



2024/1127

16.4.2024

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2024/1127

z dnia 8 lutego 2024 r.

uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 przez określenie zasad przewodnich i kryteriów na potrzeby określania procedur weryfikacji wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie 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) 2019/1242 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 13 ust. 4 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2019/1242 przewiduje weryfikację emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie 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 CO₂.
- (3) Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa zapisane w dokumentacji informacyjnej dla klientów należy weryfikować przy użyciu procedur badań określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400⁽²⁾, ale w celu zweryfikowania, czy stosowane są strategie, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach lub w obliczeniach przeprowadzanych na potrzeby poświadczenia emisji CO₂ i zużycia paliwa, należy również przeprowadzić dodatkowe, specjalne badania.
- (4) Aby ograniczyć możliwość wystąpienia konfliktu interesów, badania weryfikacyjne w trakcie eksploatacji powinny być przeprowadzane przez służbę techniczną, która nie była zaangażowana w badania przeprowadzane na potrzeby certyfikacji właściwości powiązanych z emisjami CO₂ i zużyciem paliwa w odniesieniu do części, oddzielnych zespołów technicznych i układów odnośnych pojazdów. Badania oporu powietrza należy przeprowadzać we własnym obiekcie służby technicznej lub w akredytowanym laboratorium, a nie w drodze obserwowania badań w zakładzie producenta.
- (5) Aby na podstawie wyników badań pojazdów objętych próbą organ, który udzielił homologacji, mógł sformułować konkluzję w odniesieniu do wszystkich odnośnych pojazdów, należy ustanowić odpowiednią metodę oceny statystycznej.
- (6) Producenci powinni zapewnić, aby wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa zapisane w dokumentacji informacyjnej dla klientów odpowiadały emisjom CO₂ i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku, co podlega weryfikacji przez organ, który udzielił homologacji. Aby te działania weryfikacyjne w trakcie eksploatacji były odpowiednio finansowane, organ, który udzielił homologacji, powinien pobierać od producentów proporcjonalne opłaty.
- (7) W celu zmniejszenia obciążenia i kosztów związanych z badaniami, jeżeli jest to możliwe i właściwe, te same pojazdy lub badania powinny być wykorzystywane zarówno do weryfikacji w trakcie eksploatacji w odniesieniu do emisji CO₂, jak i kontroli zgodności eksploatacyjnej emisji zanieczyszczeń,

⁽¹⁾ Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady przewodnie i kryteria na potrzeby określania procedur weryfikowania, czy wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa zapisane w dokumentacji informacyjnej dla klientów odpowiadają emisjom CO₂ i zużyciu paliwa przez pojazdy ciężkie dopuszczone do użytku. Określa ono również procedury weryfikacji stosowania na pokładzie pojazdów lub w odniesieniu do pojazdów ewentualnych strategii, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach lub obliczeniach przeprowadzanych na potrzeby określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa („weryfikacja w trakcie eksploatacji”).
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do bezemisyjnych pojazdów ciężkich zdefiniowanych w art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/1242 oraz w art. 3 rozporządzenia (UE) 2017/2400.

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „organ, który udzielił homologacji” oznacza organ odpowiedzialny za homologację, który przyznał licencję zgodnie z art. 6 i 7 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- 2) „strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu” oznaczają stosowane na pokładzie pojazdów objętych próbą lub w odniesieniu do tych pojazdów strategie, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach lub obliczeniach przeprowadzanych na potrzeby określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa.

Artykuł 3

Wybór pojazdów na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji

1. Każdy organ, który udzielił homologacji, wybiera – dla każdego okresu sprawozdawczego – próbę pojazdów dla tych producentów, którym przyznał licencję na użytkowanie narzędzia symulacyjnego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009^(*) i środkami wykonawczymi do niego, w szczególności art. 6 i 7 rozporządzenia (UE) 2017/2400.

Dla każdego okresu sprawozdawczego i dla każdego producenta należy przeprowadzić co najmniej wszystkie badania weryfikacyjne w trakcie eksploatacji, o których mowa w art. 4 ust. 2, odpowiednią liczbę razy w oparciu o średnią z trzech okresów sprawozdawczych poprzedzających weryfikację w trakcie eksploatacji całkowitej liczby pojazdów danego producenta określonej na podstawie art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 lub art. 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362^(*).

2. W przypadku gdy producent jest odpowiedzialny za mniej niż 100 nowych pojazdów zarejestrowanych w Unii w okresie sprawozdawczym dotyczącym roku poprzedzającego o dwa lata okres sprawozdawczy roku, w którym pojazdy zostały wybrane zgodnie z ust. 1, organ, który udzielił homologacji, może podjąć decyzję o nieprzeprowadzaniu badań na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji w odniesieniu do tego producenta.

^(*) 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).

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

Artykuł 4

Badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji

1. Organ, który udzielił homologacji, wybiera do celów badań, o których mowa w ust. 2, pojazdy dopuszczone do użytku, które są w stanie reprezentatywnym dla pojazdu właściwie utrzymywanego i użytkowanego oraz posiadają cechy objęte zapisami w dokumentacji informacyjnej dla klientów lub w świadectwie zgodności.
2. Organ, który udzielił homologacji, weryfikuje za pomocą któregokolwiek z następujących badań, czy indywidualne wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa zapisane w dokumentacji informacyjnej dla klientów pojazdów wybranych zgodnie z ust. 1 odpowiadają emisjom CO₂ 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 drogowe zgodnie z procedurą badania weryfikacyjnego określoną w załączniku Xa do rozporządzenia (UE) 2017/2400, z uwzględnieniem weryfikacji administracyjnej informacji wejściowych, danych wejściowych i przetwarzania danych;
 - b) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej: badania oporu powietrza zgodnie z pkt 3 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2017/2400 (przy stałej prędkości z pomiarami momentu obrotowego);
 - c) w przypadku danej liczby opon określonych na podstawie metody oceny statystycznej: badania współczynnika oporu toczenia opony, w przypadku których każdą oponę bada się w laboratorium referencyjnym określonym w pkt 1 załącznika V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/740 ⁽⁵⁾ oraz zgodnie z pkt 3.2 załącznika X do rozporządzenia (UE) 2017/2400;
 - d) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej: badania masy, w przypadku których „skorygowaną rzeczywistą masę pojazdu” określoną w pkt 2 ppkt 4 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2017/2400 lub „skorygowaną masę pojazdu gotowego do jazdy” określoną w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2022/1362 weryfikuje się poprzez ważenie pojazdu i, w odpowiednich przypadkach, zastosowanie korekt;
 - e) w przypadku odpowiedniej liczby pojazdów: specjalne badania z wykorzystaniem wirtualnych lub fizycznych metod badań w celu stwierdzenia stosowania strategii sztucznie poprawiających wyniki pojazdu.
3. Organ, który udzielił homologacji, powierza badania, o których mowa w ust. 2, służbie technicznej, która nie przeprowadziła w odniesieniu do odnośnych pojazdów tego samego typu badań do celów certyfikacji właściwości związanych z emisjami CO₂ i zużyciem paliwa w odniesieniu do części, oddzielnych zespołów technicznych i układów, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2017/2400.
4. Organ, który udzielił homologacji, ocenia wyniki poszczególnych badań i ustala, czy wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa dla pojazdów dopuszczonych do użytku są wyższe niż wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa zapisane w dokumentacji informacyjnej dla klientów, biorąc pod uwagę ocenę statystyczną badań, o której mowa w ust. 2 lit. a), b), c) i d), oraz ustala, czy stosowane są strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu.
5. Na żądanie każdy producent przekazuje organowi, który udzielił homologacji, 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.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/740 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych parametrów, zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1369 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 (Dz.U. L 177 z 5.6.2020, s. 1).

Artykuł 5

Dokumentacja, obowiązek informowania oraz konkluzja organu, który udzielił homologacji

1. Organ, który udzielił homologacji, 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, organom nadzoru rynku i osobom trzecim spełniającym wymogi rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/163 ⁽⁶⁾.
2. W ciągu 10 miesięcy po rozpoczęciu badania organ, który udzielił homologacji, formułuje konkluzję, czy podczas weryfikacji w trakcie eksploatacji stwierdzono brak zgodności między wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku a wartościami zapisanymi w dokumentacji informacyjnej dla klientów lub stosowanie strategii sztucznie poprawiających wyniki pojazdu.
3. Konkluzja organu, który udzielił homologacji, zgodnie z ust. 2 ma zastosowanie do wszystkich odnośnych pojazdów, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do ruchu w Unii.

Artykuł 6

Finansowanie weryfikacji w trakcie eksploatacji

Organ, który udzielił homologacji, zapewnia dostępność wystarczających zasobów na pokrycie kosztów weryfikacji w trakcie eksploatacji. Koszty te są pokrywane z opłat, które organ, który udzielił homologacji, może nałożyć na producenta. Opłaty te pokrywają etapy weryfikacji w trakcie eksploatacji niezbędne do tego, aby organ, który udzielił homologacji, mógł sformułować konkluzję, o której 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 8 lutego 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ 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).