

Bruksela, 15 września 2023 r.
(OR. en)

12639/23

LIMITE

COMPET 833
MI 711
IND 446
ENER 471
ENV 941
CONSOM 305
CODEC 1528

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0365(COD)

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitety Stałych Przedstawicieli
Nr dok. Kom.:	14598/22 + ADD1-7
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 10 listopada 2022 r. Komisja przedłożyła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009¹.

¹ Dok. 14598/22 + ADD1–7.

2. Projekt rozporządzenia ma na celu poprawę ochrony środowiska i zdrowia w UE poprzez ustanowienie bardziej adekwatnych, efektywnych pod względem kosztów i nieulegających dezaktualizacji przepisów i limitów emisji z transportu drogowego.
3. Oparty jest na art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i podlega zwykłej procedurze ustawodawczej.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał swoją opinię w dniu 27 kwietnia 2023 r.
5. Wiodącą rolę w pracach w Parlamencie Europejskim odgrywa Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI). Na sprawozdawcę wyznaczony został Alexandr VONDRA (ECR, CZ). Projekt sprawozdania komisji ENVI został opublikowany w dniu 26 maja 2023 r. Komisja ENVI nie głosowała jeszcze nad swoim ostatecznym sprawozdaniem.

II. PRACE PROWADZONE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

6. Grupa Robocza ds. Harmonizacji Technicznej (pojazdy silnikowe) rozpoczęła analizę wniosku w dniu 21 listopada 2022 r. podczas prezydencji czeskiej. Ocena skutków towarzysząca niniejszemu wnioskowi została przedstawiona i przeanalizowana odpowiednio w dniach 21 listopada i 19 grudnia 2022 r.
7. Podczas prezydencji szwedzkiej odbyło się sześć posiedzeń grupy roboczej. Prezydencja opracowała trzy wersje tekstu kompromisowego, które zostały przeanalizowane odpowiednio w dniach 22 marca, 10 maja i 12 czerwca 2023 r.

8. Podczas prezydencji hiszpańskiej w dniach 11 i 12 lipca 2023 r. odbyły się dwa posiedzenia grupy roboczej, których celem było osiągnięcie szeroko zakrojonego porozumienia co do nierozstrzygniętych kwestii. Ponieważ niektóre z tych kwestii powodowały podziały w grupie roboczej, na posiedzeniu Coreperu (część I) w dniu 19 lipca 2023 r. zwróciła się ona o wskazówki dotyczące dalszych prac. Uwzględniając wynik tego posiedzenia i pisemne uwagi delegacji, prezydencja opracowała nowy tekst kompromisowy, który został przeanalizowany w dniu 1 września 2023 r.
9. Tekst zamieszczony w załączniku do niniejszej noty został opracowany po posiedzeniu grupy roboczej w dniu 1 września 2023 r. i omówiony na posiedzeniu grupy roboczej w dniu 12 września 2023 r. Jest to bardzo delikatny kompromis uwzględniający różne poglądy wyrażone podczas posiedzeń grupy roboczej lub na piśmie.
10. W związku z tym prezydencja uważa, że tekst kompromisowy znajdujący się w załączniku mógłby zostać przekazany Radzie w celu wypracowania podejścia ogólnego. Zmiany w stosunku do wniosku Komisji zaznaczono **wytłuszczeniem i podkreśleniem**, a symbol [...] wstawiono w miejscu tekstu usuniętego.

III. GŁÓWNE ELEMENTY KOMPROMISU

a) Warunki badania i dopuszczalne wartości emisji dla pojazdów kategorii M₁ i N₁

11. Wymogi dotyczące badań pojazdów kategorii M₁ i N₁ były ważnym elementem dyskusji na forum grupy roboczej. Kilka delegacji wyraziło zastrzeżenia do proponowanych przepisów, które miały na celu rygorystyczne uregulowanie warunków badań i niektórych dopuszczalnych wartości emisji. Delegacje te były zdania, że nie zostałyby zachowane proporcje między kosztami inwestycji a korzyściami dla środowiska wynikającymi z proponowanego rozporządzenia.

Aby uwzględnić te obawy, w kompromisowym tekście prezydencji skreślono warunki badania pojazdów kategorii M₁ i N₁ w załączniku III tabela 1 i powrócono do światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) oraz badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) określonych w normie Euro 6e. W odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji spalin dla pojazdów kategorii M₁ i N₁ z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania w załączniku I tabela 1 oraz dopuszczalnych wartości emisji oparów dla pojazdów benzynowych kategorii M₁ i N₁ w załączniku I tabela 3 nowy tekst kompromisowy powraca do Euro 6 z dwoma następującymi wyjątkami dotyczącymi emisji spalin: a) uwzględnia on cząstki o średnicy powyżej 10 nm oraz b) zawiera dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych dla pojazdów o zapłonie iskrowym z wtryskiem pośrednim. Skreślono dopuszczalne wartości emisji podczas tankowania w załączniku I tabela 3.

b) Warunki badania i dopuszczalne wartości emisji spalin dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃

12. Proponowane przepisy dotyczące warunków badania i dopuszczalnych wartości emisji spalin dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ miały ogromne znaczenie dla szeregu delegacji. Delegacje te wyraziły zaniepokojenie wymaganymi znacznymi zdolnościami rozwojowymi i inwestycjami ponad te, które już uruchomiono ze względu na elektryfikację pojazdów, oraz względem ogólnych korzyści płynących z proponowanego podejścia. Aby odzwierciedlić te obawy, w tekście kompromisowym prezydencji skreśla się w załączniku III tabelę 2. Kompromisowy tekst prezydencji powraca do badań Euro VI w zharmonizowanym ogólnościowo cyklu jezdnym w warunkach nieustalonych (WHTC) / zharmonizowanym ogólnościowo cyklu jezdnym w warunkach ustalonych (WHSC) i badań RDE.

Jeżeli chodzi o emisje spalin z pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania i silniki spalinowe wewnętrznego spalania stosowane w tych pojazdach, w nowym tekście kompromisowym skreślono dopuszczalną wartość emisji formaldehydu (HCHO) z proponowanego wykazu dopuszczalnych wartości emisji w załączniku I tabela 2. W porównaniu z normą Euro VI tekst zawiera dopuszczalne wartości graniczne emisji WHTC/WHSC ustanowione w normie Euro VI oraz nowe dopuszczalne wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

c) Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców i dopuszczalne wartości wskaźnika ścieralności opon

13. Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań. Należy zatem dostosować normę Euro 7 do regulaminów EKG ONZ i poprawek do tych regulaminów. Ponieważ prace EKG ONZ nad odpowiednimi procedurami badań dotyczącymi w szczególności emisji cząstek stałych z hamulców i emisji ze ścierania opon nie zostały jeszcze zakończone, kompromisowy tekst prezydencji wyjaśnia w art. 15 ust. 2, w jaki sposób należy dokonać tego dostosowania. Ustęp ten zawiera również odstępstwo, na mocy którego ustala się dopuszczalne wartości wskaźnika ścieralności opon w przypadku braku wniosku dotyczącego regulaminu EKG ONZ lub poprawki do regulaminu EKG ONZ w sprawie opon klasy C₁.

d) Trwałość akumulatora

14. Kompromisowy tekst prezydencji nie wprowadza istotnych zmian do przepisów we wniosku Komisji. Nakłada on na Komisję obowiązek przedłożenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania z przeglądu najnowszych osiągnięć w zakresie trwałości akumulatora. Sprawozdanie to posłuży za podstawę przeglądu minimalnych wymogów w zakresie wydajności.

e) Monitorowanie pokładowe (OBM)

15. Delegacje omawiały również pokładowe monitorowanie emisji (OBM) nieprzerwanie i przez cały okres eksploatacji pojazdu. Niektóre delegacje uznały, że obowiązek ten należy skreślić z projektu rozporządzenia, argumentując, że (i) wymagałoby to nowych czujników, które albo nie są dostępne, albo mają ograniczone możliwości i żywotność, (ii) norma Euro 6 wprowadziła już skuteczne środki mające na celu zapewnienie zgodności pojazdów, takie jak pokładowy układ diagnostyczny (OBD), (iii) monitorowanie pokładowe uwzględnia pewne zagrożenia na drodze, które należy poddać dogłębnej ocenie. Inne delegacje były zdania, że skreślenie OBM podważyłoby cel nowego rozporządzenia w sprawie Euro 7 w zakresie ochrony środowiska i zdrowia. Prezydencja z uwagą uwzględniła te różne opinie i uznała, że skreślenie mogłoby zagrozić całościowemu delikatnemu kompromisowi, który obecnie stanowi podstawę tekstu rozporządzenia.
16. Kompromisowy tekst prezydencji obejmuje lepszą definicję OBM i jego funkcji i wyraźnie stwierdza, że OBM nie może być szkodliwy dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

f) *Daty przyjęcia konkretnych aktów wykonawczych*

17. Większość delegacji zwróciła się o włączenie do projektu rozporządzenia terminów, w których Komisja musi przyjąć konkretne akty wykonawcze. Dzięki dodaniu nowych ustępów 7 i 8 do art. 14 tekst kompromisowy prezydencji wyjaśnia, że wymienione w ust. 7 akty wykonawcze dotyczące pojazdów kategorii M₁, N₁ mają zostać przyjęte w ciągu 12 miesięcy od wejścia rozporządzenia w życie, a wymienione w ust. 8 akty wykonawcze dotyczące pojazdów kategorii M₂, N₂, M₃, N₃ oraz przyczep kategorii O₃, O₄ mają zostać przyjęte w ciągu 30 miesięcy od wejścia rozporządzenia w życie.

g) *Zachowanie nowych dat „typu pojazdu” i „rejestracji pojazdu”*

18. Zgodnie z wnioskiem kilku delegacji w kompromisowym tekście prezydencji ponownie wprowadzono ugruntowaną praktykę polegającą na jednorocznym odstępie między nową datą „typu pojazdu” a datą „rejestracji pojazdu”, dodając nowe ust. 3a i 4a do art. 10 i odpowiednio zmieniając ust. 4 i 5 tego artykułu.

h) Daty rozpoczęcia stosowania nowego rozporządzenia

19. Podczas dyskusji na forum grupy roboczej liczne delegacje uznały terminy 1 lipca 2025 r. dla pojazdów kategorii M₁, N₁ i 1 lipca 2027 r. dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ oraz przyczep kategorii O₃, O₄, zgodnie z propozycją Komisji, za zbyt ambitne, a wręcz nierealistyczne. W tekście kompromisowym prezydencji zaproponowano nowe daty rozpoczęcia stosowania, mianowicie 24 miesiące po wejściu rozporządzenia w życie dla nowych typów pojazdów M₁, N₁ oraz 36 miesięcy po wejściu rozporządzenia w życie dla nowych pojazdów M₁, N₁. Dla kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O₃, O₄ nowe daty stosowania to 48 miesięcy dla nowych typów pojazdów i 60 miesięcy dla nowych pojazdów i przyczep. W przypadku układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ustanowiono termin 24 miesięcy dla nowych układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do montażu w pojazdach kategorii M₁, N₁ homologowanych na podstawie nowego rozporządzenia i 48 miesięcy dla tych nowych typów przeznaczonych do montażu w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ homologowanych na podstawie nowego rozporządzenia.
- Nowy tekst kompromisowy wprowadza również termin 48 miesięcy dla nowych opon klasy C₁ i 72 miesiące dla nowych opon klasy C₂ i C₃. Dopuszcza się dodatkowe 30 miesięcy na udostępnienie na rynku i wprowadzenie do użytku opon już wprowadzonych do obrotu.

i) Dostosowanie dat rozpoczęcia stosowania normy Euro 7 do docelowego poziomu zerowej emisji CO₂ na 2030 r. dla niektórych pojazdów kategorii M₂ i M₃

20. W lutym 2023 r. Komisja zaproponowała przegląd rozporządzenia dotyczącego norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich. Obecnie trwają negocjacje w sprawie tego wniosku. O ile zostanie przyjęty, wprowadzi on docelowy poziom zerowej emisji CO₂ na 2030 r. dla niektórych pojazdów kategorii M₂ i M₃. Aby dostosować ten cel do wymogów i terminów dotyczących emisji z pojazdów ciężkich określonych w tekście kompromisowym prezydencji, do art. 10 wprowadzono nowy ustęp 5a ustanawiający wyjątek dla niektórych pojazdów kategorii M₂ i M₃. Zgodnie z tym wyjątkiem będą one mogły być wprowadzane do obrotu do 2030 r., jeżeli posiadają ważną homologację typu w zakresie emisji Euro VI.

IV. PODSUMOWANIE

21. Coreper (część I) jest proszony o przeanalizowanie i zatwierdzenie tekstu kompromisowego w wersji zamieszczonej w załączniku do niniejszej noty, z myślą o przedłożeniu go Radzie ds. Konkurencyjności w celu wypracowania podejścia ogólnego na posiedzeniu w dniu 25 września 2023 r.
-

2022/0365 (COD)

Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny to obszar, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁴ wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.
 - (2) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników, **silników elektrycznych** i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) powinny pozostać zharmonizowane, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, jak również wysoki poziom ochrony środowiska i zdrowia, wspólny dla wszystkich państw członkowskich.
 - (3) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielny akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858.
Do niniejszego rozporządzenia pełne zastosowanie mają przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące kar.
- (3a)** [...] W **niniejszym rozporządzeniu** określono przepisy i wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń z pojazdów i trwałości akumulatorów, natomiast elementy techniczne zostaną określone w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą i przy wsparciu komitetu w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011 (procedura komitetowa).

⁴ 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).

- (4) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) są obecnie opisane w dwóch rozporządzeniach, które dotyczą homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów lekkich i ciężkich – odpowiednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 („Euro 6”)⁵ oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 („Euro VI”)⁶. [...]

[...] Ujęcie w jednym rozporządzeniu wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 powinno zapewnić wewnętrzną spójność systemu homologacji typu w zakresie emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, przy jednoczesnym zezwoleniu na różne dopuszczalne wartości emisji dla tych pojazdów.

- (6) Ponadto obecne dopuszczalne wartości emisji zostały przyjęte [...] dla pojazdów ciężkich w 2009 r. [...] na podstawie dostępnej ówczesnie technologii. Od tego czasu nastąpił postęp technologiczny, a poziom emisji osiągnięty dzięki połączeniu obecnych technologii jest znacznie niższy niż ten osiągnięty ponad 15 lat temu. Ten postęp technologiczny powinien znaleźć odzwierciedlenie w dopuszczalnych wartościach emisji opartych na najnowszej istniejącej technologii i wiedzy na temat kontroli zanieczyszczeń i dla wszystkich istotnych zanieczyszczeń.

⁵ 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).

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

- (7) [...] Uproszczenie osiągnięto dzięki wyeliminowaniu [...] badań, **które** nie są potrzebne, odwołaniu się do norm w ramach istniejących regulaminów ONZ, w stosownych przypadkach, oraz zapewnieniu [...] spójnego zestawu procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.
- (8) Celem zapewnienia rzeczywistego ograniczenia wartości dopuszczalnej emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, konieczne jest badanie pojazdów w rzeczywistych warunkach użytkowania z zachowaniem minimalnego zestawu ograniczeń, granic i innych wymogów dotyczących jazdy, a nie tylko w laboratorium.
- (9) [...]
- (10) Zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 pojazdy muszą spełniać dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, który nie odpowiada już przeciętnemu okresowi eksploatacji pojazdów. Należy zatem ustanowić wymogi dotyczące trwałości, które będą odzwierciedlały średni przewidywany okres eksploatacji pojazdów w Unii.
- (11) [...]

- (12) Emisje inne niż spaliny składają się z cząstek emitowanych przez opony i hamulce pojazdów. Szacuje się, że emisje z opon są największym źródłem mikrodrobin plastiku do środowiska. Jak wynika z oceny skutków, oczekuje się, że do roku 2050 emisje inne niż spaliny będą stanowiły do 90 % wszystkich cząstek emitowanych przez transport drogowy, ponieważ cząstki spalin zmniejszą się ze względu na elektryfikację pojazdów. Należy zatem dokonać pomiarów wspomnianych emisji innych niż spaliny i określić dla nich wartości dopuszczalne. Do końca 2024 r. Komisja powinna przygotować sprawozdanie na temat ścieralności opon, w którym dokona przeglądu metod pomiarowych i stanu wiedzy technicznej w celu zaproponowania dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności opon **najpóźniej do grudnia 2025 r., gdyby prace nad problemem ścieralności opon prowadzone w ramach forum WP 29 opóźniały się.**
- (13) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144⁷ reguluje kwestię sygnalizatorów zmiany biegów (GSI), których głównym celem jest minimalizacja zużycia paliwa przez pojazd, gdy kierowca stosuje się do ich wskazań. W niniejszym rozporządzeniu należy jednak uwzględnić wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń w rzeczywistym użytkowaniu, w tym przy stosowaniu GSI.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

- (14) Pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, w tym hybrydy typu plug-in i pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, przyczyniają się do obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego. Chcąc zdobyć i zwiększyć zaufanie konsumentów do takich pojazdów, muszą być one wydajne i trwałe. Dlatego ważne jest, aby akumulatory trakcyjne po wielu latach użytkowania zachowały znaczną część swojej początkowej pojemności. Ma to szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów elektrycznych, którzy chcą mieć pewność, że pojazd będzie dalej funkcjonował zgodnie z oczekiwaniami. W związku z tym monitorowanie stanu akumulatora, w **tym zasięgu w porównaniu z zasięgiem określonym podczas certyfikacji (State of Certified Range – SOCR) lub poziomu energii w porównaniu z energią określoną podczas certyfikacji (State of Certified Energy – SOCE)** powinno być wymagane w przypadku wszystkich pojazdów korzystających z akumulatorów trakcyjnych. Ponadto należy wprowadzić minimalne wymagania w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów w samochodach osobowych, biorąc pod uwagę ogólny przepis techniczny ONZ nr 22⁸.
- (15) Dobrze znanym problemem jest ingerencja w pojazdy w celu usunięcia lub dezaktywacji części układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Takie praktyki prowadzą do niekontrolowanych emisji i należy im zapobiegać. Ingerencja w drogomierz skutkuje fałszywym przebiegiem i utrudnia prawidłową kontrolę eksploatacyjną pojazdu. Dlatego niezwykle ważne jest zagwarantowanie najwyższej możliwej ochrony bezpieczeństwa tych układów, wraz z certyfikatami bezpieczeństwa i odpowiednią ochroną przed ingerencją w celu uniknięcia ingerencji w układy kontroli emisji zanieczyszczeń oraz drogomierz pojazdu.
- (16) Zainstalowane w pojazdach czujniki są już obecnie wykorzystywane do wykrywania nieprawidłowości w emisji i uruchomienia związanych z tym napraw za pośrednictwem pokładowego układu diagnostycznego (OBD). Obecnie stosowany układ OBD nie wykrywa jednak dokładnie i w porę usterek ani nie wymusza wystarczająco i w porę napraw. W rezultacie możliwe jest, że emisje z pojazdów są znacznie wyższe niż dopuszczalne. Czujniki stosowane dotychczas w OBD można również wykorzystać do ciągłego monitorowania i kontrolowania zachowania pojazdów w zakresie emisji za pomocą pokładowego układu monitorującego (OBM). OBM będzie również ostrzegał użytkownika o konieczności przeprowadzenia napraw silnika lub układów kontroli emisji zanieczyszczeń, gdy będą one konieczne. W związku z tym należy wprowadzić wymóg instalowania takiego układu i uregulować jego wymagania techniczne w **sposób, który nie będzie negatywnie wpływał na bezpieczeństwo ruchu drogowego.**

⁸ Ogólny przepis techniczny ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych, GTR ONZ nr 22.

- (17) Producenci mogą zdecydować się na produkcję pojazdów [...] zawierających zaawansowane warianty, [...] **takie jak** geofencing [...]. Konsumenci i organy krajowe powinni mieć możliwość identyfikacji takich pojazdów dzięki odpowiedniej dokumentacji. Dlatego należy udostępnić środowiskowy paszport pojazdu (EVP).
- (18) W przypadku gdy Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestracji po 2035 r. nowych pojazdów lekkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ poza zakresem norm CO₂ dla flot, a także zgodnie z prawem Unii i unijnym celem neutralności klimatycznej, niniejsze rozporządzenie będzie musiało zostać zmienione w celu uwzględnienia możliwości udzielania homologacji typu takich pojazdów.
- (19) Emisje z pojazdów sprzedawanych przez drobnych producentów stanowią nieistotną część emisji w Unii. W związku z tym można dopuścić pewną elastyczność w niektórych wymogach dla takich producentów. Drobni producenci powinni zatem mieć możliwość zastąpienia niektórych badań podczas homologacji typu deklaracjami zgodności, natomiast bardzo drobni producenci powinni mieć możliwość stosowania badań laboratoryjnych opartych na [...] rzeczywistych cyklach jazdy.
- (20) Średni poziom emisji CO₂ floty w przypadku nowych pojazdów silnikowych w Unii regulują rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁹ i (UE) 2019/1242¹⁰. Procedury i metodyki dokładnego określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy dla poszczególnych pojazdów powinny zostać wprowadzone do homologacji typu w zakresie emisji, **co obejmuje aktualizację i opracowanie narzędzia do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd (VECTO), w celu lepszego uwzględnienia, poza innymi aspektami, efektywności energetycznej cięższych zespołów pojazdów.**

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- (21) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do: obowiązków producentów w ramach homologacji typu oraz procedur, badań i metodyk stosowanych w odniesieniu do deklaracji [...] **zgodności**, sprawdzenia zgodności produkcji, sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i środowiskowego paszportu pojazdu (EVP); wariantów i oznaczeń pojazdów; wymogów, badań, metod i środków naprawczych dotyczących trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz możliwości rejestracji i komunikacji układów OBM, w tym do celów okresowych kontroli technicznych i sprawdzania zdolności do ruchu drogowego; wymogów i informacji, które muszą dostarczyć producenci pojazdów [...], w **tym pojazdów budowanych wieloetapowo**, jak również procedur ustalania [...] wartości CO₂ **dla tych pojazdów** [...]; elementów technicznych, wymogów administracyjnych i dokumentacyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, sprawdzeń i kontroli oraz sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, jak również obowiązków sprawozdawczych, sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej i zgodności produkcji; metod i badań na potrzeby (i) dokonania pomiaru emisji spalin w [...] **laboratorium** i na drodze **oraz** [...] wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy [...], (ii) określenia emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika pojazdu silnikowego, (iii) przedstawienia specyfikacji dla wskaźnika zmiany biegów (GSI), (iv) określenia wpływu przyczep O₃ i O₄ na emisję CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika, (iv) pomiaru emisji ze skrzyni korbowej, emisji oparów, emisji z hamulców, (v) oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatora, (vi) oceny zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów; progów zgodności i wymogów dotyczących wydajności, jak również (vii) badań i metod zapewniających działanie czujników (OBD i OBM); (viii) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa; specyfikacji i charakterystyki systemów ostrzegania kierowców oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania; (ix) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń; (x) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa, w tym metod analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją; (xi) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów homologowanych zgodnie z konkretnymi oznaczeniami Euro 7; (xii) [...] **metod oceny zgodności** **z** homologacją typu w zakresie emisji dla drobnych i bardzo drobnych producentów; [...] (xiv)

wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego; (xv) specyfikacji paliw wzorcowych oraz (xvi) metod oceny braku urządzeń [...] i strategii [...]

manipulacyjnych; (xvii) pomiaru ścieralności opon oraz (xviii) formatu [...] i danych [...]

EVP. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹¹. W **celu zapewnienia ciągłości w odniesieniu do**

niektórych istniejących zobowiązań prawnych dotyczących metod pomiaru emisji

zanieczyszczeń, w odniesieniu do typów pojazdów M₁ i N₁, metody pomiaru emisji spalin

i par powinny odzwierciedlać metody ustanowione w rozporządzeniu (UE) 2017/1151,

w szczególności w najnowszej wersji rozporządzenia (UE) 2017/1151 w momencie

przyjęcia aktu wykonawczego.

- (22) W celu zmiany lub uzupełnienia, w stosownych przypadkach, elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do warunków badania opartych na danych zgromadzonych podczas badania pojazdów, hamulców lub opon pod kątem zgodności z normą Euro 7; wymogów dotyczących badania, w szczególności uwzględniając postęp techniczny i dane zebrane podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; wprowadzenia dla producentów wariantów i oznaczeń pojazdów opartych na innowacyjnych technologiach, ale także określenia [...] mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7 oraz określenia definicji i szczególnych zasad dla drobnych producentów dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ [...]. 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 prawa¹². 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.

¹¹ 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).

¹² [Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.](#)

(22a) Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych z 20 marca 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań. Niniejsze rozporządzenie należy dostosować do regulaminów EKG ONZ lub zmian do regulaminów EKG ONZ, w szczególności w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców i dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności dla typów opon, a także minimalnych wymogów w zakresie wydajności akumulatorów.

(22b) W związku z tym takie dopuszczalne wartości lub wymogi zawarte we wniosku dotyczącym regulaminu EKG ONZ lub zmiany regulaminu EKG ONZ, który został zatwierdzony zgodnie z procedurą określoną w art. 218 ust. 9 TFUE i w decyzji 97/836/WE, należy włączyć do niniejszego rozporządzenia. Należy więc zgodnie z art. 290 TFUE przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów.

Jeżeli do dnia [31 grudnia 2025 r.] nie zostanie przedstawiony wniosek dotyczący regulaminu EKG ONZ lub zmiany regulaminu EKG ONZ, Komisja powinna przyjąć akty delegowane określające dopuszczalne wartości wskaźnika ścieralności typów opon na podstawie prac grupy zadaniowej GRBP/GRPE ds. ścieralności opon.

(23) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, jako że przepisy dotyczące homologacji typu w zakresie emisji pojazdów silnikowych [...] oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów zostały zaktualizowane i w całości zawarte w niniejszym rozporządzeniu, należy uchylić dotychczasowe rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i (WE) nr 715/2007 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.

(23a) W celu zapewnienia jasności, racjonalności i uproszczenia niniejszym rozporządzeniem należy uchylć następujące akty wraz ze środkami wykonawczymi przyjętymi na mocy rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009:

- **rozporządzenie Komisji (UE) 582/2011;**
- **rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151;**
- **rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400;**
- **rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362.**

(24) Ilećroć środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinny one być wykonane zgodnie z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹³ i (WE) nr 45/2001¹⁴ oraz z krajowymi środkami wykonawczymi do nich.

(25) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, krajowym organom [...] i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem. **Należy zatem odroczyć datę rozpoczęcia stosowania oraz ustalić różne daty rozpoczęcia stosowania dla nowych i istniejących typów.** O ile w przypadku pojazdów lekkich data rozpoczęcia stosowania powinna być możliwie najszybsza z technicznego punktu widzenia, o tyle w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać opóźniona o dwa lata, ponieważ przejście na pojazdy bezemisyjne będzie w przypadku pojazdów ciężkich trwać dłużej.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

(25a) W odniesieniu do pojazdów kategorii M₂ i M₃, dla których w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 ustanowiono cel polegający na osiągnięciu pełnej bezemisyjności pojazdów od okresu sprawozdawczego 2030 r., w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki przejściowe, aby w takim przypadku zapewnić spójność z takimi obowiązkami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 2019/1242, a także zapewnić, aby wymagane nakłady inwestycyjne pozostały proporcjonalne.

- (26) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie homologacji typu w zakresie **emisji** dla pojazdów kategorii M i N oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do emisji, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki 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,

Rozdział I – Przedmiot, zakres stosowania i definicje

Artykuł 1 **Przedmiot**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi techniczne i przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu w zakresie emisji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do ich emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej** oraz trwałości akumulatora.
2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia **również** zasady dotyczące [...] homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej, nadzoru rynku, trwałości układów kontroli emisji zanieczyszczeń i akumulatorów trakcyjnych, pokładowych układów monitorujących, przepisów bezpieczeństwa służących ograniczeniu ingerencji i środków cyberbezpieczeństwa, a także dokładnego określania emisji CO₂, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, zużycia paliwa i energii **elektrycznej** oraz efektywności energetycznej.

Artykuł 2 **Zakres stosowania**

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ oraz do przyczep kategorii O₃ i O₄, określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, łącznie z pojazdami i przyczepami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, a **także opon klasy C₁, C₂ i C₃, jak określono w regulaminie ONZ nr 117, z wyłączeniem opon posiadających przyczepność na lodzie.**

Artykuł 3 Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/858.

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „homologacja typu w zakresie emisji” oznacza unijną homologację typu zgodną z przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi niniejszego rozporządzenia w zakresie emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej** oraz trwałości akumulatora;
- 1a) „organ udzielający homologacji typu” oznacza organ udzielający homologacji, który udziela homologacji typu w zakresie emisji;**
- 2) [...]
- 3) „zgodność produkcji” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do nowych pojazdów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów wybranych w zakładzie producenta w celu zapewnienia spełnienia przez produkty wprowadzane do obrotu wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 4) „zgodność eksploatacyjna” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do pojazdów w eksploatacji, **oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów** w celu weryfikacji wymogów dotyczących trwałości określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 5) „silnik” oznacza [...] **silnik spalinowy wewnętrznego spalania** w pojeździe;
- 6) „emisje” oznaczają emisje spalin oraz emisje inne niż spaliny pochodzące z pojazdu silnikowego;
- 7) „emisje spalin” oznaczają emisje z rury wydechowej pojazdu silnikowego lub silnika wszystkich następujących zanieczyszczeń: CO₂, gazowe, stałe, płynne związki i emisje ze skrzyni korbowej;
- 8) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają emisję substancji chemicznych gazowych, z wyłączeniem CO₂;

- 9) „emisje CO₂” lub „CO₂” oznaczają emisje dwutlenku węgla z rury wydechowej [...];
- 10) „tlenki azotu” lub „NO_x” oznaczają całkowitą ilość [...] **NO i NO₂** emitowanych z rury wydechowej.

10a) „podtlenek azotu” lub „N₂O” oznacza emisje ditlenku azotu z rury wydechowej;

- 11) „cząstki stałe” lub „PM” oznaczają dowolny materiał emitowany z rury wydechowej lub hamulców i zebrany na czynnikach filtrujących;
- 12) „cząstki stałe mniejsze niż 10 µm” lub „PM₁₀” oznaczają cząstki stałe o średnicy [...] **aerodynamicznej** mniejszej niż 10 µm;
- 13) „liczba cząstek stałych” lub „PN” oznacza łączną liczbę cząstek stałych emitowanych z rury wydechowej pojazdu lub hamulców;
- 14) „liczba cząstek stałych powyżej 10 nm” lub „PN10” oznacza łączną liczbę cząstek stałych emitowanych z rury wydechowej lub hamulców pojazdu o średnicy [...] **aerodynamicznej** większej lub równej 10 nm;
- 15) „tlenek węgla” lub „CO” oznacza tlenek węgla emitowany z rury wydechowej;
- 16) „metan” lub „CH₄” oznacza metan emitowany z rury wydechowej;
- 17) „suma węglowodorów” lub „THC” oznacza sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej;
- 18) „węglowodory niemietanowe” lub [...] „**NMHC**” oznaczają sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej z wyłączeniem metanu;
- 19) „gazy organiczne niemietanowe” lub „NMOG” oznaczają sumę nienatlenionych i natlenionych węglowodorów emitowanych z rury wydechowej, z **wyłączeniem metanu**;

- 20) „amoniak” lub „NH₃” oznacza amoniak emitowany z rury wydechowej;
- 21) „formaldehyd” lub „HCHO” oznacza formaldehyd emitowany z rury wydechowej;
- 22) „WHTC” oznacza zharmonizowany ogólnoświatowo cykl jezdny w warunkach nieustalonych, zgodnie z pkt 7.2.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49;
- 23) „WHSC” oznacza zharmonizowany ogólnoświatowo cykl jezdny w warunkach ustalonych, zgodnie z pkt 7.2.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49;

23a) „zużycie energii elektrycznej” oznacza zużycie energii elektrycznej w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;

23b) „zużycie paliwa” oznacza zużycie paliwa w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;

- 24) „narzędzie do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd” lub „VECTO” oznacza narzędzie symulacyjne służące do określania emisji CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w pojazdach ciężkich; [...]
- 25) [...]
- 26) „emisja oparów” oznacza pary węglowodorów emitowane z układu paliwowego pojazdu, z wyłączeniem par związanych z emisją spalin;
- 27) „emisje ze skrzyni korbowej” oznaczają zanieczyszczenia gazowe emitowane z miejsc w silniku lub na zewnątrz silnika połączonych z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami;
- 28) „emisje cząstek stałych z hamulców” oznaczają cząstki stałe emitowane z układu hamulcowego pojazdu;

- 29) „ścieralność opon” oznacza masę materiału traconego z opony w wyniku procesu ścierania i emitowanego do środowiska;
- 30) „emisje inne niż spaliny” oznaczają emisje par, emisje wynikające ze ścieralności opon oraz emisje z hamulców;
- 31) „emisja zanieczyszczeń” oznacza emisję spalin i emisje inne niż spaliny, z wyłączeniem emisji CO₂;
- 32) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza urządzenia w pojeździe, które kontrolują lub ograniczają emisję zanieczyszczeń;
- 33) „układy kontroli emisji zanieczyszczeń” oznaczają urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń zainstalowane w pojeździe, w tym wszystkie jednostki sterujące i oprogramowanie, które regulują ich działanie;
- 34) „oryginalne układy kontroli emisji” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które są objęte homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi;
- 35) „zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które służą do zastąpienia oryginalnego układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń i które mogą uzyskać homologację jako oddzielny zespół techniczny;
- 36) [...]
- 37) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „OBD” oznacza układ, który może generować informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 49 rozporządzenia (UE) 2018/858 i jest w stanie przekazać te informacje [...] do **urządzeń zewnętrznych**;

- 38) „pokładowy układ monitorujący” lub „OBM” oznacza zainstalowany w pojeździe układ zdolny do monitorowania emisji spalin wykrywający zarówno przekroczenie norm emisji spalin, jak i tryb bezemisyjny [...] oraz zdolny do [...] przekazywania tych informacji do [...] urządzeń zewnętrznych;
- 39) „pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej” lub „przyrząd OBFCM” oznacza dowolne oprogramowanie lub sprzęt, który wykrywa i wykorzystuje parametry pojazdu, silnika, paliwa lub energii elektrycznej oraz masy użytecznej / masy w celu określenia i przechowywania w pojeździe danych dotyczących zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz innych parametrów istotnych dla określenia zużycia paliwa lub energii elektrycznej oraz efektywności energetycznej pojazdu;
- 40) „[...] urządzenie manipulacyjne” oznacza [...] dowolny element konstrukcyjny, który powoduje, że pojazd niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia podczas jazdy, chociaż nie w warunkach badania regulacyjnego, sprawia wrażenie zgodnego podczas badania lub manipuluje danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora;
- 41) „[...] strategia manipulacyjna” oznacza [...] strategię, która [...] powoduje, że pojazd niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia podczas jazdy, chociaż nie w warunkach badania regulacyjnego, sprawia wrażenie zgodnego podczas badania lub manipuluje danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora;

- 42) „emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy” lub „RDE” oznaczają emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdu w normalnych warunkach [...] **jego użytkowania** [...];
- 43) „drogomierz” oznacza przyrząd wskazujący całkowitą drogę przejechaną przez pojazd od jego wyprodukowania;
- 44) „ingerencja” oznacza dezaktywację lub modyfikację silnika **lub silnika elektrycznego**, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz układu kontroli emisji zanieczyszczeń z pojazdu, układu napędowego, akumulatora trakcyjnego, drogomierza, OBFCM lub OBD/OBM, w tym wszelkiego oprogramowania lub innych logicznych elementów sterujących tych układów i ich danych **powodujące niezgodność danego pojazdu z niniejszym rozporządzeniem, o ile nie jest to wymagane na podstawie niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) 2018/858;**
- 45) „własny zakład produkcyjny” oznacza zakład produkcyjny lub montażowy wykorzystywany przez producenta do celów produkcji lub montażu nowych pojazdów dla tego producenta, w tym, w stosownych przypadkach, pojazdów przeznaczonych na wywóz;
- 46) „własny ośrodek projektowy” oznacza zakład, w którym projektuje się i opracowuje cały pojazd i który znajduje się pod kontrolą producenta i jest przez niego użytkowany;
- 47) „drobny producent” oznacza producenta, który produkuje mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym i który:
- a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
 - b) jest częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna łącznie za mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym; lub
 - c) który jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i własny ośrodek projektowy;

- 48) „bardzo drobny producent” oznacza drobnego producenta, który wyprodukował mniej niż 1 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub mniej niż 1 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;
- 49) „pojazd wyposażony wyłącznie w silniki spalinowe” lub „ICEV” oznacza pojazd, w którym wszystkie przetworniki energii napędowej to silniki spalinowe wewnętrznego spalania, w tym pojazdy z napędem wodorowym;
- 50) „pojazd wyłącznie elektryczny” lub „PEV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący wyłącznie urządzenia elektryczne jako przetworniki energii napędowej oraz wyłącznie układy magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania jako układy magazynowania energii napędowej;
- 51) „ogniwo paliwowe” oznacza przetwornik energii przekształcający energię chemiczną (pobieraną) w energię elektryczną (oddawaną) lub na odwrót;
- 52) „pojazd zasilany ogniwami paliwowymi” lub [...] „FCV” [...] oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący wyłącznie ogniwo (ogniwa) paliwowe oraz maszynę elektryczną (maszyny elektryczne) jako przetwornik (przetworniki) energii napędowej;
- 53) „pojazd hybrydowy zasilany ogniwami paliwowymi” lub [...] „FCHV” [...] oznacza pojazd zasilany ogniwami paliwowymi wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący co najmniej jeden układ przechowywania paliwa oraz co najmniej jeden układ magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania jako układy magazynowania energii napędowej;
- 54) „pojazd hybrydowy” lub „HV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący co najmniej dwie różne kategorie przetworników energii napędowej oraz co najmniej dwie różne kategorie układów magazynowania energii napędowej;
- 55) „hybrydowy pojazd elektryczny” lub „HEV” oznacza pojazd hybrydowy, w którym jeden z przetworników energii napędowej jest urządzeniem elektrycznym;

- 56) „hybrydowy pojazd elektryczny doładowywany zewnętrznje” lub „OVC-HEV” oznacza hybrydowy pojazd elektryczny, który może być doładowywany ze źródła zewnętrznego;
- 57) „hybrydowy pojazd elektryczny niedoładowywany zewnętrznje” lub „NOVC-HEV” oznacza pojazd, który do celów napędu posiada co najmniej dwa różne przetworniki energii i dwa różne układy magazynowania energii i którego nie można naładować ze źródła zewnętrznego;
- 58) „technologie geofencingu” oznaczają technologie, które nie pozwalają na jazdę pojazdem hybrydowym z użyciem silnika spalinowego (tzn. włączają tryb bezemisyjny) podczas jazdy w obrębie określonego obszaru geograficznego;
- 59) „tryb bezemisyjny” oznacza możliwy do wybrania tryb, w którym pojazd hybrydowy jest napędzany bez użycia silnika spalinowego;
- 60) „moc netto” oznacza moc uzyskaną na stanowisku badawczym na końcu wału korbowego lub jego odpowiednika przy odpowiedniej prędkości obrotowej silnika lub silnika z urządzeniami pomocniczymi, która jest określona w referencyjnych warunkach atmosferycznych;
- 61) „moc na kołach” oznacza moc mierzoną na kołach pojazdu i wykorzystywaną do jego napędu;
- 62) „stosunek mocy do masy” oznacza stosunek mocy znamionowej do **maksymalnej** masy pojazdu [...];
- 63) „moc znamionowa” lub „ P_{rated} ” oznacza maksymalną moc netto silnika **elektrycznego** w kW;
- 64) „masa pojazdu gotowego do jazdy” oznacza masę pojazdu [...] **zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) 2019/2144**;

(64a) „masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) 2019/2144;

- 65) „akumulator trakcyjny” oznacza układ akumulatorów, w którym gromadzona jest energia służąca głównie do napędzania pojazdu;
- 66) „zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną” oznacza odległość przejechaną w warunkach pracy z rozładowaniem aż do rozładowania akumulatora trakcyjnego;
- 67) „zasięg bezemisyjny” oznacza maksymalną odległość, jaką pojazd [...] może przejechać **przy zerowych emisjach spalin** [...], co w przypadku PEV odpowiada zasięgowi pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną;
- 68) „trwałość” oznacza zdolność układu, urządzenia, komponentu lub dowolnej części pojazdu do utrzymania wymaganej wydajności przez określony czas;
- 69) „trwałość akumulatora” oznacza trwałość akumulatora trakcyjnego [...] **instalowanego w pojeździe** mierzoną jego stanem zdrowia;
- 70) „stan zdrowia” lub „SOH” oznacza zmierzony lub oszacowany stan określonego wskaźnika wydajności pojazdu lub akumulatora trakcyjnego w określonym momencie jego okresu eksploatacji, wyrażony jako wartość procentowa wydajności ustalonej w momencie certyfikacji pojazdu lub dla nowego pojazdu;
- 70a) „poziom energii w porównaniu z energią określoną podczas certyfikacji” lub „SOCE” oznacza mierzoną lub dostępną wydajność energetyczną akumulatora pokładowego w określonym momencie jego cyklu życia, wyrażoną jako wartość procentowa energii określonej podczas certyfikacji;**
- 70b) „zasięg w porównaniu z zasięgiem określonym podczas certyfikacji” lub „SOCR” oznacza mierzony lub dostępny zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w określonym momencie jego cyklu życia, wyrażony jako wartość procentowa zasięgu określonego podczas certyfikacji;**
- 71) „środowiskowy paszport pojazdu” lub „EVP” oznacza zapis w formie [...] cyfrowej zawierający informacje o efektywności środowiskowej pojazdu w momencie jego rejestracji, w tym o poziomie dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń, emisji CO₂, zużyciu paliwa, zużyciu energii **elektrycznej**, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika lub **silnika elektrycznego** oraz trwałości akumulatora i innych powiązanych wartościach;

- 72) „układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji **spalin**” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu dostarczania użytkownikowi informacji o nadmiernej emisji **spalin** i [...] **zapewnienia** napraw **przed dalszym użytkowaniem**;
- 73) „układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu ostrzeżenia użytkownika o niskim poziomie zużywalnego odczynnika oraz [...] **zapewnienia** jego użycia;
- 74) [...]
- 75) „deklaracja **zgodności**” lub „**deklaracja**” oznacza deklarację producenta, że określony typ lub grupa pojazdów, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest [...] **zgodny** z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- 76) „efektywność energetyczna przyczepy” oznacza wydajność przyczepy w odniesieniu do jej wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa i energii **elektrycznej**, zasięg bezemisyjny, zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i moc silnika **lub silnika elektrycznego** holującego pojazdu silnikowego;
- 77) „opona śniegowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub [...] **struktura** zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po **bloście i** śniegu osiągnięć lepszych niż osiągi zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch [...] i [...] **kontroli** jego ruchu;
- 77a) „opona do użytku w trudnych warunkach śniegowych” oznacza oponę śniegową lub oponę do zastosowań specjalnych, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane specjalnie do użytku w trudnych warunkach śniegowych;**

77b) „opona do jazdy po lodzie” oznacza oponę śniegową klasy C1 do jazdy w trudnych warunkach śniegowych, która dodatkowo została zaprojektowana do stosowania na nawierzchniach dróg pokrytych lodem i która spełnia wymogi zawarte w regulaminie ONZ nr 117;

78) [...] „opona do zastosowań specjalnych” [...] oznacza oponę przeznaczoną do mieszanego zastosowania drogowego i terenowego lub do innych zastosowań specjalnych. Opony te zostały zaprojektowane przede wszystkim pod kątem wprowadzania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu w warunkach terenowych [...];

79) „rozwiązanie wariantowe” oznacza zestaw wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, który producent może wybrać jako dodatkowo spełniane wymogi, dzięki czemu w odniesieniu do produkowanych przez siebie pojazdów będzie mógł stosować odpowiadające danemu wariantowi oznaczenie.

Rozdział II – Obowiązki producenta

Artykuł 4

Obowiązki producentów dotyczące konstrukcji pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe **układy**, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe, **opony** i zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń wymagające homologacji typu, sprzedawane lub wprowadzane do użytku w Unii, posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia.
2. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w **warunkach określonych w załączniku III** oraz z wartościami zadeklarowanymi w świadectwie zgodności i w dokumentacji dotyczącej homologacji typu na cały okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z tabelą 1 w załączniku IV. Pojazdy te oznacza się jako pojazdy „Euro 7”.

3. [...]

[...]

4. Producenci projektują i konstruują **układy**, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, **silniki elektryczne**, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe, **opony** i zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w **warunkach określonych w załączniku III**.
5. Producenci nie projektują, nie konstruują i nie montują pojazdów wyposażonych w urządzenia lub strategie [...] **manipulacyjne powodujące, że pojazd niezgodny z niniejszym rozporządzeniem będzie się wydawał z nim zgodny**.
6. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ wyposażone w:
- a) układy OBD mogące wykrywać nieprawidłowo działające układy, które prowadzą do przekroczenia norm emisji **spalin**, w celu ułatwienia naprawy;
 - b) układy OBM mogące [...] **monitorować** emisje **spalin** [...];

- c) przyrząd OBFCM służący do monitorowania ich rzeczywistego zużycia paliwa i energii **elektrycznej** oraz innych istotnych parametrów, [...] które są potrzebne do określenia rzeczywistej efektywności paliwowej i energetycznej;
 - d) monitory SOH akumulatora trakcyjnego [...];
 - e) układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji **spalin**;
 - f) układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;
 - g) urządzenia przekazujące do **urządzeń zewnętrznych** dane generowane przez pojazd, wykorzystywane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, oraz dane OBFCM, w **tym** do celów okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowej kontroli technicznej [...], a także do celów komunikacji z infrastrukturą ładowania i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania.
7. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ w sposób minimalizujący zagrożenia występujące na wszystkich etapach ich okresu eksploatacji, które mogą prowadzić do ingerencji w:
- a) układ wtrysku paliwa i odczynników;
 - b) silnik i jednostki sterujące silnikiem;
 - c) akumulatory trakcyjne;
 - d) drogometr [...],
 - e) układy kontroli emisji zanieczyszczeń [...],

f) silnik elektryczny i powiązane jednostki sterujące.

g) przyrząd OBFCM;

h) OBD;

i) OBM oraz

j) EVP.

8. Producent zapobiega możliwości wykorzystania zagrożeń, o których mowa w pkt 7, w **oparciu o swoją wiedzę i najnowszą istniejącą technologię w momencie uzyskania homologacji typu.** Po wykryciu takiego zagrożenia producent [...] **skutecznie je eliminuje – jeśli jest to technicznie wykonalne w momencie jego wykrycia** – za pomocą aktualizacji oprogramowania lub innych odpowiednich środków.
9. Producenci zapewniają bezpieczne przesyłanie danych dotyczących emisji i trwałości akumulatorów, stosując środki cyberbezpieczeństwa zgodnie z regulaminem ONZ nr 155¹⁵.
10. [...]

¹⁵ Regulamin ONZ nr 155 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania bezpieczeństwem (Dz.U. L 82 z 9.3.2021, s. 30).

Rozwiązania wariantowe dla producentów dotyczące konstrukcji i oznaczeń pojazdów

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. Producenci mogą oznaczyć pojazdy jako „pojazdy Euro 7G”, jeśli są one wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania z technologią geofencingu. Producent musi zainstalować w tych pojazdach układ ostrzegania kierowcy, który będzie informował użytkownika o zbliżającym się rozładowaniu akumulatorów trakcyjnych i zatrzyma pojazd, jeżeli nie zostanie on naładowany w ciągu 5 km od pierwszego ostrzeżenia w trybie bezemisyjnym. Wykorzystanie takich technologii geofencingu [...] **demonstruje się organom udzielającym homologacji typu podczas homologacji typu i** weryfikuje podczas okresu eksploatacji pojazdu.

(4a) Na wniosek producenta, w przypadku pojazdów N₂ o masie maksymalnej od 3,5 do 5 ton wywodzących się z pojazdu typu N₁, organ udzielający homologacji może udzielić homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdu typu N₁. Takie pojazdy będą oznaczane jako „pojazdy Euro 7ext”.

5. Producenci mogą konstruować pojazdy łączące [...] cechy, o których mowa w ust. [...] [...] **4 lub 4a** i oznaczać je jako pojazdy **“Euro 7Gext”**.

6. [...]

7. [...]

Artykuł 6

Wymogi dotyczące trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do użytku w Unii spełniały dopuszczalne wartości emisji określone w załączniku I podczas jazdy w [...] warunkach określonych w załączniku III, przez cały okres eksploatacji pojazdu określony w tabeli 1 w załączniku IV, a także spełniały minimalne wymagania w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatora określone w załączniku II.
2. Producenci zapewniają zgodność tych pojazdów z wartościami dotyczącymi emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej** oraz efektywności energetycznej zadeklarowanymi na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia w całym okresie eksploatacji pojazdu, jak określono w [...] załączniku IV.
3. Producenci [...] **projektują** [...] urządzenia OBFCM, OBD, OBM oraz środki zapobiegające ingerencji [...] w **taki sposób, aby** były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia przez cały okres użytkowania pojazdu.
4. Wymogi, o których mowa w [...] **ust.** 1–3, mają zastosowanie do pojazdów zasilanych wszystkimi rodzajami paliw lub źródeł energii. Te same wymagania mają również zastosowanie do wszystkich oddzielnych zespołów technicznych i komponentów przeznaczonych do takich pojazdów.
5. W celu weryfikacji zgodności z wymogami, o których mowa w akapicie pierwszym, podczas dodatkowego okresu eksploatacji pojazdu, dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń gazowych określone w załączniku I zostają dostosowane przy użyciu mnożników trwałości określonych w tabeli 2 w załączniku IV.
6. Układy OBM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być w stanie wykonywać wszystkie poniższe funkcje:
 - a) **monitorowanie i** rejestracja [...] wszystkich **spalinowych** emisji [...] **NO_x, NH₃** **i cząstek stałych oraz wykrywanie co najmniej dwuipółkrotnego przekroczenia norm emisji spalin**;

- b) przekazywanie za pośrednictwem portu OBD [...] danych dotyczących zachowania pojazdu w zakresie emisji **spalin** [...], w tym do celów przeprowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego¹⁶ i drogowych kontroli technicznych¹⁷ [...] [...], a **także anonimowe bezprzewodowe przekazywanie do celów monitorowania zgodności typu pojazdu;**
- c) uruchamianie [...] układu ostrzegania kierowcy [...] o **znaczącym przekroczeniu emisji spalin, z wykorzystaniem zharmonizowanych metod inicjowania terminowych napraw przed pokonaniem 2000 km, przy czym nie powinno to uniemożliwiać ukończenia pojazdowi trwającego przejazdu, z myślą o unikaniu kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.**
7. Przyrządy OBFCM, **OBD i OBM** zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być zdolne do przekazywania **odpowiednich** zarejestrowanych danych o pojeździe za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo.

¹⁶ **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129).**

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134).

8. [...] W **przypadku gdy** pojazd, [...] układ, [...] komponent [...] [...] **lub** oddzielny zespół techniczny [...] [...] **stwarza** poważne zagrożenie lub jest niezgodny z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu producenci – z **chwilą otrzymania takiej informacji** – podejmują natychmiast niezbędne działania naprawcze, w tym w stosownych przypadkach dokonują naprawy lub modyfikacji tych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, aby **wyeliminować to poważne zagrożenie lub** zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem. Producenci lub inne podmioty gospodarcze [...] **stosują odpowiednio rozporządzenie (UE) 2018/858**. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji [...], który udzielił homologacji typu, o zaistnieniu niezgodności, podając szczegółowe informacje na ten temat.
9. [...]

Artykuł 7

Obowiązki producentów dotyczące homologacji typu w zakresie emisji

1. W celu wykazania zgodności z przepisami dotyczącymi homologacji typu w zakresie emisji podczas takiej homologacji producent przeprowadza badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V. Do celów weryfikacji zgodności produkcji z wymogami niniejszego rozporządzenia organ udzielający homologacji [...] lub producent wybiera pojazdy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne u producenta. Zgodność eksploatacyjną sprawdza się w okresach wskazanych w tabeli 1 w załączniku IV.
2. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji [...] podpisaną deklarację [...] **zgodności** w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), korekty temperatury otoczenia CO₂, OBD, OBM, emisji i trwałości akumulatora, ciągłej lub okresowej regeneracji, zabezpieczenia przed ingerencją oraz wymogów dotyczących skrzyni korbowej, o których mowa w załączniku V. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji [...] podpisaną deklarację [...] **zgodności** dotyczącą stosowania [...] technologii geofencingu, [...] jeżeli producent wybierze takie [...] **rozwiązanie**.

3. Organy krajowe mogą badać typ pojazdu w celu weryfikacji jego zgodności podczas kontroli zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej lub nadzoru rynku, o których mowa w załączniku V.
4. Producenci wydają środowiskowy paszport pojazdu (EVP) dla każdego pojazdu i dostarczają go nabywcy pojazdu wraz z pojazdem, pozyskując odpowiednie dane ze źródeł takich jak świadectwo zgodności i dokumentacja dotycząca homologacji typu. Producent zapewnia dostępność danych z EVP do celów ich wyświetlania w układach elektronicznych pojazdu **lub poprzez kod QR lub inną podobną metodę** oraz zapewnia możliwość ich przesyłania z urządzeń pokładowych do urządzeń zewnętrznych.
5. [...]

Artykuł 8

Zasady szczególne dotyczące drobnych producentów

1. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń drobni producenci mogą zastąpić badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V deklaracjami [...] **zgodności**. Zgodność pojazdów skonstruowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów można badać pod kątem zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku zgodnie z tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V. Badania zgodności produkcji określone w załączniku V nie są wymagane. Art. 4 ust. **6** lit. b) **i c)** nie ma zastosowania do drobnych producentów.
2. Bardzo drobni producenci [...] **wykazują zgodność** z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I **albo w badaniach drogowych albo** w badaniach laboratoryjnych opartych na [...] cyklach rzeczywistej jazdy do celów zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.

Artykuł 9

[...]



Rozdział III – Obowiązki państw członkowskich dotyczące homologacji typu w zakresie emisji i nadzoru rynku

Artykuł 10

Homologacja typu w zakresie emisji, zgodność produkcji, zgodność eksploatacyjna i nadzór rynku

1. [...] Organy udzielające homologacji wprowadzają środki mające na celu udzielenie homologacji typu w zakresie emisji typom pojazdów, **układowi**, komponentom i oddzielnym zespołom technicznym oraz przeprowadzanie badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji, czy producenci spełniają wymogi dotyczące zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem V.
 2. [...] [...] Organy nadzoru rynku przeprowadzają sprawdzenia w ramach nadzoru rynku zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V.
 3. Ze skutkiem od dnia ... [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*], na wniosek producenta, [...] organy udzielające homologacji nie mogą odmówić udzielenia nowemu typowi pojazdu lub silnika homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji ani zakazać rejestracji, sprzedaży ani dopuszczenia nowego pojazdu, który spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.
- 3a. Ze skutkiem od dnia upływu 24 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, organy udzielające homologacji, ze względów dotyczących emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii elektrycznej lub trwałości akumulatora, odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji w przypadku nowych typów pojazdów kategorii M₁ i N₁, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia.**

4. Ze skutkiem od dnia upływu [...] **36 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia**, w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ niespełniających wymogów tego rozporządzenia organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej** lub trwałości akumulatorów zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia takich pojazdów.
- 4a. Ze skutkiem od dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, organy udzielające homologacji, ze względów dotyczących emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii elektrycznej lub trwałości akumulatorów, odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji w przypadku nowych typów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz nowych typów przyczep kategorii O₃ i O₄, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia.**
5. Ze skutkiem od **dnia upływu 60 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia**, w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz nowych przyczep kategorii O₃ i O₄ niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia takich pojazdów.
- 5a. W drodze odstępstwa od ust. 5 i do dnia 31 grudnia 2029 r. w przypadku pojazdów kategorii M₂ i M₃, dla których od okresu sprawozdawczego 2030 r. obowiązuje cel polegający na osiągnięciu pełnej bezemisyjności pojazdów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1242, organy krajowe zezwalają na rejestrację, sprzedaż lub dopuszczenie nowych pojazdów, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, ale posiadają ważną homologację typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 595/2009.**

6. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ skonstruowanych przez drobnych producentów i niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia takich pojazdów.
7. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ skonstruowanych przez drobnych producentów i niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia takich pojazdów.
8. [...]

Artykuł 11

Szczególne obowiązki państw członkowskich dotyczące homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Ze skutkiem od **dnia upływu 24 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia** zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M₁ i N₁ homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Ze skutkiem od **dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia** zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃ i O₄** homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
3. [...] [...] **O**rgany udzielające homologacji mogą nadal udzielać rozszerzenia homologacji typu UE w zakresie emisji w odniesieniu do zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, udzielonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, na warunkach obowiązujących w momencie udzielenia [...] **pierwotnej** homologacji typu w zakresie emisji. Organy krajowe zabraniają sprzedaży lub montażu w pojeździe takich zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, chyba że udzielono im homologacji typu.
4. **Ze skutkiem od dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia organy krajowe, w odniesieniu do nowych opon klasy C₁, ze względów dotyczących ścierania opon, zakazują udostępniania na rynku lub dopuszczania opon, jeżeli nie spełniają one wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie. W związku z tym od tego dnia organy krajowe zakazują rejestracji nowych pojazdów wyposażonych w opony klasy C₁, jeżeli opony te nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.**
5. **Ze skutkiem od dnia upływu 72 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia organy krajowe, w odniesieniu do nowych opon klasy C₂ i C₃, ze względów dotyczących ścierania opon, zakazują udostępniania na rynku lub dopuszczania opon, jeżeli nie spełniają one wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie. W związku z tym od tego dnia organy krajowe zakazują rejestracji nowych pojazdów i przyczep wyposażonych w opony klasy C₂ i C₃, jeżeli opony te nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.**

6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 i 5 opony klasy C₁, C₂ i C₃ wprowadzone na rynek Unii przed wymienionymi datami mogą być nadal udostępniane na rynku i dopuszczane przez okres 30 miesięcy. Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do rejestracji nowych pojazdów i przyczep zgodnie z ust. 4 i 5 niniejszego artykułu.

Artykuł 12

Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń

1. Podmioty gospodarcze i niezależne podmioty nie ingerują w pojazd i jego układy.
2. Podczas sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzeń w ramach nadzoru rynku organy krajowe weryfikują, czy producenci pojazdów prawidłowo zamontowali układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji **spalin**, układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynników oraz czy istnieje możliwość ingerowania w pojazdy.

Rozdział IV

Rola Komisji i stron trzecich w zakresie zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku

Artykuł 13

Stosowanie wymogów dotyczących badań w odniesieniu do Komisji i stron trzecich

1. Zgodnie z art. 9 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858 Komisja lub strony trzecie mogą przeprowadzać sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i sprawdzenia w ramach nadzoru rynku określone w tabelach 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V, aby zweryfikować zgodność pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z wymogami niniejszego rozporządzenia.
2. Producenci udostępniają Komisji i stronom trzecim dane niezbędne do przeprowadzenia takich sprawdzeń zgodnie z art. 9 ust. 5 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Rozdział V

Badania i deklaracje

Artykuł 14

Procedury i badania

1. Procedury homologacji typu w zakresie emisji obejmują badania i sprawdzenia **określone w załączniku V**, jak również stosowanie wszystkich procedur administracyjnych i wymogów dotyczących dokumentacji [...]. W odniesieniu do wymogów określonych w załączniku V, w stosownych przypadkach producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji [...] deklarację zgodności.

2. Producenci i organy krajowe stosują badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami [...] **niniejszego rozporządzenia**, jak określono w załączniku V. Badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami [...] **niniejszego rozporządzenia** mogą być stosowane przez Komisję i strony trzecie, jak również określono w załączniku V.

W przypadku gdy w tabelach 1, 3, 5 i 7 w załączniku V badania są oznaczone jako fakultatywne, organ udzielający homologacji może zażądać przeprowadzenia tego konkretnego badania.

Tabele 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V mają zastosowanie do producentów. Tabele 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V mają zastosowanie do organów krajowych, uznanych stron trzecich i Komisji.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze [...], **by określić procedury i [...]** metody badań, przepisy administracyjne, zmiany i rozszerzenia homologacji typu w zakresie emisji, dostęp do danych, wymogi dotyczące dokumentacji i wzory **dla homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku** w odniesieniu do wszystkich poniższych:

- a) typów pojazdów kategorii M₁ i N₁
- b) typów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃
- c) silników stosowanych w typach pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃
- d) układów OBM/OBD;
- e) układów zabezpieczenia przed ingerencją, układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;
- f) typów zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i ich części;
- g) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych w **odniesieniu do emisji cząstek stałych**;

- h) [...] opon **klas C₁, C₂ i C₃** w zakresie ścieralności opon;
 - i) innych typów komponentów i ich części zamiennych;
 - j) emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, określania zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy [...] w przypadku pojazdów kategorii M₁ i N₁, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii;
 - k) emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, określania zasięgu bezemisyjnego, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy [...] w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, efektywności energetycznej przyczep kategorii O₃ i O₄, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii.
4. Komisja [...] przyjmuje akty wykonawcze dotyczące [...] homologacji typu w zakresie emisji, [...] zgodności eksploatacyjnej, zgodności produkcji i nadzoru rynku w celu określenia:
- a) metod pomiaru emisji spalin w **laboratorium** i na drodze [...] **zgodnie ze zwykłym użytkowaniem w rzeczywistych warunkach jazdy** [...] i wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy [...];
 - b) metod określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii **elektrycznej**, zasięgu przy jeździe bezemisyjnej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy [...] pojazdu silnikowego;
 - c) metod, wymogów i specyfikacji technicznych dotyczących sygnalizatora zmiany biegów **(GSI)**;
 - d) metod określania efektywności energetycznej przyczep kategorii O₃ i O₄;
 - e) metod pomiaru emisji ze skrzyni korbowej;
 - f) metod pomiaru emisji oparów;

- g) metod pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców, w tym metod dotyczących pojazdów ciężkich, emisji cząstek stałych z hamulców w rzeczywistych warunkach jazdy i układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii;
- h) metod pomiaru ścieralności opon;
- i) metod oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatora;
- j) **metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, zapewniających działanie przyrządów OBFCM, układów OBD i OBM oraz czujników w tych przyrządach i układach** [...] oraz [...] przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy **do urządzeń zewnętrznych**;
- k) cech i działania układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania;
- l) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń;
- m) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 ust. 5, w tym metodyki przeprowadzania analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją;
- n) [...] **metod oceny zgodności z homologacją typu w zakresie emisji mających zastosowanie do pojazdów skonstruowanych przez** drobnych i bardzo drobnych producentów określonych w art. 8 **oraz procedur badań takich pojazdów**;
- o) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów pojazdów homologowanych zgodnie z oznaczeniami przedstawionymi w art. 5;

- p) [...]
- q) wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego;
- r) specyfikacji paliw wzorcowych stosowanych do badania;
- s) metod ustalania braku urządzeń [...] i strategii [...] **manipulacyjnych**;
- t) [...]
- u) formatu [...] i danych [...] EVP;
- v) wymogów administracyjnych i dokumentacji dotyczących homologacji typu w zakresie emisji;
- w) w stosownych przypadkach – obowiązków sprawozdawczych.

5. Każdy akt wykonawczy, o którym mowa w ust. 3 i 4, obejmuje co najmniej jedną pozycję, o której mowa w ust. 3 lit. a)–k), w połączeniu z co najmniej jedną pozycją, o której mowa w ust. 4 lit. a)–w).

6. W przypadku aktów wykonawczych przyjętych na podstawie ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, w odniesieniu do kategorii M₁ i N₁, metody pomiaru zanieczyszczeń ze spalin i emisji par odzwierciedlają metody określone w najnowszej wersji rozporządzenia (UE) 2017/1151 w momencie przyjęcia aktu wykonawczego na podstawie ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.

7. W przypadku aktów wykonawczych przyjętych na podstawie ust. 3 i 4 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje, do 12 miesięcy po wejściu rozporządzenia w życie, zgodnie z ust. 3 lit. a) następujące akty wykonawcze określające przepisy dotyczące pojazdów kategorii M₁ i N₁:

a) w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń zgodnie z ust. 4 lit. a), e), f), k), q), r), s), u), v) i w);

b) w odniesieniu do metod określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii elektrycznej, zasięgu bezemisyjnego, zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną, mocy pojazdu oraz działania pokładowego urządzenia do pomiaru zużycia paliwa, zgodnie z pkt 4 lit. b), c) i j);

c) w odniesieniu do układów OBM i OBD zgodnie z ust. 4 lit. j) i k).

8. W przypadku aktów wykonawczych przyjętych na podstawie ust. 3 i 4 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje, do 30 miesięcy po wejściu rozporządzenia w życie, zgodnie z ust. 3 lit. b) i c) następujące akty wykonawcze określające przepisy dotyczące odpowiednio pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i ich silników oraz przyczep kategorii O₃ i O₄:

a) w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń zgodnie z ust. 4 lit. a), e), k), q), r), s), u), v) i w);

b) w odniesieniu do metod określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii elektrycznej, zasięgu bezemisyjnego, zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną, mocy pojazdu oraz działania pokładowego urządzenia do pomiaru zużycia paliwa, zgodnie z pkt 4 lit. b), d) i j);

c) w odniesieniu do układów OBM i OBD zgodnie z ust. 4 lit. j) i k).

9. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

[...]

Artykuł 15

Dostosowanie do postępu technicznego

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uwzględnienia postępu technicznego, aby zmienić **niniejsze rozporządzenie w następujący sposób**:
 - a) **tabele 2 w** załączniku III w odniesieniu do warunków badania pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7;
 - b) **tabele 4 i 5 w** załączniku III w odniesieniu do warunków badania na podstawie danych zebranych podczas badania hamulców lub opon Euro 7;
 - c) załącznik V w zakresie stosowania wymogów dotyczących badań i deklaracji [...];
 - d) art. 5 przez wprowadzenie **dodatkowych** wariantów i oznaczeń opartych na innowacyjnych technologiach dla producentów [...];
 - e) **określenie w tabeli 2 w załączniku IV mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania emisji spalin z pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz sprawozdania dotyczącego trwałości pojazdów ciężkich przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 18 ust. 3;**

f) określenie na podstawie art. 3 i 8 niniejszego rozporządzenia definicji i zasad szczególnych dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃.

2. **W przypadku gdy zatwierdzono wniosek w sprawie regulaminu EKG ONZ lub zmiany regulaminu EKG ONZ zgodnie z procedurą określoną w art. 218 ust. 9 TFUE i w decyzji 97/836/WE, oraz na podstawie prac przeprowadzonych w ramach Światowego Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29), [...] Komisja [...] przyjmuje akty delegowane [...] zgodnie z art. 16 [...], wprowadzając do niniejszego rozporządzenia następujące zmiany:**

- a) określenie w **tabelach 4 i 5** w załączniku I dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców **zgodnie z [...] wnioskiem [...] będącym rezultatem prac grupy zadaniowej ds. emisji z hamulców;**
- b) określenie w **tabeli 6** w załączniku I dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności typów opon, **zgodnie z [...] wnioskiem [...] będącym rezultatem prac nad ścieralnością opon w ramach wspólnej grupy zadaniowej GRBP/GRPE ds. ścieralności opon.**

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, jeżeli do dnia [31 grudnia 2025 r.] nie zostanie przedstawiony WP.29 wniosek dotyczący regulaminu EKG ONZ lub zmiany regulaminu EKG ONZ dotyczący opon klasy C₁, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 16 akty delegowane zmieniające niniejsze rozporządzenie, określające dopuszczalne wartości ścieralności opon klasy C₁ w tabeli 6 w załączniku I zgodnie z pracami przeprowadzonymi przez grupę zadaniową GRBP/GRPE ds. ścieralności opon;

- c) określenie w załączniku II minimalnych wymogów w zakresie wydajności akumulatora zgodnie z wnioskiem [...] będącym rezultatem prac nad trwałością akumulatorów na forum nieformalnej grupy roboczej ds. pojazdów elektrycznych i środowiska.
- d) [...]
- e) [...]

Rozdział VI – Przepisy ogólne

Artykuł 16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 15 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. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 18

Sprawozdawczość

1. Do dnia 1 września 2030 r. państwa członkowskie informują Komisję o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
2. Do dnia 1 września 2031 r. na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające na temat stosowania niniejszego rozporządzenia.

3. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające trwałość pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń.
4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ścierania opon zawierające przegląd metod pomiarowych i najnowszego stanu wiedzy, jako podstawę wniosku w sprawie dopuszczalnych wartości ścieralności dla opon klasy C1.
5. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat trwałości akumulatora zawierające przegląd najnowszego stanu wiedzy, jako podstawę przeglądu minimalnych wymogów w zakresie wydajności.

Rozdział VI – Przepisy końcowe

Artykuł 18a

Zmiana w rozporządzeniu (UE) 2018/858

Ust. 1–3 rozporządzenia (UE) 2018/858 otrzymują brzmienie:

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie niniejszego rozporządzenia przez podmioty gospodarcze, niezależne podmioty i służby techniczne oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych przepisów. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności, sankcje te są proporcjonalne do powagi braku zgodności i liczby niezgodnych z wymogami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku danego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze i służby techniczne:

- a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub podczas wprowadzania środków naprawczych lub ograniczających zgodnie z rozdziałem XI;**
- b) fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu lub nadzoru rynku;**
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłoby prowadzić do wycofania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników, lub do odmowy wydania lub do cofnięcia świadectwa homologacji typu UE;**
- d) niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia.**

3. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2, sankcjom podlegają również przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze:

- a) odmowa udzielenia dostępu do informacji;**
- b) udostępnianie na rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów, świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub oznaczeń homologacji;**
- c) ingerencja w pojazd i jego układy.**

3a. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2 i 3, sankcjom podlegają również przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez producentów:

- (a) fałszowanie wyników badań zgodności eksploatacyjnej w ramach homologacji typu w zakresie emisji;**

- (b) projektowanie, konstruowanie i montaż pojazdów wyposażonych w urządzenia lub strategie manipulacyjne powodujące, że pojazd niezgodny z [rozporządzeniem EURO 7] będzie się wydawał z nim zgodny;
- (c) projektowanie, konstruowanie i montaż pojazdów kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ bez wymaganych układów ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin lub układów ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynników.

3b. Rodzaje naruszeń popełnianych przez niezależne podmioty podlegających sankcjom obejmują co najmniej ingerencję w pojazd i jego układy.

Artykuł 19
Uchylenie [...]

- 1.** Rozporządzenie (WE) 715/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca [...] **2030** r.
Rozporządzenie (WE) 595/2009 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca [...] **2031** r.
Odesłania do rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.
- 2.** **Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r.**
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400
i rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 tracą moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r.

Artykuł 20

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od **dnia upływu 24 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia** w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów, a także **od dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia** w odniesieniu do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów i przyczep kategorii O₃ i O₄.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do nowych opon klasy C₁, a od dnia upływu 72 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do nowych opon klasy C₂ i C₃.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2030 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ i N₁ skonstruowanych przez drobnych producentów, a **od dnia 1 lipca 2031 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ skonstruowanych przez drobnych producentów.**

Niezależnie od akapitu drugiego, art. 11 ust. 3 stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący / Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca*

ZAŁĄCZNIK I

DOPUSZCZALNE WARTOŚCI EMISJI EURO 7

Tabela 1: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M₁ i N₁ z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania

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

		<u>masa pojazdu gotowego do jazdy (MRO) (kg)</u>	<u>Masa tlenku węgla (CO)</u>		<u>Masa sumy węglowodorów (THC)</u>		<u>Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)</u>		<u>Masa tlenków azotu (NO_x)</u>		<u>Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO_x)</u>		<u>Masa cząstek stałych (PM)</u>		<u>Liczba cząstek stałych (PN₁₀)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Kategoria</u>	<u>Klasa</u>		<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>
<u>M₁</u>	<u>=</u>		<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
<u>N₁</u>	<u>I</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>II</u>	<u>1280 < MRO ≤ 1735</u>	<u>1810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	<u>=</u>	<u>90</u>	<u>=</u>	<u>75</u>	<u>105</u>	<u>=</u>	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>III</u>	<u>1735 < MRO</u>	<u>2270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	<u>=</u>	<u>108</u>	<u>=</u>	<u>82</u>	<u>125</u>	<u>=</u>	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>

Objaśnienie znaków: PI = zapłon iskrowy, CI = zapłon samoczynny

Tabela 2: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania oraz silników spalinowych wewnętrznego spalania stosowanych w tych pojazdach

Emisje zanieczyszczeń	<u>WHSC (CI)</u> <u>i WHTC (CI i PI)</u>	[...]	[...]	[...]	<u>Emisje</u> <u>zanieczyszczeń</u> <u>w rzeczywistych</u> <u>warunkach jazdy</u> <u>(RDE)</u>	[...]
	<u>na kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>na kWh</u>	[...]
NO _x w mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM w mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	=	
PN ₁₀ w #	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO w mg	<u>1500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1950</u>	
NMOG w mg	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ w mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ w mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O w mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Tabela 3: Dopuszczalne wartości emisji oparów Euro 7 dla pojazdów benzynowych kategorii M₁ i N₁

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

<u>Masa emisji par paliwa (g/badanie)</u>
<u>2,0</u>

Tabela 4: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, obowiązujące do 31.12.2034 r.

Dopuszczalne wartości emisji [...]	pojazdy kategorii M ₁ , N ₁	pojazdy kategorii M ₂ , M ₃	pojazdy kategorii N ₂ , N ₃
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)	7 <u>mg/km na pojazd</u>		
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

Tabela 5: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7, obowiązujące od 1.01.2035 r.

Dopuszczalne wartości emisji [...] cząstek stałych z hamulców [...]	pojazdy kategorii M₁, N₁	pojazdy kategorii M₂, M₃	pojazdy kategorii N₂, N₃
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM₁₀)	3 <u>mg/km na pojazd</u>		
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

Tabela 6: Wartości dopuszczalne wskaźnika ścieralności opon Euro 7

<u>Wartości dopuszczalne wskaźnika ścieralności</u> [...] opon [...]	Opony C1	Opony C2	opony C3
Opony zwykłe			
Opony śniegowe			
Opony do zastosowań specjalnych			

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE WYDAJNOŚCI EURO 7 W ODNIESIENIU DO TRWAŁOŚCI AKUMULATORA

Tabela 1: Minimalne wymagania w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii N₁

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

Tabela 2: Minimalne wymagania w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii N₁

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

Tabela 3: Minimalne wymagania w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂, N₃

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	Pojazdy w głównym okresie eksploatacji	Pojazdy w dodatkowym okresie eksploatacji*
OVC-HEV		
PEV		

* Zgodnie z załącznikiem IV.

ZAŁĄCZNIK III
WARUNKI BADANIA

Tabela 1: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M₁ i N₁ z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

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

[...]

<u>Laboratoryjny pomiar emisji spalin</u>	<u>Pomiar emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)</u>
<u>Do wszystkich badań emisji spalin przeprowadzanych przy użyciu procedury WLTP w badaniu dynamometrycznym na rolkowym stanowisku hamulcowym zastosowanie mają postanowienia regulaminu ONZ nr 154¹⁸.</u> <u>Zastosowanie mają postanowienia dotyczące poziomu 1A (w 4-fazowym cyklu WLTP).</u>	<u>W przypadku badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) prowadzonych na drodze zastosowanie mają postanowienia regulaminu ONZ nr 168¹⁹, przy czym ocenę emisji wypełnia się w odniesieniu do 4-fazowego cyklu WLTP.</u>

Tabela 2: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

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

¹⁸Seria poprawek 02 (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1).

¹⁹ Oryginalna wersja regulaminu (Dz.U. ...)

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

* [...]

<u>Laboratoryjny pomiar emisji spalin</u>	<u>Pomiar RDE</u>
<u>W odniesieniu do wszystkich badań emisji spalin przeprowadzanych przy wykorzystaniu cykli badania WHTC/WHSC na hamowni silnikowej stosuje się postanowienia regulaminu ONZ nr 49²⁰, załącznik 4.</u>	<u>Zastosowanie mają postanowienia regulaminu ONZ nr 49²¹, załącznik 8 z następującymi wyjątkami:</u> • <u>próg mocy w tabeli 1 w załączniku III wynosi 0 %. Dla okien, w których moc znajduje poniżej 6 %, wartość 6 % stosuje się do obliczeń;</u> • <u>współczynnika zgodności (CF) w tabeli 2 w pkt 6.3, gdzie dla wszystkich zanieczyszczeń należy stosować wartość = 1,0. Stosowane dopuszczalne wartości to dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) podane w załączniku I tabela 2.</u>

²⁰ Seria poprawek 07 (Dz.U. L 14 z 16.1.2023, s. 1).

²¹ Seria poprawek 07 (Dz.U. L 14 z 16.1.2023, s. 1).

Tabela 3: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji oparów przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

	Warunki badania
Badanie SHED ²² emisji oparów	[...] <u>Zastosowanie mają postanowienia regulaminu ONZ nr 154, poziom 1A (w 4-fazowym cyklu WLTP)²³.</u>
[...]	[...]

²² Badanie SHED: Szczelna [...] **komora** [...] do **określenia** ilości oparów

²³ **Seria poprawek 02 (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1).**

Tabela 4: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji cząstek stałych z hamulców

	pojazdy kategorii M₁, N₁	pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃
Badanie emisji cząstek stałych z hamulców	badanie zgodnie z ogólnym przepisem technicznym ONZ dotyczącym emisji z hamulców	

Tabela 5: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami wskaźnika ścieralności opon

	[...] opony C1	[...] opony C2	opony C3
Badanie dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności opon	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych	<u>w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych</u>

ZAŁĄCZNIK IV

WYMOGI DOTYCZĄCE OKRESU EKSPLOATACJI

Tabela 1: Okres eksploatacji pojazdów, silników i układów kontroli emisji zanieczyszczeń

Okres eksploatacji pojazdów, silników i zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń	M ₁ , N ₁ i M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7,5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7,5t
Główny okres eksploatacji	do 160 000 km lub 8 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	300 000 km lub 8 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	700 000 km lub [...] 12 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej
Dodatkowy okres eksploatacji	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do 200 000 km lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do 375 000 km <u>lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej</u>	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do 875 000 km <u>lub 15 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej</u>

Tabela 2: Mnożniki trwałości stosowane w celu dostosowania dopuszczalnych wartości emisji spalin, o których mowa w załączniku 1, podczas badania pojazdów, silników i zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń w trakcie dodatkowego okresu eksploatacji.

Mnożniki trwałości	M₁, N₁ i M₂	N₂, N₃<16t, M₃<7,5t:	N₃>16t, M₃>7,5t
Mnożnik trwałości w przypadku dodatkowego okresu eksploatacji	1,2 dla emisji zanieczyszczeń gazowych		

ZAŁĄCZNIK V

STOSOWANIE WYMOGÓW DOTYCZĄCYCH BADAŃ I DEKLARACJI

Tabela 1: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie pojazdów kategorii M₁ i N₁ w odniesieniu do producentów pojazdów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji</u>	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe i liczba cząstek stałych w badaniach drogowych (RDE)	Wymagane badanie demonstracyjne wszystkich paliw, dla których udzielono homologacji typu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie typów pojazdów	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁴
[...]	[...]	Wymagane	[...]
<u>Zanieczyszczenia gazowe, emisja CO₂, zużycie paliwa (OBFCM), zużycie energii elektrycznej i zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną (trwałość akumulatora) oraz zanieczyszczenia (WLTP w temp. 23 °C)</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Wymagane dla emisji spalin</u>	<u>Wymagane dla emisji spalin i monitorów SOH trwałości akumulatora</u>
Korekta temperatury otoczenia w celu określenia poziomu emisji CO ₂ (WLTP w temp. 14 °C)	Deklaracja ²⁸	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸

²⁴ Organ udzielający homologacji typu może zażądać przeprowadzenia badania.

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Emisje ze skrzyni korbowej	Deklaracja stanowiąca, że zainstalowano system z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej ²⁸	Wymagane	Nieobowiązkowe ²⁸

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Badanie SHED emisji oparów	Wymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
<u>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</u>	<u>Deklaracja</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Nieobowiązkowe</u>
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
Badanie laboratoryjne emisji i zasięgu w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸
Pokładowy układ diagnostyczny	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸
Monitorowanie pokładowe	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Wymagane
[...] <u>Określanie</u> mocy	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Niewymagane

Tabela 2: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie pojazdów kategorii M₁ i N₁ w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich / Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Zanieczyszczenia gazowe i liczba cząstek stałych w badaniach drogowych (RDE)	Wymagane badanie demonstracyjne wszystkich paliw, dla których udzielono homologacji typu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie typów pojazdów	Niewymagane	Wymagane w przypadku 5 % homologowanych typów pojazdów rocznie	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
[...] Emisje CO ₂ , zużycie paliwa (OBFCM), zużycie energii elektrycznej [...]	Wymagane	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe <u>dla emisji spalin,</u> <u>wymagane dla monitorów SOH trwałości akumulatora</u>	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (trwałość akumulatora) <u>oraz zanieczyszczenia gazowe, PM i PN (WLTP w temp. 23 °C)</u>						
Korekta temperatury otoczenia w celu określenia poziomu emisji CO ₂ (WLTP w temp. 14 °C)	Deklaracja ²⁸	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Emisje ze skrzyni korbowej	Deklaracja stanowiąca, że zainstalowano system z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej ²⁸	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Badanie SHED emisji oparów	Wymagane	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
<u>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Nieobowiązkowe</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Nieobowiązkowe</u>
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Badanie laboratoryjne emisji i zasięgu w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Organ <u>udzielający</u> [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Pokładowy układ diagnostyczny	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe	Demonstracja i deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
[...] <u>Określanie</u> mocy	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe

Tabela 3: Stosowanie wymogów dotyczących badań, [...] deklaracji oraz innych wymogów w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
<u>Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO₂, zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)</u>	<u>Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny*</u> ** —	<u>Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny</u> ** —	
Zanieczyszczenia gazowe, [...] liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) dla każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃) [...]	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie [...] <u>kategorii</u> pojazdów ** —	[...] <u>niewymagane</u>	Wymagane badanie pojazdu napędzanego dowolnym paliwem oraz dowolnej kategorii pojazdu i dowolnego obciążenia użytkowego w odniesieniu do wszystkich typów silników przeprowadzane co dwa lata ** —
Efektywność energetyczna przyczep	Licencja VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane
Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Niewymagane
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej ** —	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸
Trwałość emisji	Deklaracja ** —	Niewymagane	Niewymagane
<u>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</u>	<u>Deklaracja</u> ** —	<u>Niewymagane</u> ** —	<u>Nieobowiązkowe</u> ** —
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
<u>Określanie mocy</u>	<u>Wymagane</u> <u>**</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Niewymagane</u>
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny ÓBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe ²⁸

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Demonstracja i deklaracja	Niewymagane	Wymagane
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Niewymagane

* Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.

** W przypadku pojazdu z układem silnika homologowanym w odniesieniu do emisji za przeprowadzenie tego badania odpowiada producent silnika.

Tabela 4: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich / Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Zanieczyszczenia gazowe, [...] liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) dla każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃) [...] [...]	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie [...] <u>kategorii</u> pojazdów **	(zob. wymogi dotyczące silnika)	Wymagane raz w roku w odniesieniu do odpowiedniej liczby typów pojazdów napędzanych dowolnym paliwem i każdej kategorii pojazdów objętych homologacją typu w zakresie emisji **	Nieobowiązkowe	Wymagane/nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisja CO ₂ , zużycie paliwa / energii <u>elektrycznej</u> , określenie zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną / zasięgu bez generowania emisji	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Efektywność energetyczna przyczep	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
<u>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Niewymagane</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Nieobowiązkowe</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Nieobowiązkowe</u>
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
<u>Określanie mocy</u>	Wymagane **	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	[...] <u>Wymagane</u>	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe

**** W przypadku pojazdu z układem silnika homologowanym w odniesieniu do emisji za przeprowadzenie tego badania odpowiada producent silnika.**

Tabela 5: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu silników przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań każdego paliwa	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO ₂ , zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny**	Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
<u>Zanieczyszczenia gazowe, liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) dla każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M₂, M₃, N₂ i N₃)</u>	<u>Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie kategorii pojazdów</u>	<u>Niewymagane</u>	
Badania silnika w celu weryfikacji danych niezbędnych do określenia poziomu emisji CO ₂	Wymagane	Wymagane	
Regeneracja ciągła/okresowa	Deklaracja	Niewymagane	
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	
<u>Określanie mocy</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Niewymagane</u>	
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4	Niewymagane	
[...]	[...]		

[...]

** Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.

PUBLIC

Tabela 6: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu silników przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M2, M3, N2 i N3 w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich / Komisji

Wymogi dotyczące badań każdego paliwa	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej	Badania do celów nadzoru rynku
Właściwy podmiot	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	–	–
Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO ₂ , zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego i deklaracja dla wszystkich członków rodziny**	Audyt lub badania nieobowiązkowe	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
Badania silnika w celu weryfikacji danych niezbędnych do określenia poziomu emisji CO ₂	Wymagane	Audyt lub badania nieobowiązkowe		
Regeneracja ciągła/okresowa	Deklaracja	Niewymagane		
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane		
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane		
<u>Określanie mocy</u>	<u>Wymagane</u>	<u>Niewymagane</u>		
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane		
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4		Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
Moc silnika	Wymagane	Niewymagane		

**** Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.**

PUBLIC

Tabela 7: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji dotyczących homologacji typu układów kontroli emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Demonstracja wydajności i trwałości postarzonych części	Wymagane/deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Sprawdzenie wymogów dotyczących trwałości w warunkach rzeczywistych (badanie RDE z udziałem postarzonych pojazdów)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe

Tabela 8: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji dotyczących homologacji typu układów kontroli emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich/Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
			Organ udzielający [...] homologacji typu	Strony trzecie i Komisja	Organy nadzoru rynku	Strony trzecie i Komisja
Demonstracja wydajności i trwałości postarzonych części	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe [...]	<u>Nieobowiązkowe</u>	Nieobowiązkowe [...]	<u>Nieobowiązkowe</u>
Sprawdzenie wymogów dotyczących trwałości w warunkach rzeczywistych (badanie RDE z udziałem postarzonych pojazdów)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe [...]	<u>Nieobowiązkowe</u>	Wymagane [...]	<u>Nieobowiązkowe</u>

Tabela 9: Stosowanie wymogów dotyczących badań w zakresie homologacji typu układów hamulcowych w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Badanie emisji pochodzących z układu hamulcowego w cyklu hamowania WLTP	Wymagane	Wymagane	[...] <u>Niewymagane</u>

Tabela 10: Stosowanie wymogów dotyczących badań w zakresie homologacji typu układów hamulcowych w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich / Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <u>do celów</u> udzielania [...] homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Organ udzielający [...] homologacji typu</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>	<i>Organy nadzoru rynku</i>	<i>Strony trzecie i Komisja</i>
Badanie emisji pochodzących z układu hamulcowego w cyklu hamowania WLTP	Wymagane	Audyt lub badania nieobowiązkowe	[...] <u>Niewymagane</u> [...]	<u>Nieobowiązkowe dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego podczas badań WLTP</u>	Nieobowiązkowe <u>dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego podczas badań WLTP</u> [...]	<u>Nieobowiązkowe dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego podczas badań WLTP</u>

ZAŁĄCZNIK VI

TABELA KORELACJI

1. Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1
art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 2
art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1
art. 2 ust. 2	[...]
art. 3	art. 3
art. 4 ust. 1[...]	art. 4 ust. 1[...]
[...]	[...]
art. 4 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 3	art. 7[...] <u>ust. 24</u>
art. 4 ust. 4	art. [...] <u>14</u>
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 2	art. [...] <u>4 ust. 5</u>
art. 5 ust. 3	Artykuł 14[...]
[...]	[...]
art. 10	art. 10
art. 11	art. 11
art. 12	–
art. 13	<u>art. 18a</u>
art. 14	–
art. 15	art. 17
art. 16	–
art. 17	art. 19
art. 18	art. 20
załącznik I	załącznik I
załącznik II	–

2. Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 2 akapit pierwszy	art. 2[...]
art. 2 akapit drugi	–
art. 2 akapit trzeci	–
art. 2 akapit czwarty	–
art. 3	art. 3
art. 4 ust. 1	art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 3	art. [...] <u>14</u>
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 1 akapit drugi
art. 5 ust. 2	art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 3	art. 4[...] <u>4 ust. 5</u>
art. 5 ust. 4	art. 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
art. 7	art. 12
art. 8	art. 10 ust. 4, <u>10 ust. 4a)</u> , [...] art. 10 ust. 5 i <u>10 ust. 5a</u>
art. 9	art. 11
art. 10	–
art. 11	<u>art. 18a</u>
art. 12	–
art. 13	art. 17
[...]	[...]
art. 14	<u>art. 14 ust. 7 i art. 14 ust. 8</u>

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 15	—
art. 16	—
art. 17	art. 19
art. 18	art. 20
załącznik I	załącznik I
załącznik II	—
