



2024/1257

8.5.2024

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/1257

z dnia 24 kwietnia 2024 r.

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362

(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-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 ⁽³⁾ dotyczącej ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r. ustanowiono, jako jeden z sześciu celów tematycznych Unii na okres do dnia 31 grudnia 2030 r., dążenie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, w tym w odniesieniu do szkodliwych substancji chemicznych, aby uzyskać nietoksyczne środowisko, w tym powietrze, wodę, glebę, a także w odniesieniu do zanieczyszczenia świetlnego i zanieczyszczenia hałasem, oraz ochrony zdrowia i dobrostanu ludzi, zwierząt i ekosystemów przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem.
- (2) Europejski Zielony Ład, przyjęty w komunikacie Komisji w dniu 11 grudnia 2019 r., to unijna strategia zapoczątkowania transformacji mającej na celu osiągnięcie – najpóźniej do 2050 r. – celu, jakim jest neutralna dla klimatu i czysta gospodarka o obiegu zamkniętym, z optymalizacją gospodarowania zasobami i minimalizacją zanieczyszczenia, przy jednoczesnym uznaniu konieczności realizacji polityk głębokiej transformacji. Unia jest również zaangażowana w realizację Agendy Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 oraz jej celów zrównoważonego rozwoju. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, przyjęta przez Komisję w grudniu 2020 r., oraz plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby, który Komisja przyjęła w maju 2021 r., dotyczą konkretnie aspektów Europejskiego Zielonego Ładu związanych z zanieczyszczeniem powodowanym przez transport. Inne szczególnie ważne środki dla tej inicjatywy to na przykład wniosek Komisji dotyczący przekształcenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE ⁽⁴⁾, nowa strategia przemysłowa dla Europy, przedstawiona przez Komisję w marcu 2020 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. C 228 z 29.6.2023, s. 103.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2024 r.

⁽³⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z dnia 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r. (Dz.U. L 114 z 12.4.2022, s. 22).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

zmiana – za pomocą rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851⁽⁵⁾ – norm emisji CO₂ określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁽⁶⁾ dla samochodów osobowych i dostawczych, a także wniosek w sprawie zmiany norm emisji CO₂ określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁽⁷⁾ dla nowych pojazdów ciężkich.

- (3) Rynek wewnętrzny to obszar, na którym ma zostać zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁽⁸⁾ wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów.
- (4) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych w zakresie emisji (dalej zwanej „homologacją typu w zakresie emisji”) powinny zostać zharmonizowane, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a także wysoki poziom ochrony środowiska i zdrowia we wszystkich państwach członkowskich.
- (5) Pomyślne przejście na mobilność bezemisyjną wymaga zintegrowanego podejścia oraz odpowiedniego sprzyjającego środowiska, aby pobudzić innowacje oraz utrzymać wiodącą pozycję Unii w dziedzinie technologii w sektorze transportu drogowego. Środowisko takie obejmuje publiczne i prywatne inwestycje w badania naukowe i innowacje, wzrost podaży pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, rozwój infrastruktury ładowania i tankowania, integrację z systemami energetycznymi, a także zrównoważone dostawy materiałów i zrównoważoną produkcję, ponowne wykorzystywanie oraz recykling akumulatorów w Unii. Stworzenie takiego środowiska wymaga spójnych działań na poziomie unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.
- (6) Aby wspierać przechodzenie na czystą mobilność, a jednocześnie reindustrializować Unię i wspierać jej obywateli, konieczne jest utrzymanie przystępnych dla nich i dla przedsiębiorstw cen pojazdów prywatnych i użytkowych. Przyczyni się to do podtrzymania jakości życia, konkurencyjności przemysłowej i innowacji, a także pomoże tworzyć miejsca pracy i rozwijać umiejętności w sektorze.
- (7) Przejście na mobilność bezemisyjną powinno być społecznie akceptowalne i sprawiedliwe. Ważne jest zatem uwzględnienie skutków społecznych takiego procesu w całym łańcuchu wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz proaktywne działania wobec jego wpływu na zatrudnienie. W ramach mechanizmu sprawiedliwej transformacji należy zatem utworzyć na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym, w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami, ukierunkowane programy – takie jak plany sprawiedliwej transformacji dla regionów zależnych od przemysłu motoryzacyjnego – w zakresie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a w regionach i społecznościach dotkniętych negatywnymi skutkami transformacji – inicjatywy związane z kształceniem i poszukiwaniem pracy. Jako element tej transformacji należy zwiększyć zatrudnienie kobiet oraz równość szans w tym sektorze.
- (8) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielny akt regulacyjny do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Pełne zastosowanie mają przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące sankcji, a także jego solidny mechanizm egzekwowania zgodności z przepisami.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s. 5).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

⁽⁸⁾ 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).

- (9) Uzasadnione skargi składane przez osoby fizyczne lub prawne mogą stanowić ważne źródło informacji zarówno dla organów nadzoru rynku, jak i dla organów udzielających homologacji. W związku z tym ustanowienie prostych i proporcjonalnych procedur umożliwiających osobom fizycznym i prawnym składanie odpowiednim organom uzasadnionych skarg, w przypadku gdy mają powody, by sądzić, że niniejsze rozporządzenie nie jest przestrzegane, może przyczynić się do stosowania i egzekwowania niniejszego rozporządzenia. Skargi te powinny być uznawane przez organy krajowe za czynnik ryzyka przy podejmowaniu decyzji dotyczących nadzoru rynku lub działań w zakresie zgodności eksploatacyjnej.
- (10) W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić wspólne przepisy administracyjne oraz wymogi dotyczące emisji z pojazdów i trwałości akumulatora, natomiast elementy techniczne należy określić w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą.
- (11) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji są obecnie określone 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⁽⁹⁾ oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁽¹⁰⁾.
- (12) Ujęcie w jednym rozporządzeniu wymogów określonych w rozporządzeniach (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 zapewniłoby wewnętrzną spójność systemu homologacji typu w zakresie emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, pozwalając jednocześnie na ustanowienie różnych dopuszczalnych wartości emisji i procedur badawczych dla tych pojazdów.
- (13) Ponadto obecne dopuszczalne wartości emisji dla pojazdów ciężkich zostały przyjęte w 2009 r. na podstawie dostępnej wówczas technologii. Od tamtego czasu nastąpił postęp technologiczny, a poziom emisji, który można osiągnąć dzięki połączeniu obecnych technologii, jest znacznie niższy niż ponad 15 lat temu. Ten postęp technologiczny powinien znaleźć odzwierciedlenie w dopuszczalnych wartościach emisji dla wszystkich istotnych zanieczyszczeń, opartych na najnowszej istniejącej technologii i wiedzy na temat kontroli emisji zanieczyszczeń.
- (14) W Unii liczba cząstek stałych (PN) w przypadku emisji cząstek stałych powyżej 23 nanometrów (PN₂₃) w spalinach jest kontrolowana od 2011 r. w przypadku pojazdów lekkich i od 2013 r. – w przypadku pojazdów ciężkich. Ponieważ istniejące technologie oraz ogólnoświatowy regulamin techniczny ONZ nr 15 umożliwiają pomiar liczby cząstek w przypadku emisji cząstek stałych już od 10 nanometrów (PN₁₀), należy do PN₁₀ zastosować dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do wszystkich pojazdów objętych niniejszym rozporządzeniem. Określenie po raz pierwszy konkretnych dopuszczalnych wartości emisji PN₁₀ będzie bodźcem do harmonizacji podwyższonego poziomu kontroli i pomiaru emisji PN na świecie, a Unia powinna zachęcać Światowe Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29 ONZ) do odpowiedniego dostosowania stosownych regulaminów ONZ dotyczących pojazdów.
- (15) Można wprowadzić uproszczenia dzięki wyeliminowaniu badań, które nie są potrzebne, odwoływaniu się do norm zawartych w istniejących regulaminach ONZ, w stosownych przypadkach, oraz zapewnieniu spójnego zestawu procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.
- (16) Aby zapewnić ograniczenie emisji zarówno z pojazdów lekkich, jak i ciężkich w warunkach rzeczywistych, konieczne jest badanie pojazdów w rzeczywistych, statystycznie istotnych warunkach jazdy, przy minimalnej liczbie ograniczeń, granic i innych wymogów dotyczących jazdy. Takie badania drogowe powinny odbywać się w normalnych warunkach jazdy oraz wykluczać niestandardowe prowadzenie pojazdu.
- (17) Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 wymagają, aby pojazdy spełniały dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, który nie odpowiada przeciętnemu okresowi eksploatacji pojazdów. Należy zatem ustanowić wymogi dotyczące trwałości, które będą odzwierciedlały średni przewidywany okres eksploatacji pojazdów w Unii.

⁽⁹⁾ 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) (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywę 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

- (18) Zachęca się państwa członkowskie do opracowania i wdrożenia strategii zachęcających do odnawiania parku pojazdów, aby ułatwić stopniowe wprowadzanie do floty pojazdów o obniżonych emisjach, przyczyniając się do czystszeo i bardziej zrównoważonego ekosystemu transportowego.
- (19) Obecnie istnieją i są powszechnie stosowane na całym świecie technologie ograniczające emisje par lotnych związków organicznych podczas użytkowania i postoju pojazdów benzynowych. Dopuszczalne wartości emisji takich lotnych związków organicznych należy zatem ustalić na niższym poziomie.
- (20) 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 uwalnianych do środowiska. Z oceny skutków wynika, że do 2050 r. emisje inne niż spaliny będą stanowić do 90 % wszystkich cząstek emitowanych przez transport drogowy, ponieważ ilość cząstek pochodzących ze spalin zmniejszy się dzięki elektryfikacji pojazdów. Należy zatem dokonać pomiarów tych emisji innych niż spaliny oraz określić dla nich wartości dopuszczalne. Komisja powinna zachęcać WP.29 ONZ do prowadzenia prac w celu terminowej realizacji jej celów, z zachowaniem wysokiego poziomu ambicji opartego na solidnych podstawach naukowych i technicznych, oraz określenia dopuszczalnych wartości ścieralności opon na podstawie najnowocześniejszych metod. W przypadku gdy WP.29 ONZ nie przyjmie jednolitych przepisów dotyczących dopuszczalnych wartości ścieralności opon klasy C₁ do dnia 1 lipca 2026 r., opon klasy C₂ – do dnia 1 kwietnia 2028 r. lub opon klasy C₃ – do dnia 1 kwietnia 2030 r., Komisja powinna przyjąć akt delegowany, aby osiągnąć cel Unii, jakim jest ograniczenie uwalnianych do środowiska mikrodrobin plastiku o 30 % do 2030 r., w oparciu o najnowocześniejsze dopuszczalne wartości ścieralności. Podczas przygotowywania tego aktu delegowanego należy ocenić szczególne cechy pojazdów wyposażonych w akumulatory trakcyjne, w tym pojazdów hybrydowych typu plugin i pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym.
- (21) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144⁽¹¹⁾ 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 warunkach rzeczywistych, w tym przy stosowaniu się do GSI.
- (22) Pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, w tym pojazdy hybrydowe typu plug-in i pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, przyczyniają się do obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego. W celu zdobycia i zwiększenia zaufania konsumentów do takich pojazdów, powinny one mieć wysokie wyniki i dużą trwałość. Dlatego ważny jest wymóg, aby akumulatory trakcyjne zachowały po wielu latach użytkowania znaczną część swojej początkowej pojemności. Taki wymóg miałby szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów elektrycznych, ponieważ zapewniałby dalsze funkcjonowanie pojazdu zgodnie z oczekiwaniami. W związku z tym wszystkie pojazdy korzystające z akumulatorów trakcyjnych powinny być wyposażone w urządzenia mierzące stan zdrowia tych akumulatorów. Ponadto należy wprowadzić minimalne wymogi w zakresie trwałości akumulatora w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych, biorąc pod uwagę ogólnoswiatowy regulamin techniczny ONZ nr 22.
- (23) Pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy monitorujące zużycie paliwa i energii elektrycznej (OBFCM) wykorzystują dane generowane przez pojazd do celów monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem. W stosownych przypadkach dane te powinny podlegać rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854⁽¹²⁾.
- (24) Dobrze znanym problemem jest ingerencja w pojazdy w celu usunięcia lub dezaktywacji części układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Taka praktyka prowadzi do niekontrolowanej emisji, dlatego należy jej zapobiegać oraz stosować skuteczne, proporcjonalne i odstrasające sankcje. Ingerencja w drogomicz skutkuje fałszywym wskazaniem licznika przebiegu oraz utrudnia prawidłową kontrolę eksploatacyjną pojazdu. Dlatego niezwykle

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (akt w sprawie danych) (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

ważne jest zagwarantowanie najwyższej możliwej ochrony tych układów, wraz z certyfikatami bezpieczeństwa i odpowiednią ochroną przed ingerencją, aby zapewnić uniemożliwienie ingerencji zarówno w układy kontroli emisji zanieczyszczeń, jak i w drogomicz pojazdu.

- (25) Aby środki zapobiegające ingerencji w sposób nieuzasadniony nie ograniczały konkurencji, niniejsze rozporządzenie powinno nadal umożliwiać niezależnym podmiotom opracowywanie, dystrybucję, instalowanie i aktywowanie nieoryginalnych części zamiennych. W związku z tym producenci nie powinni odmawiać niezależnym podmiotom dostępu do informacji, narzędzi i procesów, które są absolutnie niezbędne do opracowania i instalacji takich części zamiennych. Zatwierdzanie i autoryzacja niezależnych podmiotów w zakresie dostępu do zabezpieczeń pojazdu powinny odbywać się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858.
- (26) Osiągnięcie celów Unii w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz zmniejszania emisji z pojazdów. Niniejszym rozporządzeniem należy zakazać stosowania urządzeń manipulacyjnych, a także strategii manipulacyjnych. Zakaz ten ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia tych celów. Oceniając sytuacje, które mogłyby wiązać się z użyciem urządzeń manipulacyjnych lub strategii manipulacyjnych, należy dokonać szerokiej oceny i interpretacji tych sytuacji, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącym urządzeń ograniczających skuteczność działania w kontekście rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Przy ustalaniu, czy istnieją urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne, należy uwzględnić wszelkie urządzenia lub strategie, które zmniejszają skuteczność dopuszczalnych wartości emisji spalin i emisji innych niż spaliny oraz skuteczność wymogów dotyczących warunków badania na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz powodują, że pojazd niezgodny z wymogami wydaje się z nimi zgodny lub że wyniki badań są fałszywe. Projektowanie, budowa i montaż pojazdów z takimi urządzeniami lub strategiami manipulacyjnymi powinny podlegać sankcjom.
- (27) Zainstalowane w pojazdach czujniki są już wykorzystywane w pokładowych układach diagnostycznych (OBD) do wykrywania nieprawidłowości w emisjach i uruchamiania odpowiednich napraw. Stosowany obecnie układ OBD nie wykrywa jednak nieprawidłowości precyzyjnie i w odpowiednim czasie ani nie wymaga wystarczająco szybkich napraw. W związku z tym możliwe jest, że pojazdy emitują zanieczyszczenia na poziomach znacznie wyższych od dozwolonych. Czujniki stosowane dotychczas w OBD można również wykorzystać do stałego monitorowania i kontrolowania emisji spalin za pomocą OBM. OBM będzie również ostrzegał użytkownika o ewentualnej konieczności przeprowadzenia napraw silnika lub układów kontroli emisji zanieczyszczeń. W związku z tym należy wprowadzić wymóg zainstalowania takiego układu oraz uregulować jego wymogi techniczne. Środki wynikające z tych układów nie powinny prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (28) Producenci mogą zdecydować się na produkcję pojazdów zawierających opcje zaawansowane, takie jak geofencing. Inną opcją dostępną dla producentów jest produkcja pojazdów „Euro 7ext”, które są pojazdami kategorii N_2 o masie maksymalnej od 3,5 do 5 ton wywodzącymi się z pojazdu typu kategorii N_1 , dla których homologacja typu w zakresie emisji N_2 może zostać udzielona na wniosek producenta, jeżeli pojazd spełnia wymogi dla pojazdu typu kategorii N_1 . Konsumenci i organy krajowe powinni mieć możliwość identyfikacji takich pojazdów dzięki odpowiedniej dokumentacji.
- (29) Dane środowiskowe poszczególnych typów pojazdów powinny być udostępniane użytkownikom pojazdów. W związku z tym w odniesieniu do każdego pojazdu należy sporządzać środowiskowy paszport pojazdu (EVP). Użytkownicy pojazdów powinni również mieć dostęp do aktualnych informacji o zużyciu paliwa, stanie zdrowia akumulatorów trakcyjnych, emisji zanieczyszczeń oraz do innych odpowiednich informacji generowanych przez układy pokładowe i urządzenia mierzące.
- (30) W przypadku gdy Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestracji po 2035 r. nowych pojazdów lekkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO_2 poza zakresem norm CO_2 dla parków pojazdów, zgodny z prawem Unii oraz unijnym celem neutralności klimatycznej, niniejsze rozporządzenie będzie musiało zostać zmienione w celu uwzględnienia możliwości udzielania homologacji typu takich pojazdów.
- (31) Emisje z pojazdów sprzedawanych przez drobnych producentów stanowią mało istotną część emisji w Unii. W związku z tym należy dopuścić pewną elastyczność w odniesieniu do niektórych wymogów dla takich producentów. Drobni producenci powinni mieć możliwość zastąpienia niektórych badań podczas homologacji typu deklaracjami zgodności, natomiast bardzo drobni producenci powinni mieć możliwość stosowania badań laboratoryjnych opartych na losowo wybranych rzeczywistych cyklach jazdy.

- (32) Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów silnikowych regulują rozporządzenia (UE) 2019/631 i (UE) 2019/1242. Homologacja typu w zakresie emisji powinna objąć procedury i metody dokładnego określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy poszczególnych pojazdów przy zasilaniu energią elektryczną, w tym aktualizację i opracowanie narzędzia do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd (VECTO), w celu lepszego uwzględnienia, między innymi aspektami, efektywności energetycznej cięższych zespołów pojazdów.
- (33) Chociaż pojęcie „stan zdrowia” (SOH) jest powszechnie stosowane w odniesieniu do stanu akumulatora trakcyjnego w danym momencie jego eksploatacji, pojęcie to nie ma powszechnie stosowanej definicji i jest określane za pomocą różnych metod, takich jak określenie poziomu energii w porównaniu z energią określoną podczas certyfikacji oraz zasięgu w porównaniu z zasięgiem określonym podczas certyfikacji. Oba wskaźniki pokazują odsetek określonego podczas certyfikacji poziomu energii lub zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, jaki pozostał w danym momencie.
- (34) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do:
- obowiązków producentów w ramach homologacji typu oraz procedur, badań i metod, które mają być stosowane w odniesieniu do deklaracji zgodności, sprawdzenia zgodności produkcji, sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej, nadzoru rynku oraz EVP;
 - wymogów, badań, metod i środków naprawczych dotyczących trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także możliwości zapisywania i przekazywania informacji przez OBM, w tym do celów okresowych kontroli technicznych i sprawdzania zdadności do ruchu drogowego;
 - metod i badań pozwalających: (i) zmierzyć emisje spalin w laboratorium i na drodze oraz stosować przenośne systemy pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy; (ii) określić emisje CO₂, zużycie paliwa i energii elektrycznej, zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i moc silnika pojazdu; (iii) określić efektywność energetyczną przyczep kategorii O₃ i O₄; (iv) zmierzyć emisje ze skrzyni korbowej, emisje par i emisje z hamulców; (v) ocenić zgodność z minimalnymi wymogami w zakresie trwałości akumulatora; (vi) ocenić zgodność eksploatacyjną silników i pojazdów; (vii) ocenić działanie, skuteczność, regenerację i trwałość oryginalnych i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń; (viii) zapewnić i ocenić środki dotyczące urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych, w tym analizę luk i ochronę przed ingerencją; (ix) ocenić funkcjonowanie typów pojazdów homologowanych na podstawie konkretnych oznaczeń; (x) ocenić przestrzeganie wymogów dotyczących homologacji typu w zakresie emisji mających zastosowanie do pojazdów zbudowanych przez drobnych i bardzo drobnych producentów; (xi) stwierdzić brak urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych; oraz (xii) zmierzyć ścieralność opon;
 - metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, mających na celu zapewnienie działania przyrządów OBFCM oraz OBD i OBM, oraz czujników tych urządzeń i układów, a także przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy poza pojazd;
 - metod, wymogów i specyfikacji dotyczących GSI;
 - cech i parametrów układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję, a także metod oceny ich prawidłowego działania;
 - wymogów dotyczących działania sprzętu badawczego;

- specyfikacji paliw wzorcowych;
 - formatu EVP i danych na jego potrzeby oraz sposobu przekazywania tych danych;
 - wymogów i informacji, które powinni dostarczyć producenci pojazdów, w tym pojazdów budowanych wieloetapowo; a także
 - elementów technicznych, wymogów administracyjnych i wymogów dotyczących dokumentacji do celów homologacji typu w zakresie emisji oraz sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej i zgodności produkcji, a także obowiązków sprawozdawczych.
- (35) Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹³⁾. W celu zapewnienia ciągłości w odniesieniu do niektórych istniejących obowiązków prawnych dotyczących metod pomiaru emisji zanieczyszczeń z typów pojazdów kategorii M₁ i N₁ metody pomiaru emisji spalin i par powinny odzwierciedlać metody określone w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 w wersji mającej zastosowanie w momencie przyjęcia aktu wykonawczego.
- (36) 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 na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów, hamulców lub opon pod kątem zgodności z normą Euro 7; wymogów dotyczących badań, w szczególności z uwzględnieniem postępu technicznego i danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; wprowadzania dla producentów dodatkowych opcji i oznaczeń pojazdów opartych na innowacyjnych technologiach; określania dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców, dopuszczalnych wartości formaldehydu dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz warunków badania pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz – pod pewnymi warunkami – dopuszczalnych wartości ścieralności różnych typów opon, a także minimalnych wymogów w zakresie wydajności akumulatorów i mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; określania szczególnych przepisów dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃; oraz stosowania wymogów dotyczących badań i deklaracji. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁴⁾. 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.
- (37) Unia jest Umawiającą się Stroną Porozumienia z dnia 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⁽¹⁵⁾. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu powinny, w stosownych przypadkach, być zgodne z normami określonymi w regulaminach ONZ lub we wszelkich późniejszych zmianach tych regulaminów ONZ, o ile takie istnieją, w szczególności w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców, dopuszczalnych wartości ścieralności różnych typów opon oraz ustanowienia minimalnych wymogów dla akumulatorów.
- (38) W związku z tym, w przypadku gdy takie dopuszczalne wartości lub wymogi zawarte w propozycji regulaminu ONZ lub zmiany regulaminu ONZ zostały zatwierdzone zgodnie z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz zgodnie z decyzją Rady 97/836/WE⁽¹⁶⁾, te dopuszczalne wartości lub wymogi należy włączyć do niniejszego rozporządzenia. Należy więc przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów w tym celu zgodnie z art. 290 TFUE.

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 81.

⁽¹⁶⁾ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, 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 („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

- (39) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, należy uchylić rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i (WE) nr 715/2007 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem ponieważ przepisy dotyczące homologacji typu w zakresie emisji pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów są aktualizowane i konsolidowane w niniejszym rozporządzeniu.
- (40) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, niniejsze rozporządzenie powinno uchylić następujące akty przyjęte na podstawie rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009: rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011⁽¹⁷⁾, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151⁽¹⁸⁾, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400⁽¹⁹⁾ i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362⁽²⁰⁾.
- (41) W każdym przypadku gdy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, przetwarzanie to powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽²¹⁾ i (UE) 2018/1725⁽²²⁾ oraz z odpowiednimi przepisami prawa krajowego przyjętymi zgodnie z tymi rozporządzeniami.
- (42) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych zasad wprowadzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie. Należy zatem odroczyć datę rozpoczęcia stosowania oraz określić różne daty rozpoczęcia stosowania dla typów nowych i istniejących. O ile w przypadku pojazdów lekkich data rozpoczęcia stosowania powinna być możliwie najszybsza z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia, w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać opóźniona, ponieważ przejście na pojazdy bezemisyjne będzie w przypadku pojazdów ciężkich trwać dłużej.
- (43) 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 za 2030 r., w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić środki przejściowe, aby zapewnić spójność z obowiązkami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2019/1242, a także zapewnić proporcjonalność wymaganych nakładów inwestycyjnych.
- (44) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych wymogów technicznych i przepisów administracyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów kategorii M i N oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, a także zapewnianie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ 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).

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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 pokładowych układów monitorujących, trwałości układów kontroli emisji zanieczyszczeń i akumulatorów trakcyjnych, a także przepisy bezpieczeństwa służące ograniczaniu ingerencji i środki cyberbezpieczeństwa, oraz zasady 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, a także przyczep kategorii O₃ i O₄ określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym projektowanych i budowanych w jednym etapie i w wielu etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, a także do opon klasy C₁, C₂ i C₃ określonych w regulaminie ONZ nr 117⁽²³⁾, z wyjątkiem opon mających przyczepność na lodzie.

Artykuł 3

Definicje

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

Ponadto, do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „homologacja typu w zakresie emisji” oznacza homologację typu UE zgodną z przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi niniejszego rozporządzenia w zakresie emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz trwałości akumulatora;
- 2) „organ udzielający homologacji typu” oznacza organ udzielający homologacji, który udziela homologacji typu w zakresie emisji;
- 3) „zgodność produkcji” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do wybranych u producenta nowych pojazdów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów w celu zapewnienia zgodności produktów wprowadzanych do obrotu z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 4) „zgodność eksploatacyjna” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do pojazdów znajdujących się w eksploatacji, układów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów w celu weryfikacji zgodności z wymogami dotyczącymi trwałości określonymi 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 wydostające się z rury wydechowej pojazdu silnikowego lub z silnika emisje wszystkich następujących związków: CO₂, związki gazowe, stałe, płynne oraz emisje ze skrzyni korbowej;
- 8) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają emisje gazowych form chemicznych, z wyłączeniem CO₂;

⁽²³⁾ Regulamin nr 117 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia i przyczepności na mokrych nawierzchniach lub oporu toczenia.

- 9) „CO₂” oznacza dwutlenek węgla emitowany z rury wydechowej;
- 10) „tlenki azotu” lub „NO_x” oznaczają łączną ilość tlenku azotu (NO) i dwutlenku azotu (NO₂) emitowaną z rury wydechowej;
- 11) „podtlenek azotu” lub „N₂O” oznacza podtlenek azotu emitowany z rury wydechowej;
- 12) „cząstki stałe” lub „PM” oznaczają każdy materiał emitowany z rury wydechowej lub hamulców i zebrany na czynnikach filtrujących;
- 13) „cząstki stałe mniejsze niż 10 µm” lub „PM₁₀” oznaczają cząstki stałe o średnicy mniejszej niż 10 µm;
- 14) „liczba cząstek stałych” lub „PN” oznacza łączną liczbę cząstek stałych emitowanych z rury wydechowej lub hamulców;
- 15) „PN₁₀” oznacza łączną liczbę cząstek stałych o średnicy większej lub równej 10 nm emitowanych z rury wydechowej lub hamulców;
- 16) „tlenek węgla” lub „CO” oznacza tlenek węgla emitowany z rury wydechowej;
- 17) „metan” lub „CH₄” oznacza metan emitowany z rury wydechowej;
- 18) „suma węglowodorów” lub „THC” oznacza sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej;
- 19) „węglowodory niemietanowe” lub „NMHC” oznaczają sumę węglowodorów, z wyłączeniem metanu, emitowanych z rury wydechowej;
- 20) „gazy organiczne niemietanowe” lub „NMOG” oznaczają sumę nienatlenionych i natlenionych węglowodorów, z wyłączeniem metanu, emitowanych z rury wydechowej;
- 21) „amoniak” lub „NH₃” oznacza amoniak emitowany z rury wydechowej;
- 22) „formaldehyd” lub „HCHO” oznacza formaldehyd emitowany z rury wydechowej;
- 23) „WHTC” oznacza zharmonizowany ogólnosiwiatowo cykl jezdny w warunkach nieustalonych, zgodnie z pkt 7.2.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49 ⁽²⁴⁾;
- 24) „WHSC” oznacza zharmonizowany ogólnosiwiatowo cykl jezdny w warunkach ustalonych, zgodnie z pkt 7.2.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49;
- 25) „zużycie energii elektrycznej” oznacza tempo, w jakim pojazd zużywa energię elektryczną ze swojego akumulatora trakcyjnego lub ze swoich akumulatorów trakcyjnych w określonych warunkach użytkowania;
- 26) „zużycie paliwa” oznacza tempo, z jakim pojazd zużywa paliwo w określonych warunkach użytkowania;
- 27) „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;
- 28) „emisje par” oznacza pary węglowodorów emitowane z układu paliwowego pojazdu, z wyłączeniem par pochodzących z emisji spalin;
- 29) „emisje ze skrzyni korbowej” oznaczają zanieczyszczenia gazowe emitowane z obszarów znajdujących się w silniku lub na zewnątrz silnika, połączonych z miską olejową przewodami wewnętrznymi lub zewnętrznymi;
- 30) „emisje cząstek stałych z hamulców” oznaczają cząstki stałe emitowane z układu hamulcowego pojazdu;
- 31) „ścieralność opon” oznacza masę materiału, który w wyniku procesu ścierania oddziela się od opony i jest emitowany do środowiska;
- 32) „emisje inne niż spaliny” oznaczają emisje par, emisje wynikające ze ścieralności opon oraz emisje z hamulców;
- 33) „emisje zanieczyszczeń” oznacza emisje spalin i emisje inne niż spaliny, inne niż emisje CO₂;
- 34) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza urządzenie w pojeździe, które kontroluje lub ogranicza emisję zanieczyszczeń;
- 35) „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń zainstalowane w pojeździe, w tym wszystkie jednostki sterujące i oprogramowanie, które regulują ich działanie;

⁽²⁴⁾ Regulamin nr 49 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników o zapłonie samoczynnym oraz z silników o zapłonie iskrowym stosowanych w pojazdach.

- 36) „oryginalny układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza układ kontroli emisji zanieczyszczeń objęty homologacją typu udzieloną danemu pojazdowi lub zespół takich układów;
- 37) „zamienny układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza układ kontroli emisji zanieczyszczeń, który służy do zastąpienia oryginalnego układu kontroli emisji zanieczyszczeń i który może uzyskać homologację jako oddzielny zespół techniczny, lub zespół takich układów;
- 38) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „OBD” oznacza znajdujący się w pojeździe układ, który może generować informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu, zdefiniowane w art. 3 pkt 49 rozporządzenia (UE) 2018/858, oraz jest w stanie przekazywać te informacje poza pojazd;
- 39) „pokładowy układ monitorujący” lub „OBM” oznacza znajdujący się w pojeździe układ, który jest w stanie monitorować emisje spalin, wykrywać przekroczenia poziomów emisji spalin oraz jest w stanie przekazywać te informacje, wraz z informacjami dotyczącymi stanu zdrowia, poza pojazd;
- 40) „pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa i energii elektrycznej” lub „przyrząd OBFCM” oznacza znajdujące się w pojeździe dowolne oprogramowanie lub sprzęt wykrywające i wykorzystujące parametry pojazdu, silnika, paliwa lub energii elektrycznej oraz ładowności/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;
- 41) „urządzenie manipulacyjne” oznacza każdy element konstrukcyjny, który powoduje, że pojazd jest niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia podczas jazdy, ale nie w warunkach regulacyjnego badania, mimo że sprawia wrażenie zgodnego podczas badania, lub który manipuluje danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora;
- 42) „strategia manipulacyjna” oznacza strategię, która powoduje, że pojazd jest niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia podczas jazdy, ale nie w warunkach regulacyjnego badania, mimo że sprawia wrażenie zgodnego podczas badania, lub który manipuluje danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora;
- 43) „emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy” lub „RDE” oznaczają emisje z pojazdu w warunkach jazdy określonych w załączniku III tabele 1 i 2;
- 44) „drogomierz” oznacza przyrząd wskazujący całkowitą drogę przejechaną przez pojazd od jego wyprodukowania;
- 45) „ingerencja” oznacza dezaktywację lub modyfikację silnika lub silnika elektrycznego, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń i układu kontroli emisji zanieczyszczeń, układu napędowego, akumulatora trakcyjnego, drogomierza, przyrządu OBFCM, OBD lub OBM, w tym wszelkiego oprogramowania lub innych elementów logicznych sterujących tymi układami i ich danych, powodującą niezgodność pojazdu z niniejszym rozporządzeniem;
- 46) „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;
- 47) „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;
- 48) „drobny producent” oznacza producenta, który produkuje mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M_1 lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N_1 lub 450 nowych pojazdów silnikowych kategorii M_2 i M_3 łącznie, lub 6 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N_2 i N_3 łącznie, zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym i który:
- a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
 - b) jest częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna za łącznie mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M_1 lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N_1 lub 450 nowych pojazdów silnikowych kategorii M_2 i M_3 łącznie, lub 6 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N_2 i N_3 łącznie, zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym; lub
 - c) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale prowadzi własny zakład produkcyjny i własny ośrodek projektowy;

- 49) „bardzo drobny producent” oznacza drobnego producenta, który produkuje 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;
- 50) „pojazd wyposażony wyłącznie w silniki spalinowe” lub „ICEV” oznacza pojazd, w którym wszystkie przetworniki energii napędowej to silniki spalinowe wewnętrznego spalania, w tym wodorowe;
- 51) „pojazd wyłącznie elektryczny” lub „PEV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy, którego przetwornikami energii napędowej są wyłącznie urządzenia elektryczne, a układami magazynowania energii napędowej są wyłącznie układy magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania;
- 52) „ogniwo paliwowe” oznacza przetwornik energii przekształcający energię chemiczną (pobieraną) w energię elektryczną (oddawaną) lub na odwrót;
- 53) „pojazd zasilany ogniwami paliwowymi” lub „FCV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy, którego przetwornikami energii napędowej są wyłącznie ogniwa paliwowe oraz urządzenia elektryczne;
- 54) „pojazd hybrydowy z ogniwami paliwowymi” lub „FCHV” oznacza pojazd zasilany ogniwami paliwowymi wyposażony w mechanizm napędowy, którego układy magazynowania energii napędowej obejmują co najmniej jeden układ magazynowania paliwa oraz co najmniej jeden układ magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania;
- 55) „pojazd hybrydowy” lub „HV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy zawierający co najmniej dwie różne kategorie przetworników energii napędowej oraz co najmniej dwie różne kategorie układów magazynowania energii napędowej;
- 56) „hybrydowy pojazd elektryczny” lub „HEV” oznacza pojazd hybrydowy, w którym jeden z przetworników energii napędowej jest urządzeniem elektrycznym;
- 57) „hybrydowy pojazd elektryczny doładowywany zewnętrznym” lub „OVC-HEV” oznacza hybrydowy pojazd elektryczny, który może być doładowywany ze źródła zewnętrznego;
- 58) „hybrydowy pojazd elektryczny niedoładowywany zewnętrznym” lub „NOVC-HEV” oznacza pojazd, który do celów napędu ma co najmniej dwa różne przetworniki energii i dwa różne układy magazynowania energii i którego nie można doładować ze źródła zewnętrznego;
- 59) „technologie geofencingu” oznaczają technologie, które nie pozwalają na jazdę pojazdem hybrydowym z użyciem silnika spalinowego wewnętrznego spalania, tj. włączają tryb bezemisyjny, w obrębie określonego obszaru geograficznego;
- 60) „tryb bezemisyjny” oznacza możliwy do wybrania tryb, w którym pojazd hybrydowy jest napędzany bez użycia silnika spalinowego wewnętrznego spalania;
- 61) „masa pojazdu gotowego do jazdy” oznacza masę pojazdu ze zbiornikami paliwa wypełnionymi w co najmniej 90 % objętości, łącznie z masą kierowcy, paliwa i płynów, z wyposażeniem standardowym zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz – po zamontowaniu – masę nadwozia, kabiny, sprzęgu i kół zapasowych oraz narzędzi;
- 62) „akumulator trakcyjny” oznacza układ akumulatorów, w którym gromadzona jest energia służąca głównie do napędzania pojazdu;
- 63) „zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną” oznacza odległość przejechaną w warunkach pracy z rozładowaniem do rozładowania akumulatora trakcyjnego;
- 64) „zasięg bezemisyjny” oznacza maksymalną odległość, jaką pojazd może przejechać przy zerowych emisjach spalin, co w przypadku PEV odpowiada zasięgowi pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną;
- 65) „trwałość” oznacza zdolność układu, urządzenia, komponentu lub dowolnej części pojazdu do utrzymania wymaganej wydajności przez określony czas;
- 66) „trwałość akumulatora” oznacza trwałość akumulatora trakcyjnego w pojeździe mierzoną jego stanem zdrowia;
- 67) „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;

- 68) „środowiskowy paszport pojazdu” lub „EVP” oznacza zapis w formie cyfrowej zawierający informacje o efektywności środowiskowej pojazdu w momencie jego rejestracji, w tym o poziomie dopuszczalnych wartości 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;
- 69) „układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin” oznacza układ zaprojektowany, zbudowany i zainstalowany w pojeździe w celu dostarczania użytkownikowi informacji o przekroczeniu poziomu emisji spalin oraz w celu zapewnienia, aby przed dalszym użytkowaniem dokonano naprawy;
- 70) „układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika” oznacza układ zaprojektowany, zbudowany i zainstalowany w pojeździe w celu ostrzegania użytkownika o niskim poziomie zużywalnego odczynnika oraz w celu zapewnienia, aby odczynnik ten był używany;
- 71) „deklaracja zgodności” lub „deklaracja” oznacza deklarację producenta, w której oświadcza on, że określony typ lub grupa pojazdów, komponent lub oddzielny zespół techniczny są zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- 72) „efektywność energetyczna przyczepy” oznacza parametry przyczepy dotyczące 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 pojazd silnikowego;
- 73) „opona śniegowa” oznacza oponę z bieżnikiem, którego wzór, skład mieszanki lub konstrukcja zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu i błocie osiągnięć lepszych niż osiągnięcia opony zwykłej w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch i kontrolowania jego ruchu;
- 74) „opona śniegowa do jazdy po śniegu w trudnych warunkach” oznacza oponę śniegową lub oponę do zastosowań specjalnych z bieżnikiem, którego wzór, skład mieszanki lub konstrukcja zostały zaprojektowane specjalnie do jazdy po śniegu w trudnych warunkach;
- 75) „opona mająca przyczepność na lodzie” oznacza oponę śniegową klasy C₁ do jazdy po śniegu w trudnych warunkach, która dodatkowo została zaprojektowana do stosowania na nawierzchniach dróg pokrytych lodem i która spełnia wymogi przewidziane w regulaminie ONZ nr 117;
- 76) „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do mieszanego zastosowania drogowego i terenowego lub do innych zastosowań specjalnych, zaprojektowaną przede wszystkim w celu wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu w warunkach terenowych;
- 77) „opcja” oznacza zbiór dodatkowych wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, które producenci mogą spełnić, jeżeli tak postanowią, aby móc stosować odpowiadające mu oznaczenie do produkowanych przez siebie pojazdów.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

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

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe pojazdy, które są sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu w Unii, miały homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem. Począwszy od konkretnych dat rozpoczęcia stosowania określonych w niniejszym rozporządzeniu producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe, opony i zamienniki układów kontroli emisji zanieczyszczeń, wymagające homologacji typu, które są sprzedawane lub dopuszczane do ruchu w Unii, miały homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.
2. Producenci projektują, budują i montują pojazdy w sposób zapewniający zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym 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 okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV tabela 1. Pojazdy te oznacza się jako „Euro 7”.

3. W stosownych przypadkach, gdy producenci, krajowe organy udzielające homologacji typu, Komisja lub uznane strony trzecie weryfikują zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin, w przypadku gdy badanie przeprowadza się w rozszerzonych warunkach jazdy, emisje dzieli się przez rozszerzony współczynnik jazdy określony w regulaminie ONZ nr 168 ⁽²⁵⁾.
4. Producenci projektują i budują 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 zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w warunkach badawczych określonych w załączniku III.
5. Producenci nie mogą projektować, budować ani montować pojazdów wyposażonych w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne.
6. Producenci projektują, budują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ wyposażone w:
 - a) OBD, które mogą wykrywać nieprawidłowo działające układy powodujące przekroczenie poziomów emisji spalin lub nieprawidłowe działanie komponentów związanych z wielkością emisji, w celu ułatwienia naprawy;
 - b) OBM zdolne do monitorowania emisji spalin;
 - c) przyrządy OBFCM służące do monitorowania ich zużycia paliwa i energii elektrycznej w warunkach rzeczywistych oraz innych istotnych parametrów, które są potrzebne do określenia efektywności paliwowej i energetycznej w warunkach rzeczywistych;
 - d) urządzenia mierzące SOH akumulatora trakcyjnego;
 - e) układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin;
 - f) układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;
 - g) urządzenia przekazujące poza pojazd wygenerowane dane pojazdu wykorzystywane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz dane OBFCM, w tym do celów okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE ⁽²⁶⁾ oraz drogowych kontroli technicznych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE ⁽²⁷⁾, a także do celów łączenia się z infrastrukturą ładowania i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.
7. Producenci projektują, budują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ w sposób minimalizujący luki 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 i powiązane z nimi układy zarządzania;
 - d) drogomierz;
 - e) układy kontroli emisji zanieczyszczeń;
 - f) silnik elektryczny i powiązane z nim jednostki sterujące;

⁽²⁵⁾ Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatowności 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).

- g) przyrząd OBFCM;
- h) OBD;
- i) OBM; oraz
- j) EVP.

8. Producenci, w najszerszym możliwym zakresie oraz w oparciu o najlepszą wiedzę dostępną w momencie homologacji typu, zapobiegają możliwości wykorzystania luk, o których mowa w ust. 7. W przypadku wykrycia takiej luki producenci podejmują wszelkie możliwe środki, z uwzględnieniem stanu technologii, w celu usunięcia jej za pomocą aktualizacji oprogramowania lub innych odpowiednich sposobów.

9. Producenci nie mogą powoływać się na zapobieganie ingerencji, aby odmawiać dostępu do informacji, narzędzi lub procesów wymaganych do opracowania, instalacji i aktywacji kompatybilnych nieoryginalnych części zamiennych spełniających wymogi techniczne producenta, chyba że są w stanie wykazać, że nieudzielenie dostępu do danych informacji, narzędzi i procesów jest proporcjonalnym sposobem przeciwdziałania danej ingerencji.

10. Dane środowiskowe dotyczące typu pojazdu i efektywności środowiskowej poszczególnych pojazdów udostępnia się użytkownikom oraz, w stosownych przypadkach, wyświetla wewnątrz pojazdu. Dane te obejmują dane z EVP, OBM i przyrządu OBFCM, w tym wartości z okresu eksploatacji, oraz dane o stanie zdrowia akumulatora trakcyjnego.

11. Producenci zapewniają bezpieczne przesyłanie danych dotyczących emisji i trwałości akumulatora poprzez stosowanie środków cyberbezpieczeństwa zgodnie z regulaminem ONZ nr 155 ⁽²⁸⁾.

Artykuł 5

Opcje dla producentów w zakresie budowy i oznaczeń pojazdów

1. Producenci mogą oznaczyć pojazdy jako pojazdy „Euro 7G”, w przypadku gdy są one wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania z technologiami geofencingu. Producent instaluje w tych pojazdach układ ostrzegania kierowcy, który będzie informował użytkownika o zbliżającym się rozładowaniu akumulatorów trakcyjnych i jeżeli pojazd nie zostanie naładowany w ciągu 5 kilometrów od pierwszego ostrzeżenia, zatrzyma go podczas jazdy w trybie bezemisyjnym wewnątrz obszaru wyznaczonego z zastosowaniem geofencingu. Stosowanie takich technologii geofencingu wykazuje się organowi udzielającemu homologacji typu podczas homologacji typu i weryfikuje podczas okresu eksploatacji pojazdu.

2. Na wniosek producenta, w przypadku pojazdów kategorii N₂ o masie maksymalnej od 3,5 do 5 ton wywodzących się z pojazdu typu kategorii N₁, organ udzielający homologacji może udzielić homologacji typu w zakresie emisji jeżeli pojazd spełnia wymogi dla pojazdu typu kategorii N₁. Takie pojazdy oznacza się jako pojazdy „Euro 7ext”.

3. Producenci mogą budować pojazdy łączące cechy, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz oznaczać je jako pojazdy „Euro 7Gext”.

Artykuł 6

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

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich pojazdy, które są sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu w Unii, były zgodne z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I podczas jazdy w warunkach badania określonych w załączniku III na okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV tabela 1, a także aby spełniały minimalne wymogi w zakresie trwałości akumulatora określone w załączniku II.

2. Producenci zapewniają zgodność pojazdów, o których mowa w ust. 1, z wartościami dotyczącymi emisji CO₂, zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz efektywności energetycznej, które zadeklarowano na podstawie niniejszego rozporządzenia na okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV.

⁽²⁸⁾ Regulamin ONZ nr 155 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania bezpieczeństwem.

3. Producenci zapewniają, aby przyrząd OBFCM, OBD i OBM oraz środki zapobiegające ingerencji instalowane w pojazdach, o których mowa w ust. 1, były projektowane i działały zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aby te przyrządy, urządzenia i środki nie mogły zostać zdezaktywowane przez cały okres użytkowania pojazdu.
4. Wymogi, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, mają zastosowanie niezależnie od rodzaju paliwa lub źródła energii, którymi zasilane są pojazdy. Wymogi te 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 ust. 1, podczas dodatkowego okresu eksploatacji pojazdu dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń gazowych określone w załączniku I koryguje się przy użyciu mnożników trwałości określonych w załączniku IV tabela 2.
6. OBM zainstalowane przez producenta w pojazdach muszą być w stanie:
 - a) monitorować i rejestrować wszystkie emisje NO_x , NH_3 i PM w spalinach pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 oraz wszystkie emisje NO_x i PM w spalinach pojazdów kategorii M_1 i N_1 , a także wykrywać co najmniej 2,5-krotne przekroczenie odpowiednich dopuszczalnych poziomów emisji spalin określonych w załączniku I;
 - b) przekazywać dane dotyczące poziomu emisji spalin i trwałości akumulatora pojazdu za pośrednictwem portu OBD, w tym do celów badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE oraz drogowych kontroli technicznych zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE, a także anonimowo w sposób bezprzewodowy do celów monitorowania zgodności z przepisami typów pojazdów;
 - c) uruchamiać układ ostrzegania kierowcy, gdy poziomy emisji spalin zostaną znacząco przekroczone, wykorzystując zharmonizowane metody wymuszania szybkich napraw, lecz nie uniemożliwiając pojazdom ukończenia trwającego przejazdu, aby nie zakłócać bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7. Przyrządy OBFCM zainstalowane przez producentów w pojazdach, o których mowa w ust. 1, muszą być zdolne do przekazywania wszystkich wymaganych przepisami odpowiednich danych o pojeździe, które zarejestrowały, za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo.
8. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie lub jest niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia, producenci – od momentu, w którym się o tym dowiedzieli – natychmiast podejmują niezbędne działania naprawcze, w tym w stosownych przypadkach dokonują naprawy lub modyfikacji tego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, aby wyeliminować to poważne zagrożenie lub zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem. Producenci i inne podmioty gospodarcze stosują odpowiednio rozporządzenie (UE) 2018/858.

Producenci natychmiast informują odpowiedni organ, który udzielił homologacji typu, o niezgodności oraz przekazują odpowiednie szczegółowe informacje.

Artykuł 7

Obowiązki producentów dotyczące homologacji typu w zakresie emisji

1. Aby podczas homologacji typu w zakresie emisji wykazać zgodność z dotyczącymi jej przepisami, producenci przeprowadzają badania określone w załączniku V tabele 1, 3, 5, 7, 9 i 11. 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 odniesieniu do okresu eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV tabela 1.
2. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do określonych w załączniku V wymogów dotyczących RDE, korekty temperatury otoczenia do pomiaru CO_2 , OBD i OBM, emisji i trwałości akumulatora, ciągłej lub okresowej regeneracji, zabezpieczenia przed ingerencją oraz emisji ze skrzyni korbowej. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do stosowania opcji geofencingu, w przypadku gdy wybrał tę opcję.
3. Organy krajowe mogą badać typ pojazdu w celu weryfikacji jego zgodności z przepisami podczas kontroli zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej lub w ramach nadzoru rynku, zgodnie z załącznikiem V.

4. Producenci wydają EVP dla każdego pojazdu oraz dostarczają go nabywcy wraz z pojazdem, pozyskując odpowiednie dane ze źródeł, takich jak świadectwo zgodności i dokumentacja dotycząca homologacji typu. Producenci zapewniają możliwość wyświetlenia danych z EVP w układach elektronicznych pojazdu lub poprzez kod QR lub jakąkolwiek inną podobną metodą oraz ich przesyłania z urządzeń pokładowych na zewnątrz pojazdu.
5. W przypadku wielostopniowej homologacji typu do homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej zastosowanie ma art. 13 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Artykuł 8

Przepisy szczególne dotyczące drobnych producentów

1. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń drobni producenci mogą zastąpić badania określone w załączniku V tabeli 1, 3, 5, 7, 9 i 11 deklaracjami zgodności. Zgodność z przepisami pojazdów zbudowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów można badać pod kątem zgodności eksploatacyjnej oraz w ramach nadzoru rynku zgodnie z załącznikiem V tabeli 2, 4, 6, 8, 10 i 12. Nie wymaga się badań zgodności produkcji określonych w załączniku V.

Do drobnych producentów pojazdów kategorii M_1 lub N_1 nie ma zastosowania art. 4 ust. 6 lit. b), c) i e).

2. Do celów zgodności eksploatacyjnej oraz nadzoru rynku bardzo drobni producenci wykazują zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w badaniach drogowych albo w badaniach laboratoryjnych opartych na rzeczywistych cyklach jazdy.

Artykuł 9

Przepisy szczególne dotyczące pojazdów z silnikiem posiadającym homologację typu

1. W przypadku homologacji typu pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 z silnikiem mającym homologację typu producent pojazdu odpowiedzialny jest za homologację typu w zakresie emisji. Obowiązek ten obejmuje również instalację silnika w pojeździe. W przypadku gdy instalacja silnika jest zgodna ze specyfikacjami instalacji silnika dostarczonymi przez producenta silnika, a producent pojazdu zawarł wcześniej odpowiednią umowę z producentem silnika, producent silnika może ponosić odpowiedzialność za wykazanie zgodności z wymogami dotyczącymi zgodności eksploatacyjnej.
2. W przypadku pojazdu z silnikiem mającym homologację typu producent silnika przeprowadza badania dotyczące homologacji typu i zgodności produkcji w odniesieniu do tego pojazdu określone w załączniku V tabela 3, z których zwolniony jest producent pojazdu. Producent silnika przeprowadza również badania dotyczące zgodności eksploatacyjnej, w przypadku ponosi odpowiedzialność za wykazanie zgodności z wymogami zgodności eksploatacyjnej pojazdu, z wyjątkiem określenia emisji CO_2 , za co pozostaje odpowiedzialny producent pojazdu.
3. Wymogi administracyjne dotyczące homologacji typu i badań dotyczących zgodności eksploatacyjnej pojazdów, w których zainstalowany jest silnik mający homologację typu, obejmują w szczególności cechy homologacji typu silnika, które należy wziąć pod uwagę, informacje, które producent silnika ma przekazać producentowi pojazdu, oraz podział odpowiedzialności za zgodność eksploatacyjną.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI TYPU W ZAKRESIE EMISJI ORAZ NADZORU RYNKU

Artykuł 10

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

1. Organy udzielające homologacji wprowadzają środki mające na celu udzielenie homologacji typu w zakresie emisji typom pojazdów, układom, 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 z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia tabelę 2, 4, 6, 8, 10 i 12.

3. Ze skutkiem od dnia przyjęcia wszystkich aktów wykonawczych, o których mowa w art. 14 ust. 8, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, organy udzielające homologacji nie mogą odmówić udzielenia nowemu typowi pojazdu kategorii M_1 lub N_1 homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takiego nowego pojazdu zgodnego z niniejszym rozporządzeniem.

Ze skutkiem od dnia przyjęcia wszystkich aktów wykonawczych, o których mowa w art. 14 ust. 9, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, organy udzielające homologacji nie mogą odmówić udzielenia nowemu typowi pojazdu kategorii M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 lub silnikowi przeznaczonemu dla takich pojazdów homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji ani zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów lub silników zgodnych z niniejszym rozporządzeniem.

4. Ze skutkiem od dnia 29 listopada 2026 r. organy udzielające homologacji odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji nowym typom pojazdów kategorii M_1 lub N_1 , które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej lub trwałością akumulatora.

5. Ze skutkiem od dnia 29 listopada 2027 r. krajowe organy uznają świadectwa zgodności nowych pojazdów kategorii M_1 lub N_1 , które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, za nieważne do celów rejestracji oraz zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takich nowych pojazdów, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej lub trwałością akumulatora.

6. Ze skutkiem od dnia 29 maja 2028 r. organy udzielające homologacji odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji nowym typom pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 oraz nowym typom przyczep kategorii O_3 lub O_4 , które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej lub trwałością akumulatora.

7. Ze skutkiem od dnia 29 maja 2029 r. krajowe organy uznają świadectwa zgodności nowych pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 oraz nowych przyczep kategorii O_3 i O_4 , które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, za nieważne do celów rejestracji oraz zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takich nowych pojazdów i przyczep, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej, efektywnością energetyczną lub trwałością akumulatora.

8. Na zasadzie odstępstwa od ust. 7 niniejszego artykułu, do dnia 31 grudnia 2029 r. organy krajowe zezwalają na rejestrację, sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów kategorii M_2 lub M_3 , dla których od okresu sprawozdawczego za 2030 r. obowiązuje cel pełnej bezemisyjności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1242 i które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, ale mają ważną homologację typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009.

9. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r. krajowe organy uznają świadectwa zgodności nowych pojazdów kategorii M_1 lub N_1 , które zostały zbudowane przez drobnych producentów i które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, za nieważne do celów rejestracji oraz zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takich nowych pojazdów, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej, efektywnością energetyczną lub trwałością akumulatora.

10. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r. organy krajowe uznają świadectwa zgodności nowych pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 , które zostały zbudowane przez drobnych producentów i które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, za nieważne do celów rejestracji oraz zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu takich nowych pojazdów, z powodów związanych z emisjami CO_2 i emisjami zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii elektrycznej, efektywnością energetyczną lub trwałością akumulatora.

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 29 listopada 2026 r. państwa członkowskie zakazują sprzedaży lub instalacji układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M_1 lub N_1 homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w przypadku gdy dany układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskał homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Ze skutkiem od dnia 29 maja 2028 r. państwa członkowskie zakazują sprzedaży lub instalacji układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ lub N₃, lub w przyczepach kategorii O₃ lub O₄, homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w przypadku gdy dany układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskał homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Organy udzielające homologacji mogą nadal udzielać rozszerzeń homologacji typu UE w zakresie emisji w odniesieniu do zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń na warunkach mających zastosowanie w momencie udzielenia pierwotnej homologacji typu w zakresie emisji. Organy krajowe zakazują sprzedaży lub instalacji w pojeździe takich zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, chyba że udzielono im homologacji typu.

4. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2028 r. organy krajowe udzielają homologacji typu UE w odniesieniu do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego wyłącznie w odniesieniu do nowych typów opon klasy C₁, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r. organy krajowe zakazują wprowadzania do obrotu opon klasy C₁, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, oraz zakazują rejestracji nowych pojazdów wyposażonych w opony klasy C₁, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem

Opony klasy C₁, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, mogą być nadal udostępniane na rynku do dnia 30 czerwca 2032 r.

5. Ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2030 r. organy krajowe udzielają homologacji typu UE w odniesieniu do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego wyłącznie w odniesieniu do nowych typów opon klasy C₂, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2032 r. organy krajowe zakazują wprowadzania do obrotu opon klasy C₂, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, oraz zakazują rejestracji nowych pojazdów wyposażonych w opony klasy C₂, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Opony klasy C₂, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, mogą być nadal udostępniane na rynku do dnia 31 marca 2034 r.

6. Ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2032 r. organy krajowe udzielają homologacji typu UE w odniesieniu do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego wyłącznie w odniesieniu do nowych typów opon klasy C₃, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2034 r. organy krajowe zakazują wprowadzania do obrotu opon klasy C₃, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, oraz zakazują rejestracji nowych pojazdów wyposażonych w opony klasy C₃, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem

Opony klasy C₃, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, mogą być nadal udostępniane na rynku do dnia 31 marca 2036 r.

Artykuł 12

Eksploatacja układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu oraz układów kontroli emisji zanieczyszczeń

1. Podmioty gospodarcze i niezależne podmioty nie mogą ingerować w pojazdy ani ich układy.
2. Podczas sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzeń w ramach nadzoru rynku organy krajowe weryfikują, czy producenci pojazdów prawidłowo zainstalowali układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin i układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika oraz czy istnieje możliwość ingerowania w pojazdy.

ROZDZIAŁ IV

ROLA KOMISJI I UZNANYCH STRON TRZECICH W ZAPEWNIANIU ZGODNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ I NADZORZE RYNKU

Artykuł 13

Stosowanie przez Komisję i strony trzecie wymogów dotyczących badań

1. Sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej oraz sprawdzenia w ramach nadzoru rynku określone w tabelach 2, 4, 6, 8, 10 i 12 załącznika V do niniejszego rozporządzenia przeprowadzane są przez Komisję zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz mogą być przeprowadzane przez uznane strony trzecie zgodnie z art. 13 ust. 10 tego rozporządzenia, w celu zweryfikowania zgodności pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z niniejszym rozporządzeniem.

2. Producenci udostępniają Komisji i uznanym 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, a także wszystkie procedury administracyjne i wymogi dotyczące dokumentacji. W celu wykazania zgodności z wymogami określonymi w załączniku V, w stosownych przypadkach, producenci przekazują organowi udzielającemu homologacji deklarację zgodności.

2. Badania mające wykazać zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia przeprowadzane są przez producentów i organy krajowe zgodnie z załącznikiem V. Badania mające wykazać zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia mogą być przeprowadzane przez Komisję i uznane strony trzecie zgodnie z załącznikiem V. W przypadku gdy badanie jest określone w załączniku V tabeli 1, 3, 5, 7, 9 i 11 jako nieobowiązkowe, organ udzielający homologacji może zażądać przeprowadzenia określonego badania.

Badania określone w załączniku V tabeli 1, 3, 5, 7, 9 i 11 przeprowadzane są przez producentów. Badania określone w załączniku V tabeli 2, 4, 6, 8, 10 i 12 przeprowadzane są przez organy krajowe, Komisję i uznane strony trzecie.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których określa procedury i metodyki badań, przepisy administracyjne, procedury i metodyki dotyczące zmian i rozszerzeń homologacji typu w zakresie emisji i dostępu do danych, wymogi dotyczące dokumentacji i wzory dokumentów dla homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku w odniesieniu do wszystkich poniższych pozycji:

- a) typów pojazdów kategorii M_1 i N_1 ;
- b) typów pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 ;
- c) silników stosowanych w typach pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 ;
- d) OBM i OBD;
- e) układu ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji;
- f) układu ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;
- g) układów zabezpieczenia przed ingerencją, układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;
- h) typów zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i ich części;
- i) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych w odniesieniu do emisji cząstek stałych;
- j) opon klasy C_1 , C_2 i C_{3w} w odniesieniu do ścieralności opon;
- k) innych typów komponentów i ich części zamiennych;
- l) emisji CO_2 , zużycia paliwa i energii elektrycznej, określania zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy pojazdów kategorii M_1 i N_1 , przepisów dotyczących przyrządów OBFCM;
- m) emisji CO_2 , zużycia paliwa i energii elektrycznej, zasięgu bezemisyjnego, określenia zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 , efektywności energetycznej przyczep kategorii O_3 i O_4 , przepisów dotyczących przyrządów OBFCM.

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 wykorzystywania 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;
- d) metod określania efektywności energetycznej przyczep kategorii O₃ i O₄;
- e) metod pomiaru emisji ze skrzyni korbowej;
- f) metod pomiaru emisji par;
- g) metod pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców, w tym metod dotyczących pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, emisji cząstek stałych z hamulców w rzeczywistych warunkach jazdy i układów hamulcowych z odzyskiwaniem energii;
- h) metod pomiaru ścieralności opon;
- i) metod oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie trwałości akumulatora;
- j) metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, zapewniających działanie przyrządów OBFCM, OBD i OBM oraz czujników w takich przyrządach i układach, a także przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy poza pojazd;
- k) cech i parametrów układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metod oceny ich działania;
- l) metod oceny działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń;
- m) metod zapewniania i oceny zgodności z art. 4 ust. 5, w tym metod dotyczących analizy luk i ochrony przed ingerencją;
- n) metod oceny zgodności z określonymi w art. 8 wymogami homologacji typu w zakresie emisji mającymi zastosowanie do pojazdów zbudowanych przez drobnych i bardzo drobnych producentów oraz procedur badania takich pojazdów;
- o) metod oceny funkcjonowania typów pojazdów homologowanych na podstawie oznaczeń, o których mowa w art. 5;
- p) sprawdzeń zgodności z art. 9 ust. 1 i 2 oraz procedur badania pojazdów budowanych wieloetapowo;
- q) wymogów dotyczących działania sprzętu badawczego;
- r) specyfikacji paliw wzorcowych stosowanych do badania;
- s) metod stwierdzania braku urzędzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych;
- t) formatu i danych oraz metod przekazywania danych z EVP poza pojazd, a także metod wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych dotyczących typu pojazdu i efektywności środowiskowej konkretnego pojazdu;
- u) wymogów administracyjnych i wymogów w zakresie dokumentacji do celów homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku;
- v) w stosownych przypadkach – obowiązków sprawozdawczych.

5. 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.

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

7. W przypadku aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, w odniesieniu do kategorii M_1 i N_1 , metody pomiaru emisji zanieczyszczeń w spalinach i emisji par odzwierciedlają metody określone w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 w wersji mającej zastosowanie w momencie przyjęcia odpowiedniego aktu wykonawczego.

8. Do dnia 29 maja 2025 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M_1 i N_1 , o których mowa w ust. 3 lit. a), Komisja przyjmie następujące akty wykonawcze:

- a) dotyczące emisji zanieczyszczeń, o których mowa w ust. 4 lit. a), e), f), k), q), r), s), t), u) i v);
- b) dotyczące metod określania emisji CO_2 , zużycia paliwa i energii elektrycznej, zasięgu bezemisyjnego, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, mocy pojazdu oraz działania przyrządów OBFCM, o których mowa w ust. 4 lit. b), c) i j);
- c) dotyczące OBM i OBD, o których mowa w ust. 4 lit. j) i k).

9. Do dnia 29 listopada 2026 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 , o których mowa w, odpowiednio, w ust. 3 lit. b) i c), oraz ich silników, a także w odniesieniu do przyczep kategorii O_3 i O_4 , o których mowa w, odpowiednio, ust. 3 lit. b) i c), Komisja przyjmie następujące akty wykonawcze:

- a) dotyczące emisji zanieczyszczeń, o których mowa w ust. 4 lit. a), e), k), q), r), s), t), u) i v);
- b) dotyczące metod określania emisji CO_2 , zużycia paliwa i energii elektrycznej, zasięgu bezemisyjnego, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, mocy pojazdu oraz działania przyrządów OBFCM, o których mowa w ust. 4 lit. b), d) i j);
- c) dotyczące OBM i OBD, o których mowa w ust. 4 lit. j) i k).

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) art. 5 – poprzez wprowadzenie dodatkowych opcji i oznaczeń opartych na innowacyjnych technologiach do stosowania przez producentów;
- b) określenie na podstawie art. 3 i 8 szczególnych przepisów dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 ;
- c) określenie, w stosownych przypadkach, dopuszczalnych wartości emisji formaldehydu z pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 , w załączniku I tabela 2, po dokonaniu przeglądu zgodnie z art. 18 ust. 6 i na podstawie jego wyników;
- d) załącznik III tabela 2 – w odniesieniu do warunków badania pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7;
- e) załącznik III tabele 4 i 5 – w odniesieniu do warunków badania na podstawie danych zebranych podczas badania hamulców lub opon Euro 7;
- f) określenie w załączniku IV tabela 2 mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania emisji spalin z pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 oraz sprawozdania dotyczącego trwałości pojazdów ciężkich przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 18 ust. 3;
- g) załącznik V – w odniesieniu do stosowania wymogów dotyczących badań i deklaracji.

2. W przypadku przyjęcia propozycji regulaminu ONZ, ogólnościowego regulaminu technicznego lub zmiany regulaminu ONZ lub ogólnościowego regulaminu technicznego, Komisja bez zbędnej zwłoki po ich przyjęciu lub, w stosownych przypadkach, na podstawie sprawozdań przedłożonych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 18 ust. 4 i 5, z uwzględnieniem postępu technicznego, przyjmuje zgodnie z art. 16 akty delegowane zmieniające niniejsze rozporządzenie w następujący sposób:

- a) poprzez określenie w załączniku I wartości granicznych emisji cząstek stałych z hamulców, zgodnie z najnowocześniejszymi technologiami oraz, w stosownych przypadkach, odnosząc się do prac prowadzonych w ramach Światowego Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29 ONZ), w tym, w stosownych przypadkach, poprzez zmianę załącznika I tabele 5, 6, 7 i 8, odpowiednio, oraz ustalenie różnych wartości granicznych lub kryteriów w zależności od kategorii pojazdów i technologii mechanizmów napędowych;

- b) poprzez określenie dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon w załączniku I, odnosząc się do prac WP.29 ONZ;
- c) poprzez określenie minimalnych wymogów wydajności akumulatorów ustanowionych w załączniku II, zgodnie z najnowocześniejszymi technologiami i architekturą akumulatorów, a także ich zastosowaniem, zwłaszcza w małych pojazdach, oraz z uwzględnieniem kryteriów, takich jak przebieg i okresy eksploatacji wszystkich kategorii pojazdów w odniesieniu do wydajności akumulatora.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, w przypadku gdy w odpowiednim terminie określonym w ust. 3 niniejszego artykułu WP.29 ONZ nie przyjmie jednolitych przepisów w zakresie dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon, o których mowa w załączniku I, Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 16 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez określenie tych wartości, zgodnie z pracami WP.29 ONZ i odnosząc się do nich, w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem postępu technicznego, do dnia 1 lipca 2027 r. dla opon klasy C₁, do dnia 1 kwietnia 2029 r. – dla opon klasy C₂ i do dnia 1 kwietnia 2031 r. – dla opon klasy C₃.

3. W przypadku gdy WP.29 ONZ nie przyjmie jednolitych przepisów do dnia 1 lipca 2026 r. dla opon klasy C₁, do dnia 1 kwietnia 2028 r. – dla opon klasy C₂, do dnia 1 kwietnia 2030 r. – dla opon klasy C₃, Komisja opracowuje metodę pomiaru ścieralności opon oraz określa dopuszczalne wartości ścieralności opon na podstawie najnowocześniejszych istniejących metod.

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 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 28 maja 2024 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego 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 ust. 1 i 2, 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 ust. 1 lub 2 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.

Artykuł 18

Sprawozdawczość i przegląd

1. Do dnia 1 września 2030 r. państwa członkowskie poinformują Komisję o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
2. Do dnia 1 września 2031 r. na podstawie informacji przekazanych zgodnie z ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające stosowanie niniejszego rozporządzenia, w tym poziom osiągniętych redukcji emisji spalin i innych emisji.
3. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające trwałość pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji.
4. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące trwałości akumulatora zawierające przegląd najnowszego stanu wiedzy oraz stanowiące podstawę przeglądu minimalnych wymogów w zakresie wydajności, z myślą o przyjęciu aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. c).
W sprawozdaniu tym ocenia się między innymi, czy należy ustanowić minimalne wymogi w zakresie wydajności dla pojazdów mających nie więcej niż 10 lat lub 200 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.
5. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące emisji cząstek stałych z hamulców zawierające przegląd metod pomiaru i najnowszego stanu wiedzy, z myślą o przyjęciu aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a), w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji w drugim etapie określonych w załączniku I tabeli 5, 6, 7 i 8.
6. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przeprowadzi przegląd pozwalający stwierdzić – na podstawie oczekiwanego zużycia paliw prowadzącego do zwiększonych emisji formaldehydu – czy należy określić dopuszczalną wartość emisji formaldehydu w odniesieniu do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, z myślą o ewentualnym przyjęciu aktu delegowanego, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lit. c).

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 19

Zmiana w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W art. 84 rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie niniejszego rozporządzenia przez podmioty gospodarcze, podmioty niezależne i służby techniczne oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych przepisów. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności sankcje te muszą być proporcjonalne do wagi niezgodności oraz 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 dotyczą tych przepisów i środków.”;

- 2) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2 sankcjom podlegają również co najmniej 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.”;

3) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2 i 3 sankcjom podlegają również co najmniej następujące typy naruszeń przez producentów:

- a) fałszowanie wyników badań zgodności eksploatacyjnej w ramach homologacji typu w zakresie emisji;
- b) projektowanie, budowanie i montaż pojazdów wyposażonych w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne powodujące, że pojazd niezgodny z niniejszym rozporządzeniem wydaje się z nim zgodny;
- c) projektowanie, budowanie i montaż pojazdów kategorii M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 i N_3 bez wymaganych układów ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin lub układów ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika.

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

Artykuł 20

Uchylenie

1. Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r.

Rozporządzenie (WE) nr 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 (UE) 2017/1151 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r.

Rozporządzenia (UE) nr 582/2011 i (UE) 2017/2400, a także rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/1362, tracą moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r.

Artykuł 21

W wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 listopada 2026 r. w odniesieniu do nowych typów pojazdów kategorii M_1 i N_1 oraz układów, systemów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do pojazdów kategorii M_1 lub N_1 posiadających homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz od dnia 29 listopada 2027 r. do nowych pojazdów kategorii M_1 i N_1 oraz układów, systemów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 maja 2028 r. do nowych typów pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 i O_4 oraz do układów, systemów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 lub O_4 posiadających homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem od dnia 29 maja 2029 r. do nowych pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 i O_4 oraz układów, systemów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2028 r. do nowych typów opon klasy C_1 , od dnia 1 kwietnia 2030 r. – do nowych typów opon klasy C_2 oraz od dnia 1 kwietnia 2032 r. – do nowych typów opon klasy C_3 .

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2030 r. do pojazdów kategorii M_1 i N_1 zbudowanych przez drobnych producentów, a od dnia 1 lipca 2031 r. – do pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 zbudowanych przez drobnych producentów.

Jednakże art. 11 ust. 3 stosuje się od dnia 28 maja 2024 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 24 kwietnia 2024 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodniczący

M. MICHEL

DOPUSZCZALNE WARTOŚCI EMISJI EURO 7

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

Kategoria	Klasa	Masa pojazdu gotowego do jazdy (MRO) (kg)	Masa tlenku węgla (CO)		Masa sumy węglowodorów (THC)		Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)		Masa tlenków azotu (NO _x)		Łączna masa sumy węglowodorów i tlenków azotu (THC + NO _x)		Masa cząstek stałych (PM)		Liczba cząstek stałych (PN ₁₀)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M ₁	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹
N ₁	I	MRO ≤ 1 280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹
	II	1 280 < MRO ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹

Uwaga: PI = silniki o zapłonie iskrowym
CI = silniki o zapłonie samoczynnym.

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	WHSC (CI) i WHTC (CI i PI)	Emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)
	na kWh	na kWh
NO _x w mg	200	260
PM w mg	8	—
PN ₁₀ w #	6x10 ¹¹	9 x 10 ¹¹
CO w mg	1 500	1 950
NMOG w mg	80	105
NH ₃ w mg	60	85
CH ₄ w mg	500	650
N ₂ O w mg	200	260

Uwaga: PI = silniki o zapłonie iskrowym
 CI = silniki o zapłonie samoczynnym.

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

Masa emisji par paliwa (g/badanie)
1,5

Tabela 4: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie do dnia 31 grudnia 2029 r., w zależności od technologii mechanizmów napędowych

Dopuszczalne wartości emisji wyrażone w mg/km na pojazd	Pojazdy kategorii M ₁ i N ₁ , z wyłączeniem N ₁ , klasy III (*)				
	PEV	OVC-HEV	FCV/FCHV	FCV	ICEV
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)	3	7	7	7	7

(*) Dla pojazdów kategorii N₁ klasy III stosuje się następujące dopuszczalne wartości: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV i ICEV 11 mg/km.

Tabela 5: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2030 r., po dokonaniu przeglądu zgodnie z art. 18 ust. 5, w zależności od technologii mechanizmów napędowych (pojazdy kategorii M₁ i N₁)

Dopuszczalne wartości emisji	Pojazdy kategorii M ₁ i N ₁				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)					
Emisje liczby cząstek stałych z hamulców (PN)					

Tabela 6: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2030 r., po dokonaniu przeglądu zgodnie z art. 18 ust. 5, w zależności od technologii mechanizmów napędowych (pojazdy kategorii M₂ i N₂)

Dopuszczalne wartości emisji	Pojazdy kategorii M ₂ i N ₂				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Technologia mechanizmu napędowego					
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)					
Emisje liczby cząstek stałych z hamulców (PN)					

Tabela 7: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 31 grudnia 2034 r., po dokonaniu przeglądu zgodnie z art. 18 ust. 5, w zależności od technologii mechanizmów napędowych (pojazdy kategorii M₃ i N₃)

Dopuszczalne wartości emisji	Pojazdy kategorii M ₃ i N ₃				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Technologia mechanizmu napędowego					
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)					
Emisje liczby cząstek stałych z hamulców (PN)					

Tabela 8: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2035 r. dla wszystkich technologii mechanizmów napędowych, w podziale na kategorie pojazdów

Dopuszczalne wartości emisji	Pojazdy kategorii M ₁ i N ₁	Pojazdy kategorii M ₂ i M ₃	Pojazdy kategorii N ₂ i N ₃
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM ₁₀)	3 mg/km na pojazd		
Emisje liczby cząstek stałych z hamulców (PN)			

Tabela 9: Dopuszczalne wartości ścieralności opon Euro 7

Dopuszczalne wartości ścieralności opon	Opony C ₁	Opony C ₂	Opony C ₃
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 wymogi w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M₁

Minimalne wymogi 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 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

Minimalne wymogi 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			

(*) Zgodnie z załącznikiem IV.

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

Minimalne wymogi 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 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

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			

(*) Zgodnie z załącznikiem IV.

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

Laboratoryjny pomiar emisji spalin	Pomiar emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)
<p>W odniesieniu do wszystkich badań emisji spalin przeprowadzanych przy wykorzystaniu światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) w badaniu dynamometrycznym na rolkowym stanowisku hamulcowym stosuje się regulamin ONZ nr 154 (*).</p> <p>Zastosowanie mają postanowienia dotyczące poziomu 1A (w 4-fazowym cyklu WLTP).</p>	<p>W przypadku badań RDE prowadzonych na drodze zastosowanie ma regulamin ONZ nr 168 (**), przy czym ocenę emisji wypełnia się w odniesieniu do 4-fazowego cyklu WLTP.</p>

- (*) 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), seria poprawek 02.
- (**) Regulamin ONZ nr 168, wersja oryginalna.

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

Laboratoryjny pomiar emisji spalin	Pomiar RDE
<p>W odniesieniu do wszystkich badań emisji spalin przeprowadzanych przy wykorzystaniu cykli badania WHTC/WHSC na hamowni silnikowej stosuje się załącznik 4 do regulaminu ONZ nr 49 (*).</p>	<p>Zastosowanie ma załącznik 8 do regulaminu ONZ nr 49 z następującymi dostosowaniami:</p> <p>(i) pkt A.1.4.2.2.1. dodatku 1 do załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 49 otrzymuje brzmienie: „Ważne okna to okna, których średnia moc przekracza próg mocy równy 6 % maksymalnej mocy silnika”;</p> <p>(ii) w odniesieniu do współczynnika zgodności (CF) w tabeli 2 w pkt 6.3 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 49, gdzie dla wszystkich zanieczyszczeń należy stosować wartość = 1,0; mające zastosowanie dopuszczalne wartości to dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń w RDE podane w tabeli 2 w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.</p>

- (*) Regulamin ONZ nr 49, seria poprawek 07.

Tabela 3: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji par

	Warunki badania
Badanie SHED (*) emisji par	Zastosowanie ma regulamin ONZ nr 154, poziom 1A (w 4-fazowym cyklu WLTP) (**).

(*) Badanie SHED: szczelna komora do określenia ilości par.

(**) Regulamin ONZ nr 154, seria poprawek 02.

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

	Pojazdy kategorii M ₁ i N ₁	Pojazdy kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃
Badanie emisji cząstek stałych z hamulców	Badanie zgodnie z ogólnoświatowym regulaminem technicznym ONZ nr 24 dotyczącym emisji z hamulców	

Tabela 5: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami ścieralności opon

	Opony klasy C ₁	Opony klasy C ₂	Opony klasy C ₃
Badanie dopuszczalnych wartości ścieralności opon	W oparciu o metodyki badań opracowane w ramach WP.29 ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych	W oparciu o metodyki badań opracowane w ramach WP.29 ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych	W oparciu o metodyki badań opracowane w ramach WP.29 ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych

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 <16 t (*), M ₃ <7,5 t (*)	N ₃ >16 t (*), M ₃ >7,5 t (*)
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 lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do 875 000 km lub 15 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej

(*) Masa maksymalna.

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

Mnożniki trwałości	M ₁ , N ₁ i M ₂	N ₂ , N ₃ <16 t (*), M ₃ ≤7,5 t (*)	N ₃ >16 t (*), M ₃ >7,5 t (*)
Mnożnik trwałości w przypadku dodatkowego okresu eksploatacji	1,2 dla zanieczyszczeń gazowych		

(*) Masa maksymalna.

STOSOWANIE WYMOGÓW DOTYCZĄCYCH BADAŃ I DEKLARACJI

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

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe i PN 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
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN, emisje CO ₂ , zużycie paliwa (OBFMC), zużycie energii elektrycznej i zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną (trwałość akumulatora) (WLTP w temp. 23 °C)	Wymagane badanie wszystkich paliw, dla których udzielono homologacji typu	Wymagane dla emisji spalin i OBFMC	Wymagane dla emisji spalin, OBFMC i urządzeń mierzących SOH trwałości akumulatora
Korekta temperatury otoczenia w celu określenia poziomu emisji CO ₂ (WLTP w temp. 14 °C)	Deklaracja (*)	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Emisje ze skrzyni korbowej	Deklaracja stanowiąca, że zainstalowano system z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej (*)	Wymagane	Nieobowiązkowe
Badanie emisji par	Wymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość układów kontroli emisji	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane
Badanie laboratoryjne emisji w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Badanie laboratoryjne zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	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
Diagnostyka pokładowa	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Wymagane
Określanie mocy	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane
Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Niewymagane

(*) Organ udzielający homologacji może wymagać przeprowadzenia badania.

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

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej			
			Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie
Zanieczyszczenia gazowe i PN 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	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN, emisje CO ₂ , zużycie paliwa (OB-FCM), zużycie energii elektrycznej i zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną (trwałość akumulatora) (WLTP w temp. 23 °C)	Wymagane badanie dla wszystkich paliw, dla których udzielono homologacji typu	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Korekta temperatury otoczenia w celu określenia poziomu emisji CO ₂ (WLTP w temp. 14 °C)	Deklaracja (*)	Niewymagane	Nieobowiązkowe	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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
Emisje ze skrzyni korbowej	Deklaracja stanowiąca, że zainstalowano system z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej (*)	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Badanie emisji par	Wymagane	Audyty lub badania nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość układów kontroli emisji	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Eksploatacja układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Badanie laboratoryjne emisji w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Badanie laboratoryjne zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w niskich temperaturach	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Diagnostyka pokładowa	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Określanie mocy	Wymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
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

(*) Organ udzielający homologacji może wymagać przeprowadzenia badania.

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 do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN oraz emisje CO ₂ , zużycie paliwa (badanie WHTC i WHSC)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny (*); (**)	Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny (***)	Niewymagane
Zanieczyszczenia gazowe, PN w badaniu drogowym (RDE) dla każdego paliwa i mających zastosowanie 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 kategorii pojazdów (**)	Niewymagane	Wymagane badanie pojazdu napędzanego dowolnym paliwem oraz dowolnej kategorii pojazdu i dowolnego obciążenia użytkowego w odniesieniu do wszystkich typów silników przeprowadzane co dwa lata (***)
Emisje CO ₂ , zużycie paliwa i energii elektrycznej, określenie zasięgu pojazdu bez generowania emisji i zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną	Licencja na użytkowanie VECTO symulacyjnego, certyfikacja komponentów.	W odniesieniu do komponentów. Kontrola wykorzystania VECTO (cztery razy w roku)	Wymagane
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

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Trwałość układów kontroli emisji	Deklaracja (**)	Niewymagane	Niewymagane
Eksploatacja układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń	Deklaracja (**)	Niewymagane	Nieobowiązkowe (***)
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane
Określanie mocy	Wymagane (**)	Niewymagane	Niewymagane
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	Wymagane
OBFCM (pokładowy pomiar zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz obciążenia użytkowego)	Wymagane	Wymagane	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 układem silnika z homologacją typu w zakresie emisji producent silnika jest odpowiedzialny za wykazanie zgodności pojazdu w tym badaniu (silnik uzyskał homologację typu jako oddzielny zespół techniczny).

(***) W przypadku pojazdu układem silnika z homologacją typu w zakresie emisji producent silnika jest odpowiedzialny za wykazanie zgodności pojazdu w tym badaniu w porozumieniu z producentem pojazdu zgodnie z art. 9.

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, Komisji i uznanych stron trzecich

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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
Zanieczyszczenia gazowe i PN w badaniu drogowym (RDE) dla każdego paliwa i mających zastosowanie 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 kategorii 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
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN oraz emisje CO ₂ , zużycie paliwa (badanie WHTC i WHSC)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny silników i deklaracja dla wszystkich członków rodziny (*); (**)	Wymagane w przypadku silnika należącego do rodziny (**)	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane
Emisje CO ₂ , zużycie paliwa i energii elektrycznej, określenie zasięgu pojazdu bez generowania emisji i zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną	Wydanie licencji na użytkowanie VECTO symulacyjnego; wydanie certyfikatów komponentu	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
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 układów kontroli emisji	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
Eksploatacja układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Określanie mocy	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	Wymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
OBFCM (pokładowy pomiar zużycia paliwa i energii elektrycznej, a także obciążenia użytkowego)	Wymagane	Wymagane	Wymagane	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

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

(**) W przypadku pojazdu układem silnika z homologacją typu w zakresie emisji producent silnika jest odpowiedzialny za wykazanie zgodności pojazdu w tym badaniu (silnik uzyskał homologację typu jako oddzielny zespół techniczny).

(***) W przypadku pojazdu układem silnika z homologacją typu w zakresie emisji producent silnika jest odpowiedzialny za wykazanie zgodności pojazdu w tym badaniu w porozumieniu z producentem pojazdu zgodnie z art. 9.

Tabela 5: Stosowanie wymogów dotyczących badań, deklaracji oraz innych wymogów w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu przyczep kategorii O₃ i O_{4w} odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Efektywność energetyczna przyczep	Wydanie licencji na użytkowanie VECTO symulacyjnego; wydanie certyfikatów komponentu	W odniesieniu do komponentów	Nieobowiązkowe

Tabela 6: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu przyczep kategorii O₃ i O₄ w odniesieniu do państw członkowskich, Komisji i uznanych stron trzecich

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	
Efektywność energetyczna przyczep	Wydanie licencji na użytkowanie VECTO symulacyjnego; wydanie certyfikatów komponentu	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe

Tabela 7: 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 do celów udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN oraz emisje CO ₂ i zużycie paliwa (badanie WHTC i WHSC)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny silników i deklaracja dla wszystkich członków rodziny (**)	Wymagane w przypadku silnika należącego do rodziny	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
Zanieczyszczenia gazowe, PN w badaniu drogowym (RDE) dla każdego typu paliwa i mających zastosowanie 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 kategorii pojazdów	Niewymagane	
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 układów kontroli emisji	Deklaracja	Niewymagane	
Określanie mocy	Wymagane	Niewymagane	
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	
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja (*)	Niewymagane	

(*) Tylko wtedy, gdy producent silnika dostarcza te układy wraz z silnikiem.

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

Tabela 8: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu silników przeznaczonych do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, w odniesieniu do państw członkowskich, Komisji i uznanych stron trzecich

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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	—	—
Zanieczyszczenia gazowe, PM, PN oraz emisje CO ₂ i zużycie paliwa (badanie WHTC i WHSC)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego i deklaracja dla wszystkich członków rodziny silników (**)	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
Zanieczyszczenia gazowe, PN w badaniu drogowym (RDE) dla każdego typu paliwa i mających zastosowanie 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 kategorii pojazdów	Niewymagane		
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 układów kontroli emisji	Deklaracja	Niewymagane		
Określanie mocy	Wymagane	Niewymagane		
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			
Moc silnika	Wymagane	Niewymagane		

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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	—	—
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja (*)	Niewymagane		

(*) Tylko wtedy, gdy producent silnika dostarcza te układy wraz z silnikiem.

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

Tabela 9: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji dotyczących homologacji typu układów kontroli emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów 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 10: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji dotyczących homologacji typu układów kontroli emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do państw członkowskich, Komisji i uznanych stron trzecich

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	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
Demonstracja wydajności i trwałości postarzonych części	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Sprawdzenie wymogów dotyczących trwałości w warunkach rzeczywistych (badanie RDE z udziałem postarzonych pojazdów)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe

Tabela 11: Stosowanie wymogów dotyczących badań w zakresie homologacji typu układów hamulcowych w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów 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	Niewymagane

Tabela 12: Stosowanie wymogów dotyczących badań w zakresie homologacji typu układów hamulcowych w odniesieniu do państw członkowskich, Komisji i uznanych stron trzecich

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	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Komisja i uznane strony trzecie	Organy nadzoru rynku	Komisja i uznane strony trzecie
Badanie emisji pochodzących z układu hamulcowego w cyklu hamowania WLTP	Wymagane	Audyt lub badania nieobowiązkowe	Niewymagane	Nieobowiązkowe dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego	Nieobowiązkowe dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego	Nieobowiązkowe dla sprawdzenia udziału hamowania ciernego

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. 5 ust. 2
art. 3	art. 3
art. 4 ust. 1 akapit pierwszy	art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 1 akapit drugi	art. 4 ust. 2
art. 4 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 3	art. 7 ust. 4
art. 4 ust. 4	art. 14 ust. 3 i 4
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 2	art. 4 ust. 5
art. 5 ust. 3	art. 14
art. 10	art. 10
art. 11	art. 11
art. 12	—
art. 13	art. 19
art. 14	—
art. 15	art. 17
art. 16	—
art. 17	art. 20
art. 18	art. 21
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 akapit drugi
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. 14
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 2	art. 4 ust. 4
art. 5 ust. 3	art. 4 ust. 5
art. 5 ust. 4	art. 14
art. 5a	art. 4 ust. 6
art. 5b	art. 10 ust. 6 i 7
art. 5c lit. a)	art. 14 ust. 4 lit. d)
art. 5c lit. b)	art. 14 ust. 4 lit. j)
art. 5c lit. c)	art. 14 ust. 4 lit. b)
art. 7	art. 12
art. 8	art. 10 ust. 6 i art. 10 ust. 7
art. 9	art. 11
art. 10	—
art. 11	art. 19
art. 12	—
art. 13	art. 17
art. 13a	art. 17
art. 14	—
art. 15	—
art. 16	—
art. 17	art. 20
art. 18	art. 21
załącznik I	załącznik I
załącznik II	—