



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 października 2023 r.  
(OR. en)

13864/23

CLIMA 451  
ENV 1089  
TRANS 402  
MI 825  
DELECT 151

#### **PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 5 października 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: C(2023) 6627 final

---

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 5.10.2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 przez określenie zasad przewodnich i kryteriów na potrzeby określania procedur weryfikacji wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe dopuszczone do użytku (weryfikacja w trakcie eksploatacji)

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2023) 6627 final.

---

Załącznik: C(2023) 6627 final



Bruksela, dnia 5.10.2023 r.  
C(2023) 6627 final

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...**

**z dnia 5.10.2023 r.**

**uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 przez  
określenie zasad przewodnich i kryteriów na potrzeby określania procedur weryfikacji  
wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy  
użytkowe dopuszczone do użytku (weryfikacja w trakcie eksploatacji)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## **UZASADNIENIE**

### **1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO**

Rozporządzenie (UE) 2019/631 określa normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 tego rozporządzenia organy udzielające homologacji typu, w odniesieniu do rodzin pojazdów, za których homologację typu odpowiadają, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek pojazdów weryfikują, czy wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności odpowiadają emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku. Organy udzielające homologacji typu weryfikują również stosowanie wszelkich strategii na pokładzie pojazdów objętych próbą lub dotyczących tych pojazdów, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu.

Zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego w celu określenia zasad przewodnich i kryteriów określania procedur przeprowadzania tych weryfikacji w trakcie eksploatacji.

### **2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU**

W sprawie niniejszego projektu rozporządzenia delegowanego w październiku 2021 r., w marcu i listopadzie 2022 r. oraz w marcu 2023 r. skonsultowano się z organami państw członkowskich, producentami pojazdów, dostawcami części samochodowych i organizacjami pozarządowymi w charakterze członków grupy ekspertów Komisji ds. opracowania i wdrożenia polityki w zakresie emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów drogowych. Przedstawione uwagi zostały należycie rozpatrzone i w stosownych przypadkach uwzględnione.

Ponadto w okresie od 18 lipca 2023 r. do 15 sierpnia 2023 r. zgromadzono uwagi zainteresowanych stron dotyczące projektu rozporządzenia delegowanego w kontekście mechanizmu informacji zwrotnej na temat lepszego stanowienia prawa. Za pośrednictwem platformy internetowej „Wyraż swoją opinię”<sup>1</sup> otrzymano sześć uwag. Uwagi otrzymane za pośrednictwem portalu miały charakter ogólny lub nie odnosiły się do zakresu niniejszego projektu aktu delegowanego. Takie uwagi nie zostały zatem wzięte pod uwagę w kontekście niniejszego aktu delegowanego.

### **3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO**

W niniejszym rozporządzeniu delegowanym ustanawia się zasady przewodnie i kryteria określania procedur weryfikacji w trakcie eksploatacji w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

W art. 3 określono warunki wyboru rodzin pojazdów do weryfikacji w trakcie eksploatacji.

W art. 4 określono zasady przewodnie dotyczące przeprowadzania badań na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji. Procedury badań opierają się na procedurach dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, określonych w regulaminie ONZ nr 154, uzupełnionych specjalnymi badaniami w celu stwierdzenia stosowania strategii sztucznie poprawiających wyniki pojazdu.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13583-Light-duty-vehicles-CO2-emissions-guiding-principles-and-criteria-for-in-service-verification\\_pl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13583-Light-duty-vehicles-CO2-emissions-guiding-principles-and-criteria-for-in-service-verification_pl)

W art. 5 zapewniono sporządzanie przez organ, który udzielił homologacji typu, odpowiedniej dokumentacji i sprawozdawczość w zakresie przeprowadzonych badań na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji i wynikających z nich wniosków.

W art. 6 ustanowiono mechanizm finansowania weryfikacji w trakcie eksploatacji.

## ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 5.10.2023 r.

### **uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 przez określenie zasad przewodnich i kryteriów na potrzeby określania procedur weryfikacji wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe dopuszczone do użytku (weryfikacja w trakcie eksploatacji)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011<sup>2</sup>, w szczególności jego art. 13 ust. 4 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) 2019/631 przewidziano weryfikację emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe dopuszczone do użytku („weryfikacja w trakcie eksploatacji”).
- (2) Wszyscy producenci pojazdów powinni podlegać weryfikacji w trakcie eksploatacji, z wyjątkiem producentów wprowadzających do obrotu ograniczoną liczbę pojazdów, aby uniknąć nadmiernych obciążeń związanych z badaniami, jednocześnie nie wpływając znacząco na ogólne wyniki w zakresie emisji CO<sub>2</sub>.
- (3) Wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności należy weryfikować przy użyciu procedur badania obciążenia drogowego i badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej określonych w regulaminie ONZ nr 154<sup>3</sup>, ale dodatkowo należy przeprowadzić specjalne badania w celu zweryfikowania stosowania strategii, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach homologacji typu.
- (4) Aby ograniczyć możliwość wystąpienia konfliktu interesów, badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji powinny być przeprowadzane przez służbę techniczną, która nie brała udziału w badaniach homologacji typu danych pojazdów. Badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej należy przeprowadzać we własnym obiekcie służby technicznej, a nie w drodze obserwowania badań w zakładzie producenta.

<sup>2</sup> Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

<sup>3</sup> Regulamin ONZ nr 154 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji objętych kryteriami, emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną (WLTP) (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1).

- (5) Aby na podstawie wyników badań pojazdów objętych próbą organ, który udzielił homologacji typu, mógł sformułować wniosek w odniesieniu do całej rodziny pojazdów, należy ustanowić odpowiednią metodę oceny statystycznej.
- (6) Producenci powinni zapewniać, aby wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności odpowiadały emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku, co podlega weryfikacji przez organ, który udzielił homologacji typu. Aby te działania weryfikacyjne w trakcie eksploatacji były odpowiednio finansowane, organ, który udzielił homologacji typu, powinien pobierać od producentów proporcjonalne opłaty.
- (7) W celu zmniejszenia obciążenia i kosztów związanych z badaniami, tam gdzie jest to możliwe i właściwe, te same pojazdy lub badania powinny być wykorzystywane zarówno do weryfikacji w trakcie eksploatacji w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub>, jak i kontroli zgodności eksploatacyjnej emisji zanieczyszczeń,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*  
*Przedmiot i zakres stosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady przewodnie i kryteria na potrzeby określania procedur weryfikowania, czy wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności odpowiadają emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku. Określa również procedury weryfikacji stosowania jakichkolwiek strategii na pokładzie pojazdów objętych próbą lub dotyczących tych pojazdów, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu („weryfikacja w trakcie eksploatacji”).
2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:
  - a) pojazdów zwolnionych z pomiaru emisji CO<sub>2</sub>;
  - b) producentów, którzy wraz ze wszystkimi przedsiębiorstwami powiązanymi z nimi byli odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych lub za mniej niż 1 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w roku kalendarzowym przypadającym dwa lata przed rokiem kalendarzowym, w którym wybrano rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji zgodnie z art. 3 ust. 1.

*Artykuł 2*  
*Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje wskazane w art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1151<sup>4</sup> oraz art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631.

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „organ, który udzielił homologacji typu” oznacza organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007<sup>5</sup> lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009<sup>6</sup>;
- 2) „rodzina na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji” oznacza wszystkie pojazdy kategorii M1 lub N1, w odniesieniu do których jeden organ udzielający homologacji typu udzielił homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 lub, w stosownych przypadkach, rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 na podstawie tego samego badania typu 1, jak określono w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 w odniesieniu do „pojazdu High” lub „pojazdu Low”;
- 3) „rodzina obciążenia drogowego” oznacza rodzinę obciążenia drogowego lub rodzinę macierzy obciążenia drogowego zgodnie z definicjami w pkt 6.3.3 i pkt 6.3.4 regulaminu ONZ nr 154; w przypadku pojazdów kategorii N1 homologowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 rodzina obciążenia drogowego obejmuje wszystkie pojazdy z danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji;
- 4) „strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu” oznacza wszelkie strategie na pokładzie pojazdów objętych próbą lub dotyczących tych pojazdów, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu.

### *Artykuł 3*

#### *Wybór rodzin na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji*

Każdy organ, który udzielił homologacji typu, wybiera co roku próbkę rodzin na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, w odniesieniu do których wydał homologację typu w zakresie emisji. Wybór ten obejmuje w odniesieniu do danego producenta co najmniej jedną rodzinę na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, dla której organ, który udzielił homologacji typu, wydał homologację typu w zakresie emisji w ciągu trzech lat kalendarzowych poprzedzających weryfikację w trakcie eksploatacji.

### *Artykuł 4*

#### *Badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji*

1. Dla każdej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji wybranej zgodnie z art. 3 organ, który udzielił homologacji typu, wybiera do celów badań, o których mowa w ust. 2, pojazdy dopuszczone do użytku, które są w stanie reprezentatywnym

---

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

dla pojazdu właściwie utrzymywanego i użytkowanego oraz posiadają cechy objęte zapisami w świadectwie zgodności.

2. Organ, który udzielił homologacji typu, weryfikuje za pomocą któregośkolwiek z następujących badań, czy indywidualne wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności pojazdów wybranych zgodnie z ust. 1 odpowiadają emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku oraz czy stosowane są strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu:
  - a) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej: badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej zgodnie z załącznikiem B6 i załącznikiem B8 do regulaminu ONZ nr 154;
  - b) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej i należących do jednej rodziny obciążenia drogowego: badania obciążenia drogowego zgodnie z załącznikiem B4 do regulaminu ONZ nr 154;
  - c) w przypadku odpowiedniej liczby pojazdów: specjalne badania z wykorzystaniem wirtualnych lub fizycznych metod badawczych.
3. Organ, który udzielił homologacji typu, powierza badania, o których mowa w ust. 2, służbie technicznej, która nie przeprowadziła, w odniesieniu do danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, badania typu 1 określonego w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 do celów homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 lub, w stosownych przypadkach, rozporządzeniem (WE) nr 595/2009.
4. Organ, który udzielił homologacji typu, ocenia wyniki badań poszczególnych badanych pojazdów i ustala, czy wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa pojazdów dopuszczonych do użytku są wyższe niż indywidualne wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności, biorąc pod uwagę ocenę statystyczną badań, o której mowa w ust. 2 lit. a) i b), oraz ustala czy stosowane są strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu.
5. Na żądanie każdy producent przekazuje organowi, który udzielił homologacji typu, i każdemu podmiotowi wykonującemu badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji wszelkie informacje, dokumentację i specyfikacje techniczne lub udziela wszelkiego wsparcia, jakie są niezbędne do odpowiedniego przeprowadzenia weryfikacji w trakcie eksploatacji.

#### *Artykuł 5*

#### *Dokumentacja, obowiązek informowania oraz wnioski organu, który udzielił homologacji typu*

1. Organ, który udzielił homologacji typu, zapewnia, aby badania przeprowadzane zgodnie z art. 4 były dokumentowane oraz aby sprawozdania z badań zostały udostępnione Komisji, producentowi odnośnych pojazdów oraz, na żądanie, innym organom udzielającym homologacji typu, organom nadzoru rynku i osobom trzecim spełniającym wymogi rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/163<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiające przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 27 z 8.2.2022, s. 1).

2. W ciągu 10 miesięcy po rozpoczęciu badania organ, który udzielił homologacji typu, formułuje wniosek, czy podczas weryfikacji w trakcie eksploatacji stwierdzono brak zgodności między wartościami emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku a wartościami zapisanymi w świadectwach zgodności lub stosowanie strategii sztucznie poprawiających wyniki pojazdu.
3. Wniosek organu, który udzielił homologacji typu, sformułowany zgodnie z ust. 2 stosuje się do wszystkich pojazdów z danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji lub, jeżeli został on sformułowany na podstawie wyników badań obciążenia drogowego, do wszystkich pojazdów z danej rodziny obciążenia drogowego, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do ruchu w Unii.

#### *Artykuł 6*

##### *Finansowanie weryfikacji w trakcie eksploatacji*

Organ, który udzielił homologacji typu, zapewnia dostępność wystarczających zasobów na pokrycie kosztów weryfikacji w trakcie eksploatacji. Koszty te są pokrywane z opłat, które organ, który udzielił homologacji typu, może nałożyć na producenta. Opłaty te pokrywają etapy weryfikacji w trakcie eksploatacji niezbędne do tego, aby organ, który udzielił homologacji typu, mógł sformułować wniosek, o którym mowa w art. 5 ust. 2.

#### *Artykuł 7*

##### *Wejście w życie*

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5.10.2023 r.

*W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN*