17) »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;
- 18) »pojazd skompletowany« oznacza pojazd skompletowany określony w art. 3 pkt 26 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 19) »pojazd kompletny« oznacza pojazd kompletny określony w art. 3 pkt 27 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 20) »pojazd terenowy« oznacza pojazd terenowy określony w części A pkt 2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 21) »pojazd specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd specjalnego przeznaczenia określony w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 22) »pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia określony w części A pkt 2.3.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 23) »świadectwo zgodności« oznacza świadectwo zgodności określone w art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2018/858;

- 24) »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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE*, »zamówienia na dostawy, roboty budowlane i usługi« określone w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE** oraz »koncesje« określone w art. 5 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE***;
- 25) »samochód ciężarowy typu bardzo ciężki zestaw« lub »samochód ciężarowy EHC« oznacza pojazd ciężki kategorii N3 nadający się do użytku w zespole pojazdów i spełniający wszystkie następujące kryteria projektowe i konstrukcyjne:
- a) ma co najmniej trzy osie;
 - b) moc znamionowa silnika wynosi co najmniej 400 kW;

- c) maksymalna masa całkowita zestawu jest większa niż 60 ton;”;

-
- * Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).
- ** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).
- *** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

- j) dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

W odniesieniu do producenta, »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; lub
 - (iii) prawo kierowania działalnością przedsiębiorstwa;
- b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w odniesieniu do producenta, prawa, o których mowa w lit. a);
- c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa, o których 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 prawa, o których mowa w lit. a);
- e) przedsiębiorstwa, w których prawa, o których mowa w lit. a), wspólnie należą 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:

„Artykuł 3a

Docelowe poziomy redukcji emisji CO₂

1. Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych silnikowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe i terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku 2019:
 - a) 15 % 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.,
 - b) 45 % dla wszystkich podgrup pojazdów innych niż pojazdy specjalistyczne w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2030 do 2034 r.,
 - c) 65 % dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2035 do 2039 r.,
 - d) 90 % dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych począwszy od roku 2040.
2. Podgrupy pojazdów przyczyniają się do osiągnięcia 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 tych pojazdów ciężkich zgodnie z częścią B załącznika IV do niniejszego rozporządzenia.
5. Pojazdy ciężkie inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego lub służby udzielające pilnej opieki medycznej nie podlegają docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ określonym w ust. 1–3, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że celu użytkowania pojazdu ciężkiego nie można w równym stopniu osiągnąć przy pomocy bezemisyjnego pojazdu ciężkiego, a zatem zarejestrowanie do realizacji tego celu pojazdu ciężkiego z silnikiem spalinowym leży w interesie publicznym.

Pojazdy ciężkie zarejestrowane do użytku przez siły zbrojne nie podlegają wymogom niniejszego rozporządzenia, jeżeli państwo członkowskie postanowi nie zgłaszać ich zgodnie z częścią A załącznika IV.

Artykuł 3b

Dodatkowe środki wspierające przejście rynku unijnego na bezemisyjne pojazdy ciężkie

Do 30 czerwca 2025 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym rozważy potrzebę ułatwień na rzecz upowszechnienia na rynku unijnym pojazdów ciężkich zmodernizowanych w celu przekształcenia ich w bezemisyjne pojazdy ciężkie, także dzięki harmonizacji przepisów. W sprawozdaniu tym przeanalizuje ona różne opcje i ich skutki. W razie potrzeby analizie tej towarzyszyć będzie inicjatywa ustawodawcza lub inne działania.

Artykuł 3c

Dodatkowe środki wspierające popyt na bezemisyjne pojazdy ciężkie na rynku unijnym

Do 30 czerwca 2027 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przeanalizuje nad ewentualną potrzebą i skutkami inicjatyw na rzecz zwiększenia odsetka bezemisyjnych silnikowych pojazdów ciężkich posiadanych lub dzierzawionych przez podmioty eksploatujące duży park pojazdów. W tym sprawozdaniu rozważy ona różne możliwości większego wykorzystania bezemisyjnych pojazdów ciężkich posiadanych lub dzierzawionych przez podmioty eksploatujące duży park pojazdów.

Artykuł 3d

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 (zwane dalej „autobusami miejskimi”), producenci przestrzegają wynoszących 90 % i 100 % minimalnych wielkości udziału bezemisyjnych pojazdów ciężkich w parku nowych pojazdów ciężkich zgodnie z pkt 4.3.2 załącznika I.
2. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych wspólne specyfikacje techniczne, w tym normy, dotyczące technicznej i otwartej interoperacyjności między infrastrukturą ładowania i tankowania a autobusami miejskimi, w zakresie połączeń fizycznych i wymiany informacji.

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

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 17 aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o wspólne specyfikacje techniczne, w tym normy, dotyczące bezpiecznego i pewnego udostępniania i wykorzystywania danych wygenerowanych w związku z użytkowaniem autobusów miejskich.

Artykuł 3e

Zapewnienie zrównoważonych i odpornych łańcuchów dostaw autobusów miejskich poprzez postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

1. Instytucje zamawiające i podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na dostawę w celu zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy nowych bezemisyjnych autobusów miejskich, o których mowa w art. 3b, a także zamówień publicznych na usługi, których głównym przedmiotem jest użytkowanie takich autobusów miejskich, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości.
2. Instytucje zamawiające i podmioty zamawiające wykorzystują jako specyfikacje techniczne lub kryteria udzielenia zamówienia co najmniej dwa z poniższych kryteriów, co najmniej jedno z których dotyczy wkładu oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw określonych w lit. a)–d), w zależności od sytuacji na rynku i zgodnie z dyrektywami 2014/23/UE, 2014/24/UE lub 2014/25/UE oraz obowiązującymi przepisami sektorowymi, a także z międzynarodowymi zobowiązaniami Unii, w tym Porozumieniem Światowej Organizacji Handlu w sprawie Zamówień Rządowych (GPA) i innymi umowami międzynarodowymi wiążącymi Unię:
 - a) proporcja produktów będących przedmiotem ofert pochodzących z państw trzecich określona zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013*; kryterium to ma zastosowanie wyłącznie do produktów będących przedmiotem ofert pochodzących z państw, które nie są stronami GPA i które nie zawarły z Unią umowy o wolnym handlu obejmującej przepisy z zakresu zamówień publicznych;

- b) bieżąca i szacowana dostępność niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;
- c) zapewnienie przez oferenta, że ewentualne zmiany w jego łańcuchu dostaw w trakcie realizacji zamówienia nie będą miały negatywnego wpływu na realizację zamówienia;
- d) zaświadczenie lub dokumentacja wykazująca, że organizacja łańcucha dostaw oferenta pozwala mu spełnić wymóg bezpieczeństwa dostaw;
- e) zrównoważenie środowiskowe wykraczające poza minimalne wymagania określone w obowiązujących unijnych aktach prawnych.

Akapit pierwszy nie wyklucza stosowania przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające 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.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

5) w art. 4, akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w każdym kolejnym okresie sprawozdawczym Komisja określa dla każdego producenta średni indywidualny poziom emisji CO₂ w g/tkm dla poprzedniego okresu sprawozdawczego, biorąc pod uwagę następujące elementy:

- a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym;
- b) wskaźnik emisji zerowej i niskiej określony zgodnie z art. 5; oraz
- c) w okresie sprawozdawczym w latach 2030–2034 nowe bezemisyjne pojazdy specjalistyczne objęte zakresem pkt 1.1.1 załącznika I.”;

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 aż do okresu sprawozdawczego roku 2029 Komisja określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej za poprzedni okres sprawozdawczy.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii N 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 emisji zerowej i niskiej 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 lub 10-LH, 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 za 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 składają wspólnie producent przenoszący i producent przyjmujący;
 - b) w przypadku przenoszenia 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 producent zarejestrował mniej niż 100 nowych pojazdów ciężkich, średni indywidualny poziom emisji CO₂ zgodnie z art. 4 i pkt 2.7 załącznika I oraz docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ zgodnie z art. 6 i pkt 4.1 załącznika I ustala się dla tego okresu sprawozdawczego na poziomie »0«.
2. W przypadku gdy ma zastosowanie ust. 1 niniejszego artykułu, 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 odnośnych producentów i okresów sprawozdawczych.
3. Zwolnienie określone w ust. 1 nie ma zastosowania w danym okresie sprawozdawczym w żadnym z następujących przypadków:
 - a) jeżeli producent o to wnioskuje;
 - b) jeżeli producent wnioskuje o przeniesienie pojazdów ciężkich zgodnie z art. 6a;

c) jeżeli producent należy do grupy producentów powiązanych, którzy w tym okresie sprawozdawczym łącznie zarejestrowali ponad 100 pojazdów ciężkich, lub do tej samej grupy producentów powiązanych co 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, do których ma zastosowanie to zwolnienie.
6. Producenci przekazują Komisji informacje do celów 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 (zwany dalej »limitem 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 roku 2029, 2034 i 2039. Przy ustalaniu, czy producent przestrzega docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂, bierze się pod uwagę jednostki emisji wyłącznie w jednym z okresów sprawozdawczych z 7 lat następujących po okresie sprawozdawczym, w którym zostały one nabyte.”;

e) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ścieżki redukcji emisji CO₂ ustala się dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1.2 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 ciężkich 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 na podstawie pkt 2.2.2 załącznika I i nie uwzględnia się go w pkt 2.2.3 tego załącznika;
- b) na zasadzie odstępstwa od lit. a) niniejszego artykułu na skierowany do Komisji wniosek producenta pojazdu podstawowego, o którym mowa w art. 7a lit. b), i z zastrzeżeniem warunku określonego w lit. c) niniejszego artykułu nowy pojazd ciężki kategorii M uwzględnia się 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 na podstawie lit. b) niniejszego artykułu, który dotyczy nowego pojazdu ciężkiego kategorii M, nie jest dopuszczalny, jeżeli producent pojazdu podstawowego oraz określony w art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400 producent powiązanego pojazdu kompletnego lub skompletowanego są przedsiębiorstwami powiązanymi lub częścią tego samego podmiotu prawnego; składając taki wniosek, producent pojazdu podstawowego oświadcza, że nie są oni przedsiębiorstwami powiązanymi lub częściami tego samego podmiotu prawnego. Na wniosek Komisji producent ten przekazuje informacje uzupełniające;

- d) Komisja, przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska, bezzwłocznie udostępnia w formie elektronicznej narzędzia i wskazówki proceduralne niezbędne dla producentów do składania do Komisji wniosków, o których mowa w lit. b).

* 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 parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145).”;

11) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji CO₂ w danym okresie sprawozdawczym począwszy od 2025 r., Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ obliczoną zgodnie z następującym wzorem: (opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂) = (nadwyżka emisji CO₂ x 4 250 EUR/g CO₂/tkm).”;

b) 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 okresu sprawozdawczego roku 2041 średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji CO₂.

Nadwyżkę emisji CO₂ w danym okresie sprawozdawczym oblicza się zgodnie z pkt 6 załącznika I.”;

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 odchyłeń 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 odchylenia inne niż te, o których mowa w lit. a), b) lub 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. Komisja rozważa w odpowiednich przypadkach zmianę wykazu, o którym mowa w art. 11 ust. 1. Komisja nie jest zobowiązana do uwzględnienia odchyłeń, 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, a 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 pierwszy lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) od 1 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2041 r. dla każdego producenta jego ścieżkę redukcji emisji CO₂ i jego jednostki emisji, a od 1 lipca 2026 r. do 30 czerwca 2041 r. również jego długi emisyjne w poprzednim okresie sprawozdawczym, jak określono w art. 7;”;
- b) ust. 1 akapit pierwszy lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) od 1 lipca 2026 r. dla każdego producenta jego nadwyżkę emisji CO₂ w poprzednim okresie sprawozdawczym, jak określono w art. 8 ust. 2;”;
- c) 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.”;

d) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- a) zmiany procedur homologacji typu, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009, innej 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 zwiększa się lub zmniejsza o więcej niż 5 g CO₂/km; w takich przypadkach dostosowane emisje odniesienia oblicza się zgodnie z pkt 1 załącznika II, a nowe wartości publikuje się jako uzupełnienie poprzednich wartości i wskazuje okres sprawozdawczy, w którym mają one zastosowanie po raz pierwszy;
- b) gdy załączniki zostały zmienione zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a)–f); w takich przypadkach wcześniej opublikowane emisje odniesienia CO₂ oblicza się ponownie zgodnie z załącznikiem I, uwzględniając parametry zmienione zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a)–f); a 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).”;

e) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy procedury homologacji typu, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009, zmienia się, o czym 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. Ta metoda stanowi podstawę obliczenia dostosowania, o którym mowa w ust. 2, z uwzględnieniem danych z monitorowania przekazanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz parametry techniczne pojazdów, 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 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli podczas weryfikacji przeprowadzonej na podstawie ust. 2 zostanie stwierdzone, że wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa sobie nie odpowiadają, czego nie można przypisać nieprawidłowemu działaniu narzędzia do symulacji, lub zostaną wykryte inne strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu, oprócz podjęcia niezbędnych środków określonych w rozdziale XI rozporządzenia (UE) 2018/858 organ odpowiedzialny za homologację typu zapewnia, w zależności od przypadku, korektę dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, certyfikatów zgodności i świadectw dopuszczenia indywidualnego. 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. Oświadczenie to przekazuje on Komisji i zainteresowanym stronom.”;

16) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

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

Do 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do 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 lub służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego podlegają niniejszemu artykułowi.
4. Pojazdy ciężkie zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego lub służby świadczące pilną opiekę medyczną 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, którzy podlegają 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 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 30 czerwca zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku V.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do pojazdów ciężkich 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 „rejestrem centralnym”) zgłaszanych zgodnie z art. 13a i 13b.

Rejestr centralny jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2 załącznika V.

Wartość oporu powietrza jest podawana do wiadomości publicznej w postaci przedziałów, jak określono w części C załącznika IV.

2. W imieniu Komisji rejestrem centralnym 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 dokonanej na podstawie ust. 2 stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym.
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) jeśli dane nie zostały przekazane w terminie, o którym mowa w art. 13b ust. 1 akapit pierwszy, 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 odstraszające oraz nie mogą przekraczać 30 000 EUR w przeliczeniu na każdy pojazd ciężki, którego dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, o których mowa w lit. a) i b).

2. Komisja przyjmuje 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.

Te akty delegowane muszą być zgodne z następującymi zasadami:

- a) procedura 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 odstraszania, 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 terminów płatności oraz wprowadzenie, w stosownych przypadkach, możliwości rozłożenia płatności tych grzywien na kilka rat i etapów.
3. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody budżetu ogólnego Unii Europejskiej.”;

17) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Zmiany w załącznikach I, IV i V

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 aktów prawnych 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 osobnych podgrup pojazdów 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, 2.1.2 i 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, 2.6.2 i 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 częściach A i B, aby uwzględnić postęp techniczny, niezbędne dostosowania wynikające ze stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zmiany podstawowych aktów prawnych 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 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) procedury sprawozdawczości określonej w tym załączniku, aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aby dostosować procedurę sprawozdawczości do postępu technicznego;

- b) pkt 3.2 przez uwzględnienie ewentualnych pozycji, które dodano do rejestru centralnego.”;

18) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do celu dotyczącego osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r., oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

W tym sprawozdaniu Komisja oceni w szczególności:

- a) liczbę bezemisyjnych pojazdów ciężkich rejestrowanych w państwach członkowskich;
- b) postępy w rozwoju publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych dla pojazdów ciężkich objętych niniejszym rozporządzeniem, a także istnienie ograniczeń infrastrukturalnych w państwach trzecich w odniesieniu do eksploatacji nowo zarejestrowanych w UE pojazdów ciężkich poza Unią;

- c) wpływ na zatrudnienie, zwłaszcza na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), skuteczność środków wspierających zmianę i podnoszenie kwalifikacji pracowników oraz znaczenie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na peryferyjne państwa członkowskie i wpływu na transport łatwo psujących się towarów;
- d) zasadność utrzymania zwolnienia określonego w art. 6b dla drobnych producentów pojazdów;
- e) skutki ustanowienia minimalnych progów efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii;
- f) wysokość opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ z myślą o tym, by była ona wyższa niż średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia docelowych poziomów redukcji emisji CO₂;
- g) uwzględnienie w docelowych poziomach redukcji emisji CO₂ następujących pojazdów ciężkich, które nie są obecnie objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2017/2400:
 - (i) małych samochodów ciężarowych o maksymalnej masie całkowitej nie większej niż 5 ton po wcześniejszym rozważeniu zasadności określania emisji CO₂ w przypadku takich pojazdów ciężkich, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 (symulacje VECTO), z uwzględnieniem rozporządzenia (UE) 2017/1151, oraz

- (ii) pojazdów specjalnego przeznaczenia, pojazdów terenowych i terenowych pojazdów specjalnego przeznaczenia;
- h) wszelkie szczególne ograniczenia utrudniające przestrzeganie art. 3d ust. 1 ze względu na koszty i korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z określonego ukształtowania terenu czy warunków pogodowych, a także inwestycje w biometan dokonane niedawno przez organy publiczne;
- i) rolę współczynnika korygującego dwutlenku węgla w przejściu na mobilność bezemisyjną w sektorze pojazdów ciężkich;
- j) rolę metodyki rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ zgodnie z unijnym prawem i celem neutralności klimatycznej;
- k) czy utworzenie nowych podgrup pojazdów dla samochodów ciężarowych EHC spowodowało niepotrzebne zwiększenie mocy znamionowej silnika;
- l) możliwość opracowania wspólnej unijnej metodyki oceny i spójnej sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu w Unii;

- m) różne możliwości uwzględnienia w ocenie zgodności dokonywanej na podstawie niniejszego rozporządzenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich powstałych w wyniku modernizacji już zarejestrowanych konwencjonalnych pojazdów ciężkich.

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

- 2. Komisja ocenia rolę zrównoważonych paliw odnawialnych w transformacji w kierunku neutralności klimatycznej, także w sektorze pojazdów ciężkich. Niezależnie od przeglądu, o którym mowa w ust. 1, oraz w ramach szerszej strategii na rzecz upowszechniania tego rodzaju paliw do 31 grudnia 2025 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające kompleksową analizę potrzeby kolejnych zachęt do upowszechnienia w sektorze pojazdów ciężkich zaawansowanych biopaliw i biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz odpowiedni zestaw środków, w tym zachęt finansowych, służących osiągnięciu tego upowszechnienia. Na podstawie tej analizy Komisja przedstawi w razie potrzeby dodatkowe wnioski ustawodawcze lub wyda zalecenia dla państw członkowskich.”;

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. 3d ust. 3, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, 2 i 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego].”;

b) ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3d ust. 3, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, 2 i 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

c) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3d ust. 3, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, 2 i 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu.”;

- 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

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

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

- 1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt 33 otrzymuje brzmienie:

„33) „naczepa” oznacza przyczepę, w której oś lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i która jest wyposażona w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący;”
 - 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

Uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956

Rozporządzenie (UE) 2018/956 traci moc ze skutkiem od ... [data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zmieniającego].

Odesłania do rozporządzenia (UE) 2018/956 traktuje się jako odesłania do rozporządzenia (UE) 2019/1242 i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku VI do rozporządzenia (UE) 2019/1242, zamieszczonym w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Przepisy przejściowe

Niezależnie od art. 3 w odniesieniu do okresów sprawozdawczych przed ... [data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zmieniającego] nadal stosuje się rozporządzenie (UE) 2019/1242 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca ... [rok, w którym przypada 1 lipca następujący po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] oraz rozporządzenie (UE) 2018/956 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca ... [rok, w którym przypada 1 lipca następujący po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego].

Artykuł 5
Wejście w życie

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

Ma ono zastosowanie od 1 lipca ... [rok, w którym przypada 1 lipca następujący po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego].

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

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

1) załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

Średnie indywidualne poziomy emisji CO₂, docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂
oraz nadwyżki emisji CO₂

1. Podgrupy pojazdów

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

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

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia*	
				Pojazdy inne niż pojazdy specjalistyczne	Pojazdy specjalistyczne
53 i bezemisyjne pojazdy ciężkie w 51	Wszystkie			53	53v
54 i bezemisyjne pojazdy ciężkie w 52	Wszystkie			54	-

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia*	
				Pojazdy inne niż pojazdy specjalistyczne	Pojazdy specjalistyczne
1s	Wszystkie			1s	1sv
1	Wszystkie			1	1v
2	Wszystkie			2	2v
3	Wszystkie			3	3v
4	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD	4v
	Kabina dzienna	≥170 kW	Wszystkie	4-RD	
	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW			
	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km		
	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD	9v
	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km		
	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH	
5	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD	5v
	Kabina sypialna	< 265 kW			
	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km		
	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia*	
				Pojazdy inne niż pojazdy specjalistyczne	Pojazdy specjalistyczne
10	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD	10v
	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km		
	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH	
11	Wszystkie			11	11v
12	Wszystkie			12	12v
16	Wszystkie			16	16v

* Do celów obliczania udziału pojazdów i średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów w okresach sprawozdawczych w latach 2030–2034 zgodnie z odpowiednio pkt 2.4 i 2.7 bezemisyjne pojazdy specjalistyczne kategorii N przypisuje się w następujący sposób:

Bezemisyjny pojazd specjalistyczny w podgrupie	Przypisany do podgrupy pojazdów
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD
11v	11
12v	12
16v	16

»Kabina sypialna« oznacza typ kabiny z przedziałem znajdującym 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 pojazdów 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 pojazdów 4-RD.

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

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

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (<i>sg</i>) 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, 39c	39-FE

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

Grupy pojazdów określone w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
Wszystkie grupy wskazane w tabeli 1 z jedną osią, dwiema lub trzema osiami	Taka sama jak wskazana w kolumnie »grupa pojazdów« w tabelach w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362
Wszystkie grupy wskazane w tabeli 4 z dwiema lub trzema 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 jedno 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 lub 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 ciężkie, 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	Przewóz pasażerów, ciężki miejski, niski załadunek

HPR	Przewóz pasażerów, ciężki miejski, reprezentatywny załadunek
UPL	Przewóz pasażerów, miejski, niski załadunek
UPR	Przewóz pasażerów, miejski, reprezentatywny załadunek
SPL	Przewóz pasażerów, podmiejski, niski załadunek
SPR	Przewóz pasażerów, podmiejski, reprezentatywny załadunek
IPL	Przewóz pasażerów, międzymiastowy, niski załadunek
IPR	Przewóz pasażerów, międzymiastowy, reprezentatywny załadunek
CPL	Przewóz pasażerów, autokarowy, niski załadunek
CPR	Przewóz pasażerów, autokarowy, reprezentatywny załadunek

2. Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ 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 pojazdów sg lub jego pojazdu podstawowego oblicza się w następujący sposób:

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

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

gdzie:

Σ_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w pkt 1.4;

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

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

$CO2_{v,mp}$ oznacza emisję CO_2 nowego pojazdu ciężkiego v w g/km określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;

$CO2p_{v,mp}$ oznacza emisję CO_2 pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v w g/km określone dla profilu zadań mp i dla konfiguracji podwozia (nisko-/wysokopodłogowy, liczba pokładów) mającej zastosowanie do jego podgrupy pojazdów sg , zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III

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

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

Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	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, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	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	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	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 ciężkich 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 pkt 1.1

** Zob. definicje w pkt 1.4

2.1.3. Wagi profili zadań (Wsg,mp) dla pojazdów ciężkich 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 danej podgrupie pojazdów producenta

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

2.2.1. Dla pojazdów ciężkich kategorii N i O:

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

2.2.2. Dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych kategorii M:

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

2.2.3. Dla pojazdów podstawowych pojazdów ciężkich kategorii M:

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

gdzie:

- Σ_v oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie pojazdów sg , z zastrzeżeniem 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 pojazdów sg ;
- Vpv_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów 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 ciężkich w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.
- PN_{sg} oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie pojazdów 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 pojazdów (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

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

gdzie:

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

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

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

gdzie:

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

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

- $CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ bezemisyjnego lub niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v w g/km określony zgodnie z pkt 2.1;
- LET_{sg} oznacza próg niskoemisyjny podgrupy pojazdów sg , do której pojazd ciężki v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.4;
- V_{out} oznacza całkowitą liczbę bezemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii N, które nie należą do podgrup pojazdów, 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 pojazdów (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ 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 pojazdów $sg = 4-UD$, $4-RD$, $4-LH$, $5-RD$, $5-LH$, $9-RD$, $9-LH$, $10-RD$ i $10-LH$, a każdy z nich liczy się jako $ZLEV_{specific}$ zgodnie z poniższym wzorem:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

gdzie:

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

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

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

V_{total} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich w kategorii N 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 pojazdów 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 ciężkich w podgrupie pojazdów sg , jak określono w pkt 2.5.

2.4. Obliczanie udziału pojazdów ciężkich

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:

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

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów 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:

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

2.5. Wartości ładowności, liczby pasażerów i objętości ładunku

Średnią wartość ładowności PL_{sg} pojazdu ciężkiego kategorii N lub O w podgrupie pojazdów sg oblicza się w następujący sposób:

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

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

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

gdzie:

$\sum_{mp}$ 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 ciężkim kategorii N i O w podgrupie pojazdów sg dla profilu zadań mp , jak określono w pkt 2.5.1 i 2.5.3.

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

2.5.1. Pojazdy ciężkie kategorii N

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

Podgrupa pojazdów <i>sg</i> *	Profil zadań <i>mp</i> **																		
	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												
53v																			
54																			
1s																			
1sv																			
1																			
1v																			
2			jak określono w pkt 3.1.1																
2v																			
3			nie dotyczy																
3v																			
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																			
4-LH																			
4v																			
5-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					
5-LH																			
5v																			

Podgrupa pojazdów <i>sg</i> *	Profil zadań <i>mp</i> **													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-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
9-LH														
9v														
10-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
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
11v														
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
12v														
16	nie dotyczy												2,6	12,9
16v														

* 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.

2.5.2. Pojazdy ciężkie kategorii M

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

2.5.3. Pojazdy ciężkie 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 pojazdów sg określa się jako iloczyn rocznego przebiegu określonego w pkt 2.6.1 oraz wartości ładowności i liczby pasażerów dla tej podgrupy pojazdów 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 pojazdów 5-LH, i oblicza się go w następujący sposób:

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

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

gdzie:

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

AM_{5-LH} oznacza roczny przebieg określony dla podgrupy pojazdów 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 ładowności dla podgrupy pojazdów 5-LH, jak określono w pkt 2.5.1.

2.6.1. Roczne przebiegi dla pojazdów ciężkich kategorii N:

Podgrupa pojazdów (sg)*	Roczny przebieg AM_{sg} (w km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	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
11v	60 000

Podgrupa pojazdów (sg)*	Roczny przebieg AM_{sg} (w km)
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

* Zob. definicje w pkt 1.1

2.6.2. Roczne przebiegi dla pojazdów ciężkich 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 pkt 1.1

2.6.3. Roczne przebiegi dla pojazdów ciężkich kategorii O

Podgrupa pojazdów (<i>sg</i>)*	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 pkt 1.1

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

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

2.7.1. dla okresów sprawozdawczych w latach od 2019 do 2029 r.:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

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 pojazdów, 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 pojazdów 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:

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

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

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

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

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

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

(* 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:

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

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

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

gdzie:

- $\sum_v$ oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów sg zarejestrowanych w okresie odniesienia mającym zastosowanie do sg zgodnie z pkt 3.2;
- $CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 nowego pojazdu ciężkiego v 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 v określony zgodnie z pkt 2.1, w stosownych przypadkach dostosowany zgodnie z załącznikiem II;
rV_{sg}	oznacza liczbę wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów sg zarejestrowanych w okresie odniesienia mającym zastosowanie do sg zgodnie z pkt 3.2;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów sg , jak określono w pkt 2.5;
PN_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów sg , jak określono w pkt 2.5;
$PL_{v,mp}$	oznacza ładowność pojazdu ciężkiego v w profilu zadań mp określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PN_{v,mp}$	oznacza liczbę pasażerów pojazdu ciężkiego v w profilu zadań mp określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$PM_{v,mp}$	oznacza masę pasażerów pojazdu ciężkiego v w profilu zadań mp określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;
$maxPL_v$	oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną ładowność pojazdu ciężkiego v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

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

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

3.2. Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup pojazdów

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
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Wszystkie pozostałe	2025

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

Średni indywidualny poziom emisji CO₂ $avgCO2_{sg}$ i $avgCO2p_{sg}$, jak określono w pkt 2.2, oraz emisje odniesienia CO₂ $rCO2_{sg}$ i $rCO2p_{sg}$, jak określono w pkt 3.1.2, ustala się na poziomie 0 dla wszystkich producentów w podgrupie pojazdów *sg* do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 2.7 oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ 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 pojazdów *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 pojazdów *sg* zgodnie z pkt 3.2.

Otrzymane wartości dzieli się następnie przez

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

- współczynnik docelowy $RET_{p_{sg},r}$ określony w pkt 5.1.1 w celu uzyskania emisji odniesienia CO₂ $rCO2p_{sg}$,
4. Obliczanie docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta, o którym mowa w art. 6
- 4.1. Docelowy indywidualny poziom emisji CO₂

Dla każdego producenta następujące docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ 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 pojazdów, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego docelowego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ 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 pojazdów 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 pojazdów sg , jak określono w pkt 4.3;
$zevM_{sg}$	oznacza obowiązek dotyczący bezemisyjnych pojazdów ciężkich mający zastosowanie w konkretnym okresie sprawozdawczym do pojazdów w podgrupie pojazdów 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 CO₂ producentów

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

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom redukcji emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom redukcji emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom redukcji emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) (autokary i autobusy niskopodłogowe klasy II)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla bezemisyjnych pojazdów ciężkich zgodnie z art. 3d (autobusy miejskie)
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. Jednak w okresach sprawozdawczych w latach przed 2035 r. nie uwzględnia się podgrup pojazdów specjalistycznych.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	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 bezemisyjnych pojazdów ciężkich

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

Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okresy sprawozdawcze 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 6x4	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 %
Pojazdy specjalistyczne	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	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 %

Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okresy sprawozdawcze w latach			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
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	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Naczepy	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %

Dla okresów sprawozdawczych w latach przed 2025 r. wszystkie cele redukcji emisji CO_2 rf_{sg} i rfp_{sg} wynoszą 0.

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

Obowiązek dotyczący bezemisyjnych pojazdów ciężkich $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okresy sprawozdawcze 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	90 %	100 %	100 %

5. Jednostki i długi emisyjne, o których mowa w art. 7

5.1. Ścieżki redukcji emisji CO_2

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 podgrupy pojazdów wskazanej w kolumnie $X = 2025$ w tabeli w pkt 4.2,

- w zbiorze $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ dla wszystkich pozostałych podgrup pojazdów 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 CO₂ w podgrupie pojazdów 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 CO₂ w podgrupie pojazdów 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 bezemisyjnych pojazdów ciężkich 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 redukcji 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 pojazdów, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnej trajektorii redukcji emisji CO₂ 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 CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, 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 $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) mają następujące wartości lub wynoszą 0 (tj. jednostki emisji i długi emisyjne nie mogą być ujemne), w zależności od tego, która z tych wartości jest większa:

	$2019 \leq Y < 2025$	$2025 \leq Y < 2030$	$2030 \leq Y < 2040$
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	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 redukcji emisji CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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:

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

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

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

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 CO₂ $CO_2(X)$ 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 okresach sprawozdawczych w latach Y od 2019 do 2024 r.;

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

$cCO2(NO)_Y$ oznacza jednostki emisji w okresie sprawozdawczym roku Y 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 $exeCO2(X)_Y$ oblicza się w następujący sposób, jeżeli wartość jest dodatnia ($X = NO, M$).

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.:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

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

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

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

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

dla okresu sprawozdawczego w latach Y = 2034 i 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

dla okresów sprawozdawczych roku 2040:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

dla okresów sprawozdawczych w latach $Y > 2040$:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Jeżeli w wyniku poniższych obliczeń otrzymuje się wartość ujemną $exeCO_2(X)_Y$, ustala się ją na poziomie 0,

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);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ oznacza jednostki emisji w okresie sprawozdawczym roku I skorygowane dla części, która wygasła po 7 latach, określone zgodnie z pkt 6.1 (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:

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

6.1. Określenie $ccCO2(X)_{Y,I}$

$$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I \quad \text{dla } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO2(X)_{I,Y} = \min(cCO2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y}) \text{ dla } Y > I + 7.”;$$

2) Załącznik II otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II

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 reprezentatywnych pojazdów ciężkich r dla podgrupy pojazdów sg ;

sg oznacza podgrupę pojazdów, do której należy pojazd ciężki v ;

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

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

$CO2(RP)_{r,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ reprezentatywnego pojazdu ciężkiego 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;

- $CO2_{r,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ reprezentatywnego pojazdu ciężkiego 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. 2 lit. a) niniejszego rozporządzenia;
- $CO2p(RP)_{v,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego pojazdu ciężkiego v w g/km, jak określono w profilu zadań mp i na podstawie danych z monitorowania dla okresu odniesienia;
- $CO2p(RP)_{r,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego reprezentatywnego pojazdu ciężkiego I w g/km, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, który to poziom stosowano w okresie odniesienia;
- $CO2p_{r,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego reprezentatywnego pojazdu ciężkiego 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. 2 lit. a) 3 niniejszego rozporządzenia.

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 okresie sprawozdawczym, o którym mowa w art. 11 ust. 2 lit. a).

Reprezentatywny pojazd ciężki 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 $i = 0$: 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 ;

$rCO_{2,sg,i}$ 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 .”.
-

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK III

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 ciężkich normalizuje się w następujący sposób:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

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

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

Wartości emisji CO₂ $CO2p_{v,mp}$ pojazdów podstawowych normalizuje się tą samą metodą, z wykorzystaniem parametrów pojazdów podstawowych,

gdzie:

$CO2_{v,mp}$ oznacza znormalizowane emisje CO₂ pojazdu ciężkiego 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;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ określa się zgodnie z pkt 4;

$PL_{v,mp}$ oznacza ładowność pojazdu ciężkiego 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 ciężkiego 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 ciężkiego v zastosowaną zgodnie z pkt 2.

2. Normalizacja masy własnej

W związku z tym, że użyteczność transportowa pojazdu ciężkiego 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 ciężkiego v w podgrupie pojazdów sg do celów normalizacji jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 1:

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

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

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

gdzie:

a_{sg} oznacza współczynnik liniowy określony zgodnie z pkt 2.1 w okresie sprawozdawczym dla roku, w którym pojazd ciężki v został zarejestrowany;

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

$maxPN_v$ oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów pojazdu ciężkiego 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 ciężkich kategorii N) oraz $maxPN_v$ (dla pojazdów ciężkich kategorii M), uwzględniając wszystkie nowo zarejestrowane pojazdy ciężkie v w podgrupie pojazdów sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \quad \text{dla pojazdów ciężkich kategorii N;}$$

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

gdzie:

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

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

$maxPN_v$ oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną liczbę pasażerów pojazdu ciężkiego 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 ciężkiego v , którą należy określić dla profilu zadań mp w związku ze zmianą ex post całkowitej masy, która ma być przypisana pojazdowi ciężkiemu w celu określenia poziomu emisji CO₂, określa się za pomocą następującego przybliżenia liniowego:

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

gdzie:

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

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

- $CO2_{v,l}$ oznacza poziom emisji CO₂ pojazdu ciężkiego 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 ciężkie kategorii O należące do tej samej podgrupy pojazdów charakteryzują się różnymi objętościami ładunku. W związku z tym, że użyteczność transportowa pojazdu ciężkiego 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 ciężkiego 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 roku, w którym dla pojazd ciężki v został zarejestrowany;
- CV_v oznacza objętość ładunku pojazdu ciężkiego 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 ciężkich kategorii N i M korektę poziomu emisji CO_2 $\Delta CO2cv_{v,mp}$ 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 ciężkie v w podgrupie pojazdów 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 ciężkiego v określoną na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b;

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

ZAŁĄCZNIK IV

Przepisy dotyczące danych podlegających monitorowaniu i zgłaszaniu zgodnie z 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 cyfry uzupełniające, 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 ust. 1 akapit pierwszy lit. a) lub b), informacje dotyczące zespołu napędowego określone w pozycjach 23, 23.1 i 26 świadectwa zgodności;
- f) maksymalna prędkość pojazdu ciężkiego 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) 2020/683¹;
- h) kategoria pojazdu określona w pozycji 0.4 świadectwa zgodności;
- i) liczba osi określona w pozycji 1 świadectwa zgodności;
- j) 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 ciężkich zarejestrowanych do 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;
- n) data rejestracji;
- o) maksymalna masa zespołu pojazdów ciężkich kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie (EHC), o których mowa w art. 3 pkt 25, jak określono w pozycji 16.4 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;

¹ 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).

- p) w odniesieniu do pojazdów specjalnego przeznaczenia ich oznaczenie określone w pozycji 51 świadectwa zgodności;
- q) liczba osi napędowych określona w pozycji 3 świadectwa zgodności;
- r) w odniesieniu do pojazdów ciężkich dopuszczonych na podstawie art. 2 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/858 informacja, że pojazd ciężki zaprojektowano i zbudowano lub dostosowano do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego;
- s) w odniesieniu do pojazdów ciężkich zarejestrowanych do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną lub służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego potwierdzenie, że pojazd jest zarejestrowany do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną lub służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz że spełnia warunki określone w art. 3a ust. 5 niniejszego rozporządzenia; w odniesieniu do wszystkich pojazdów ciężkich, w tym pojazdów ciężkich dopuszczonych indywidualnie, 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 (UE) 2020/683, niezależnie od wszelkich zwolnień mających zastosowanie na podstawie art. 45 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.

CZĘŚĆ B: DANE PODLEGAJĄCE ZGŁASZANIU PRZEZ PRODUCENTÓW I INNE PODMIOTY

Zgodnie z art. 13b niniejszego rozporządzenia każdy podmiot zgłaszający przekazuje następujące dane dotyczące pojazdów ciężkich, w przypadku których zobowiązany jest przedstawić dokumentację producenta (MRF) lub dokumentację pojazdu (VIF) zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1362.

W przypadku pojazdów ciężkich, 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 ciężkiego, 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⁾⁽⁶⁾	Wyznaczona służba techniczna ⁽⁸⁾
N/wszystkie	nie dotyczy	nie dotyczy	– MRF ⁽⁴⁾ – Informacje dodatkowe*	nie dotyczy
M/wszystkie	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – Informacje dodatkowe* w odniesieniu do pojazdu podstawowego;	nie dotyczy	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – Informacje dodatkowe* w odniesieniu do pojazdu kompletnego lub skompletowanego.	nie dotyczy
O/wszystkie	nie dotyczy	nie dotyczy	– MRF ⁽⁷⁾ – Informacje dodatkowe*	– MRF ⁽⁷⁾ – Informacje dodatkowe*

- (1) Art. 3 pkt 29 rozporządzenia (UE) 2017/2400.
 (2) Art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2017/2400.
 (3) Art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400.
 (4) Dokumentacja producenta, art. 3 pkt 23 rozporządzenia (UE) 2017/2400.
 (5) Dokumentacja pojazdu, art. 3 pkt 25 rozporządzenia (UE) 2017/2400.
 (6) Art. 2 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362.
 (7) Dokumentacja producenta, art. 2 pkt 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362.
 (8) Art. 8 ust. 6 i ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362.
 * Informacje dodatkowe:

Nr	Parametr monitorowania	Źródło	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania
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

Nr	Parametr monitorowania	Źródło	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania
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 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 ² , w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy;

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

Nr	Parametr monitorowania	Źródło	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania
76	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh)	Pkt 1.4.2 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 addendum 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 WHSC (9) (g/kWh)	Pkt 1.4.1 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (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 WHSC (g/kWh)	Pkt 1.4.1 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (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 ciężkich z datą przeprowadzenia symulacji od 1 lipca 2020 r. numer homologacji typu silnika	Pkt 1.2.1 addendum 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 ciężkich z datą przeprowadzenia symulacji od 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 [m ²]	
	Min CdxA (CdxA $\geq$ 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

Zakres	wartość CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
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

ZAŁĄCZNIK V

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

1. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

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

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

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

oraz

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. SPRAWOZDAWCZOŚĆ 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 19/2011³, który to kod ma być stosowany w numerach identyfikacyjnych pojazdu nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu;
- c) punkt kontaktowy odpowiedzialny za przesyłanie danych Europejskiej Agencji Środowiska.

Producenci bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach powyższych informacji.

Powiadomienia przesyła się na adresy określone w pkt 1.1.

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

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

³ 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).

3. PRZETWARZANIE DANYCH

3.1. Europejska Agencja Środowiska przetwarza dane przekazane zgodnie z pkt 1.1 i 2.2 i zapisuje je 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 Europejską Agencję Środowiska i przesyłają sprawozdanie o błędzie Europejskiej Agencji Środowiska oraz pocztą elektroniczną na adresy, o których mowa w pkt 1.1.
- 3.4. Komisja przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska weryfikuje zgłoszone błędy i w stosownych przypadkach poprawia dane w rejestrze.
- 3.5. Komisja przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska udostępnia elektroniczne formaty przekazywania danych, o których mowa w pkt 1.1 i 2.2, z odpowiednim wyprzedzeniem przed upływem terminów przekazania danych.

ZAŁĄCZNIK VI
TABELA KORELACJI

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”.