



2023/2767

14.12.2023

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/2767

z dnia 13 grudnia 2023 r.

ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631

(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 CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Aby promować rozwój nowych i zaawansowanych technologii pojazdów ograniczających emisje CO₂, w art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 przewidziano możliwość uwzględnienia ograniczenia emisji CO₂ uzyskanego dzięki zastosowaniu takich technologii innowacyjnych w samochodach osobowych lub lekkich pojazdach użytkowych, ale którego nie można w pełni określić ilościowo przy użyciu światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP).
- (2) W rozporządzeniach wykonawczych Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ i (UE) nr 427/2014 ⁽³⁾ ustanowiono procedury zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących odpowiednio z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych. Chociaż zakres stosowania tych rozporządzeń jest różny, ich treść jest niemal identyczna.
- (3) Zgodnie z zakresem stosowania rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 poprawa efektywności w odniesieniu do układów klimatyzacji nie kwalifikuje się jako ekoinnowacja, natomiast art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 stanowi, że taka poprawa efektywności stanie się kwalifikowalna od 1 stycznia 2025 r. Konieczna jest zatem zmiana rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 w celu dostosowania ich do rozporządzenia (UE) 2019/631 i zapewnienia możliwości składania wniosków przed 2025 r., tak aby producenci pojazdów mogli odnieść korzyści z ograniczenia emisji CO₂ począwszy od 2025 r.
- (4) Należy połączyć rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 w jedno rozporządzenie, przenosząc większość ich przepisów i wprowadzając jednocześnie nowe przepisy na podstawie art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz, w razie potrzeby, dokonując ulepszeń na podstawie doświadczeń zdobytych podczas stosowania rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014. Należy zatem uchylić te rozporządzenia wykonawcze i zastąpić je jednym rozporządzeniem wykonawczym.
- (5) Producenci lub dostawcy mogą składać wnioski zawierające propozycję technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji. We wnioskach tych należy przedstawić metodykę zawierającą wszystkie elementy niezbędne do dokładnego określenia osiągniętego ograniczenia emisji CO₂, wskazując w szczególności odpowiedni poziom bazowy, konkretne warunki badania i rzeczywiste wykorzystanie technologii innowacyjnej. Taki wniosek powinien również zawierać sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, który potwierdza kwalifikowalność i adekwatność technologii innowacyjnej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

- (6) Aby uprościć procedurę poświadczania ograniczenia emisji CO₂, w swoim wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione wnioskodawca powinien mieć możliwość zaproponowania – oprócz szczegółowej metodyki testów do celów określenia ograniczenia emisji – uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych poziomów ograniczenia emisji CO₂. W przypadku stosowania takich uproszczonych metod lub wstępnie określonych poziomów ograniczenia emisji CO₂ poziomy ograniczenia emisji poświadczone przez organy udzielające homologacji powinny być określane w sposób zachowawczy, odzwierciedlający najniższy wykazany poziom ograniczenia emisji.
- (7) Po złożeniu wniosku przez producenta lub dostawcę Komisja powinna ocenić kompletność i treść wniosku i w ciągu 9 miesięcy podjąć decyzję, czy może zatwierdzić ekoinnovazione.
- (8) Producenci pojazdów, którzy chcą wykorzystać ekoinnovazione, aby odnieść korzyści ze zmniejszenia średnich wartości emisji CO₂ swojej floty, powinni określić poziom ograniczenia emisji CO₂ do celów homologacji typu na podstawie decyzji o zatwierdzeniu. Aby ograniczyć mechanizm ekoinnovazione do technologii o bardziej znaczącym oddziaływaniu na emisje CO₂, należy ustalić minimalny próg 0,5 g/km ograniczenia emisji na innowację.
- (9) W przypadku gdy w jednym pojeździe zastosowano więcej niż jedną ekoinnovazione, interakcja między tymi technologiami może spowodować, że łączne ograniczenie emisji CO₂ za ich pomocą będzie mniejsze niż suma indywidualnych ograniczeń emisji. Każda forma takiej interakcji powinna być oceniana zarówno na etapie składania wniosku, jak i na etapie homologacji typu w celu zapewnienia dokładnego rejestrowania ograniczenia emisji CO₂.
- (10) Komisja powinna mieć możliwość dokonywania weryfikacji ograniczeń emisji CO₂ wynikających z ekoinnovazione przypisanych do poszczególnych pojazdów w celu zapewnienia właściwego wykonania decyzji o zatwierdzeniu wydanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się procedurę zatwierdzania technologii innowacyjnych zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje wskazane w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁴⁾, w art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz w pkt 3 regulaminu ONZ nr 154 ⁽⁵⁾.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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) [2022/2124] (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1).

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „technologia innowacyjna” oznacza technologię, która została zastosowana w co najwyżej 3 % wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w roku $n-4$ w przypadku wniosków dotyczących samochodów osobowych lub w co najwyżej 3 % wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w roku $n-4$ w przypadku wniosków dotyczących lekkich pojazdów użytkowych, gdzie „ n ” oznacza rok złożenia wniosku, lub kombinację technologii o podobnych parametrach i właściwościach technicznych, w odniesieniu do których poziom ograniczenia emisji CO₂ można wykazać za pomocą jednej metodyki;
- 2) „ekoinnowacja” oznacza technologię innowacyjną wraz z metodyką testów, zatwierdzoną przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 3) „dostawca” oznacza producenta technologii innowacyjnej odpowiedzialnego za zapewnienie zgodności produkcji, jego upoważnionego przedstawiciela w UE lub importera;
- 4) „wnioskodawca” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, składających wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;
- 5) „decyzja o zatwierdzeniu” oznacza decyzję wykonawczą Komisji dotyczącą wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;
- 6) „niezależny zatwierdzony organ” oznacza służbę techniczną kategorii A lub kategorii B, o której mowa w art. 68 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ⁽⁶⁾, spełniającą wymogi określone w art. 69 i 70 tego rozporządzenia, z wyjątkiem wewnętrznej służby technicznej producenta;
- 7) „szczególne warunki badania” oznaczają warunki badania określone w celu wykazania ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej o wysokim poziomie istotności, które jednocześnie nie zostały określone w rozporządzeniu (UE) 2017/1151;
- 8) „pojazd ekoinnowacyjny” oznacza pojazd wyposażony w technologię innowacyjną lub technologię innowacyjną jako samodzielny komponent;
- 9) „pojazd referencyjny” oznacza pojazd, który nie jest wyposażony w technologię innowacyjną, ale który pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem ekoinnowacyjnym, lub technologię referencyjną jako samodzielny komponent.

Artykuł 3

Wniosek o zatwierdzenie ekoinnowacji

1. Wnioskodawca składa wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji („wniosek o zatwierdzenie ekoinnowacji”) do Komisji pocztą elektroniczną. Jeżeli danych uzupełniających nie można przesłać pocztą elektroniczną, przesyła się je na elektronicznym nośniku danych lub umieszcza na serwerze dostępnym dla Komisji.
2. Wniosek o zatwierdzenie ekoinnowacji zawiera następujące informacje:
 - a) dane kontaktowe wnioskodawcy;
 - b) opis technologii innowacyjnej, sposobu jej montażu w pojeździe, kategorii pojazdu (tj. M1 lub N1), typu napędu (tj. pojazd wyposażony wyłącznie w silniki spalinowe, NOVC-HEV lub OVC-HEV), rodzaju paliwa i trybu paliwowego;
 - c) propozycję metodyki mającej na celu wykazanie ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej lub, w przypadku gdy taka metodyka została już określona w istniejącej decyzji o zatwierdzeniu, odniesienie do takiej metodyki;
 - d) sprawozdanie weryfikujące.

⁽⁶⁾ 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).

3. Niezależnie od ust. 2 lit. c) wnioskodawca może również zawrzeć w swoim wniosku uproszczoną metodykę związaną z metodyką, o której mowa w ust. 2 lit. c), lub wstępnie określone wartości ograniczenia emisji CO₂.
4. W przypadku gdy wnioskodawcą jest grupa producentów lub dostawców oraz gdy jest to wymagane ze względów związanych z poufnością lub konkurencją, członkowie grupy wnioskodawców mogą przedstawić kilka sprawozdań weryfikujących dotyczących różnych zestawów danych na poparcie tego samego wniosku.

Artykuł 4

Metodyka wykazania ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej

1. Za pomocą metodyki, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. c), oraz, w stosownych przypadkach, powiązanej uproszczonej metodyki, o której mowa w art. 3 ust. 3, uzyskuje się wyniki dotyczące ograniczenia emisji CO₂, które są weryfikowalne, powtarzalne i odtwarzalne.
2. Metodyka, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia:
 - a) określa szczególne warunki badania;
 - b) określa pojazd referencyjny wraz z dotyczącymi go dowodami statystycznymi, na podstawie których można przyjąć weryfikowalne założenia dotyczące jego stosowności i reprezentatywności;
 - c) opisuje sposób ustalania ograniczenia emisji CO₂ dzięki technologii innowacyjnej, biorąc pod uwagę szczególne warunki badania, o których mowa w lit. a), rzeczywiste wykorzystanie technologii innowacyjnej, poparte dowodami statystycznymi, oraz zakres, w jakim technologia innowacyjna jest już objęta badaniem typu 1 określonym w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
 - d) uwzględnia wszelkie skutki pogorszenia się technologii z upływem czasu oraz zakres, w jakim skutki te modyfikują ograniczenie emisji CO₂;
 - e) uwzględnia, w stosownych przypadkach, interakcję z innymi ekoinnowacjami oraz zakres, w jakim interakcje te modyfikują ograniczenie emisji CO₂.
3. Za pomocą uproszczonej metodyki, o której mowa w art. 3 ust. 3, uzyskuje się wyniki ograniczenia emisji CO₂, które są niższe lub równe wynikom określonym przy użyciu powiązanej metodyki, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. c), z uwzględnieniem wszelkich możliwych interakcji z innymi zatwierdzonymi ekoinnowacjami.
4. W przypadku wstępnie określonych wartości ograniczenia emisji CO₂ zaproponowanych zgodnie z art. 3 ust. 3, wartości te są niższe lub równe ograniczeniu emisji CO₂ określonego zgodnie z metodyką, o której mowa w art. 3 ust. 2 pkt c).

Artykuł 5

Sprawozdanie weryfikujące

1. W sprawozdaniu weryfikującym, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. d) niniejszego rozporządzenia, niezależny zatwierdzony organ:
 - a) oświadcza, że kwalifikuje się jako niezależny zatwierdzony organ;
 - b) udowadnia, że proponowana technologia lub kombinacja technologii kwalifikuje się jako technologia innowacyjna;
 - c) udowadnia, że technologia innowacyjna spełnia warunki określone w art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/631;
 - d) udowadnia, że technologia innowacyjna dotyczy elementów ściśle związanych ze sprawnym działaniem pojazdu lub wiąże się z poprawą efektywności układów klimatyzacji;
 - e) udowadnia, że metody, o których mowa w art. 3, spełniają wymogi przewidziane w art. 4;

- f) opisuje interakcję między technologią innowacyjną a wszystkimi ekoinnovazioneami objętymi decyzjami o zatwierdzeniu, które mogą być stosowane w tym samym pojeździe, oraz określa oddziaływanie takiej interakcji na całkowite ograniczenie emisji CO₂.
2. Jeżeli wniosek dotyczy technologii innowacyjnej objętej już obowiązującą decyzją o zatwierdzeniu, ust. 1 lit. b)–f) można zastąpić odniesieniami do takiej decyzji.

Artykuł 6

Weryfikacja kompletności wniosku i decyzji o zatwierdzeniu

1. W ciągu 10 dni roboczych od otrzymania wniosku o zatwierdzenie ekoinnovazione Komisja powiadamia wnioskodawcę, czy wniosek uznaje się za kompletny. Komisja może wezwać wnioskodawcę do przedstawienia dodatkowych elementów w celu uzupełnienia wniosku i powiadamia wnioskodawcę w terminie 10 dni roboczych od otrzymania takich dodatkowych informacji, czy wniosek uznaje się za kompletny.
2. Jeżeli wnioskodawca nie dostarczy brakujących informacji i dokumentacji w terminie ustalonym przez Komisję, wniosek uważa się za wycofany.
3. Po stwierdzeniu kompletności wniosku Komisja przystępuje do jego oceny. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że metody, o których mowa w art. 3, nie spełniają wymogów określonych w art. 4, może dostosować metody lub zaproponować metody inne niż te zaproponowane przez wnioskodawcę. W takich przypadkach należy skonsultować się z wnioskodawcą.
4. W terminie dziewięciu miesięcy od otrzymania kompletnego wniosku o zatwierdzenie ekoinnovazione Komisja wydaje decyzję o zatwierdzeniu, jeżeli stwierdzi, że sprawozdanie weryfikujące, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. d), spełnia wymogi określone w art. 5. W przypadku braku takiego wniosku Komisja powiadamia wnioskodawcę o odrzuceniu wniosku i przedstawia uzasadnienie.
5. Okres dziewięciu miesięcy, o którym mowa w ust. 4, może zostać przedłużony o maksymalnie pięć miesięcy, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że z uwagi na złożoność technologii innowacyjnej lub towarzyszącą jej metodykę wniosku o zatwierdzenie ekoinnovazione nie można podać właściwej ocenie w ciągu dziewięciu miesięcy.

W takim przypadku Komisja powiadamia wnioskodawcę o przedłużonym terminie w ciągu 30 dni roboczych od otrzymania kompletnego wniosku o zatwierdzenie ekoinnovazione.

6. W decyzji o zatwierdzeniu określa się informacje wymagane do ustalenia oszczędności CO₂ zgodnie z art. 7.
7. Komisja może w dowolnym momencie zmienić decyzję o zatwierdzeniu z własnej inicjatywy, w szczególności w celu uwzględnienia postępu technicznego.

Artykuł 7

Zatwierdzone ograniczenia emisji CO₂ wynikające z ekoinnovazione

1. Producent, który chce odnieść korzyść ze zmniejszenia swoich średnich indywidualnych emisji CO₂ dzięki ograniczeniu emisji CO₂ wynikającemu z ekoinnovazione, postępuje zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i odwołuje się do decyzji o zatwierdzeniu.
2. Organ udzielający homologacji, o którym mowa w załączniku XII do rozporządzenia (UE) 2017/1151, określa ograniczenie emisji CO₂ wynikające z ekoinnovazione zgodnie z art. 30 rozporządzenia (UE) 2018/858, stosując metodykę określoną w decyzji o zatwierdzeniu.
3. W przypadku gdy ograniczenie emisji CO₂ dla danego pojazdu jest mniejsze niż 0,5 g/km, ograniczenia emisji CO₂ nie uwzględnia się do celów homologacji typu, a jego wartości nie podaje się w świadectwie zgodności.

4. W przypadku gdy w pojazdach zastosowano kilka ekoinnowacji, producent deklaruje we wniosku o udzielenie homologacji typu WE zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (UE) 2017/1151, czy interakcje między ekoinnowacjami mogą mieć wpływ na ich łączne ograniczenie emisji CO₂.

Jeżeli między ekoinnowacjami nie zachodzą takie interakcje, ograniczenie emisji CO₂ wykazuje się oddzielnie dla każdej ekoinnowacji, a całkowite ograniczenie emisji CO₂ do celów certyfikacji pojazdów stanowi sumę ograniczeń emisji CO₂ wynikających z poszczególnych ekoinnowacji.

Jeśli między ekoinnowacjami zachodzą takie interakcje, producent przedstawia sprawozdanie niezależnego zatwierdzonego organu dotyczące oddziaływania interakcji na łączne ograniczenie emisji wynikające z zastosowania ekoinnowacji w pojazdach, chyba że oddziaływanie to zostało określone ilościowo w decyzji o zatwierdzeniu.

W przypadku gdy z powodu takich interakcji łączne ograniczenie emisji CO₂ jest mniejsze niż 0,5 g CO₂/km pomnożone przez liczbę ekoinnowacji zastosowanych w pojeździe, ograniczenia emisji CO₂ nie uwzględnia się do celów homologacji typu, a jego wartości nie podaje się w świadectwie zgodności.

5. W przypadku pojazdów skompletowanych związanych z niekompletnymi pojazdami podstawowymi, jak określono w art. 3 rozporządzenia (UE) 2018/858, do celów zatwierdzenia ograniczenia emisji CO₂ wynikającego z ekoinnowacji uwzględnia się wyłącznie ekoinnowacje zastosowane w pojeździe podstawowym.

Artykuł 8

Weryfikacja ograniczenia emisji CO₂

1. Komisja może zweryfikować ograniczenie emisji CO₂ przypisane do poszczególnych pojazdów przy użyciu metody określonej w odpowiednich decyzjach o zatwierdzeniu.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że istnieje różnica między zatwierdzonym ograniczeniem emisji CO₂ a ograniczeniem emisji CO₂, które zweryfikowała, powiadamia producenta o swoich ustaleniach.

Komisja może również powiadomić producenta, w przypadku gdy stwierdzi odstępstwa lub niezgodności w metodyce lub w technologii innowacyjnej stojące w sprzeczności z informacjami, które otrzymała we wniosku lub zostanie o takich odstępstwach lub niezgodnościach poinformowana.

Producent w ciągu 40 dni roboczych od daty otrzymania powiadomienia przedstawia Komisji dowody na poparcie prawidłowości zatwierdzonego ograniczenia emisji CO₂.

3. Jeśli dowody, o których mowa w ust. 2, nie zostaną przedstawione w terminie, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci, lub jeśli Komisja uzna, że są one niewystarczające, Komisja może nie uwzględnić zatwierdzonego ograniczenia emisji CO₂ przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, dla którego uwzględniono te zatwierdzone ograniczenia emisji CO₂.

Artykuł 9

Uchylenie

Rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 tracą moc.

Artykuł 10

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 13 grudnia 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN
