



2025/1706

5.9.2025

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/1706

z dnia 25 lipca 2025 r.

**ustanawiające zasady, procedury i metodyki badań dotyczące stosowania rozporządzenia
(UE) 2024/1257 w odniesieniu do homologacji typu pojazdów kategorii M₁ i N₁ w zakresie emisji
spalin i emisji par oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/683**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 ⁽¹⁾, a w szczególności jego art. 14 ust. 3 lit. a) i art. 14 ust. 4 lit. a), b), c), e), f), j), l), m), n), o), p), q), r), s), u) i v),

uwzględniając 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 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 28 ust. 3, art. 30 ust. 3, art. 36 ust. 4, art. 37 ust. 8 i art. 38 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2024/1257 stanowi, że od dnia 29 listopada 2026 r. nowe typy pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz komponenty, układy i oddzielne zespoły techniczne przeznaczone do pojazdów kategorii M₁ lub N₁ muszą być zgodne z dopuszczalnymi wartościami emisji oraz z nowymi przepisami dotyczącymi emisji, przy czym w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów wymogi te będą obowiązywać od dnia 29 listopada 2027 r., z wyjątkiem pojazdów kategorii M₁ i N₁ zbudowanych przez drobnych producentów, w przypadku których będą one obowiązywać od dnia 1 lipca 2030 r. Należy przyjąć szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania rozporządzenia (UE) 2024/1257. W związku z tym niniejsze rozporządzenie ma na celu ustanowienie wymogów niezbędnych do udzielenia homologacji typu w zakresie emisji pojazdów, które mają być oznaczone jako pojazdy „Euro 7”, pojazdy „Euro 7G”, pojazdy „Euro 7ext” lub „Euro 7Gext” zgodnie z art. 4 i 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
- (2) W celu uproszczenia procedury w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się jednolite procedury badawcze, metodyki i procedury, badania oraz sprawdzenia, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, oraz znosi badania, które nie są już istotne, a badania certyfikacyjne zastępuje się deklaracjami producenta pojazdu, poprzez odniesienie – w stosownych przypadkach – do regulaminów ONZ, a także zapewnia się spójny zestaw procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.

⁽¹⁾ Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>.

⁽²⁾ Dz.U. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

- (3) Regulaminy ONZ ⁽³⁾, w szczególności regulamin ONZ nr 154 ⁽⁴⁾, regulamin ONZ nr 168 ⁽⁵⁾ i regulamin ONZ nr 83 ⁽⁶⁾, są uwzględniane w niniejszym rozporządzeniu wyłącznie w kontekście homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów lekkich, o której mowa w art. 14 ust. 8 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2024/1257. Procedury badawcze, metodyki i procedury, badania oraz sprawdzenia zawarte w wyżej wymienionych regulaminach ONZ, odnoszące się do pojazdów kategorii M₂ i N₂, zostaną przyjęte w dalszej kolejności na podstawie art. 14 ust. 9 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2024/1257.
- (4) W celu włączenia przepisów technicznych zharmonizowanych na szczeblu międzynarodowym do systemu homologacji typu w zakresie emisji należy odnieść się do regulaminu ONZ nr 154, zgodnie z wymogami określonymi w tabeli 1 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2024/1257 dotyczącymi warunków badań i przepisów administracyjnych mających zastosowanie do homologacji typu w zakresie emisji w ramach laboratoryjnych pomiarów emisji spalin, a także do wzoru dokumentu informacyjnego, wzoru świadectwa homologacji typu w zakresie emisji oraz sprawozdania z badań zapewniających określenie specyfiki danej homologacji typu w zakresie emisji. Należy odnieść się do regulaminu ONZ nr 168 zgodnie z wymogami określonymi w tabeli 1 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2024/1257, dotyczącymi warunków badań i przepisów administracyjnych mających zastosowanie do homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), z dodatkowym uwzględnieniem wymogów zgodnych z przepisami szczegółowymi rozporządzenia (UE) 2024/1257 dotyczącymi emisji PN₁₀ w spalinach. W stosownych przypadkach należy również odnieść się do regulaminu ONZ nr 83 dotyczącego pomiaru gazów ze skrzyni korbowej, emisji w niskiej temperaturze otoczenia oraz metodyki zgodności eksploatacyjnej. Ponadto należy odnieść się do regulaminu ONZ nr 155 ⁽⁷⁾ w zakresie środków cyberbezpieczeństwa i zapewnienia bezpiecznego przekazywania danych dotyczących emisji.
- (5) W celu odzwierciedlenia średniego przewidywanego okresu eksploatacji pojazdów w Unii badania, metodyki i procedury powinny obejmować szczegółowe wymogi dotyczące zgodności z wymogami w zakresie trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257, w szczególności na podstawie załącznika IV do tego rozporządzenia.
- (6) Skuteczne wdrożenie zapewnia się poprzez określenie ról i obowiązków, odpowiednio, producentów, organów państw członkowskich udzielających homologacji typu i organów krajowych oraz uznanych osób trzecich zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do mających zastosowanie badań i procedur. W razie potrzeby wzory deklaracji zgodności udostępnia się producentom zgodnie z przepisami załącznika V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, w szczególności w odniesieniu do konkretnych badań mających zastosowanie do (i) emisji ze skrzyni korbowej (badanie typu 3), (ii) trwałości układu kontroli emisji (badanie typu 5), (iii) wymogów dotyczących OBD do celów homologacji typu w zakresie emisji, (iv) wymogów dotyczących zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa, (v) regeneracji, (vi) prawidłowego działania układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, (vii) korekty temperatury otoczenia CO₂ (ATCT) oraz (viii) technologii geofencingu, w stosownych przypadkach.

⁽³⁾ W przypadku regulaminów ONZ wskazana seria poprawek odzwierciedla wersję, którą opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Uzupełnienia do serii poprawek wskazanych w publikacji *Dziennika Urzędowego* stosuje się niezależnie od publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Alternatywnie akceptuje się nową serię poprawek przyjętych po serii poprawek wskazanych w publikacji *Dziennika Urzędowego*.

⁽⁴⁾ 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 (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>).

⁽⁵⁾ Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) [2024/211] (Dz.U. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

⁽⁶⁾ Regulamin nr 83 ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik (Dz.U. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj>).

⁽⁷⁾ Regulamin ONZ nr 155 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem (Dz.U. L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj>).

- (7) W celu zapewnienia spójnego przedstawiania wymaganych informacji dotyczących homologacji typu, a także skutecznego wdrożenia i zwiększenia przejrzystości należy dostosować system numeracji świadectw homologacji typu w zakresie emisji do wymogów rozporządzenia (UE) 2024/1257 dotyczących obowiązujących badań i procedur, tak aby forma ich prezentacji była jednolita. W razie potrzeby należy dostosować wzory świadectw homologacji typu i wzory świadectw zgodności oraz odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 ⁽⁸⁾.
- (8) Aby wypełnić obowiązek przewidziany w art. 14 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, zgodnie z którym w przypadku typów pojazdów kategorii M₁ i N₁ metody pomiaru emisji zanieczyszczeń i emisji par mają odzwierciedlać metody określone w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁹⁾, należy określić odpowiednie metody, wymogi i procedury zgodnie z tym wymogiem, w szczególności w odniesieniu do badania typu 1, badania typu 3, badania typu 4, badania typu 5, badania typu 6 i wymogów dotyczących OBD.
- (9) Stosowanie urządzeń manipulacyjnych lub strategii manipulacyjnych jest zabronione na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1257. Zapewnienie skutecznego wdrożenia i egzekwowania tego zakazu ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia realizacji celów tego rozporządzenia. Należy zatem określić szczegółowe metody, procedury, procedury administracyjne, a także obowiązki w zakresie sprawozdawczości i dokumentacji, które umożliwią stwierdzeniu braku urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami spalin i emisjami par.
- (10) Solidne ramy zakazu stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych powinny zapewniać, aby profil emisji pojazdów nie różnił się między badaniem zgodności a rzeczywistymi warunkami eksploatacji, a dane dotyczące czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i trwałości akumulatora pozostały dokładne i wiarygodne. Należy zatem określić wymogi ogólne i techniczne, a także szczegółowe wymogi dotyczące dokumentacji, aby wdrożyć zakaz stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych, oraz sprecyzować role i obowiązki producentów, organów udzielających homologacji typu, organów nadzoru rynku, Komisji i uznanych osób trzecich.
- (11) Na etapie nadzoru rynku badania przesiewowe na wykrycie obecności urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami spalin i emisjami par powinny koncentrować się na zidentyfikowaniu sytuacji, w których pojazd wykrywa warunki badania, a następnie zmienia strategię kontroli emisji i profil emisji w sposób nieuwzględniony w dokumentacji homologacji typu. W celu skutecznego przeprowadzania tego rodzaju badań przesiewowych oraz ich oceny zasadne jest, aby organy nadzoru rynku przeprowadzające takie badania stosowały różne podejścia badawcze i oceniały wyniki badań przesiewowych nie przez odniesienie do dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257, lecz przez porównanie z programami określonymi na podstawie kryteriów technicznych.
- (12) W celu zapewnienia, aby wymagane informacje dotyczące homologacji typu przedstawiano w sposób spójny, należy wprowadzić nowe przykłady systemu numeracji świadectw homologacji typu Euro 7. W celu skutecznego wdrożenia, np. na potrzeby rejestracji, wzory świadectw zgodności należy w razie potrzeby odpowiednio dostosować. Należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2020/683.
- (13) Aby zapewnić organom udzielającym homologacji, organom nadzoru rynku i organom rejestrującym państw członkowskich oraz producentom wystarczająco dużo czasu na wykonanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do świadectwa zgodności, należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania załącznika XVIII.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

⁽⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

- (14) 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 ⁽¹⁰⁾ i (UE) 2018/1725 ⁽¹¹⁾ oraz z odpowiednimi przepisami prawa krajowego przyjętymi zgodnie z tymi rozporządzeniami.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do emisji spalin i par z pojazdów silnikowych należących do następujących kategorii pojazdów:

- 1) M_1 i N_1 ;
- 2) N_2 oznaczonych jako „Euro 7ext” i „Euro 7Gext” zgodnie z art. 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „typ pojazdu w odniesieniu do emisji” oznacza grupę pojazdów, które:
 - a) nie różnią się pod względem kryteriów stanowiących „rodzinę interpolacji”, jak określono w pkt 6.3.2 regulaminu ONZ nr 154;
 - b) mieszczą się w jednym zakresie interpolacji CO_2 w rozumieniu pkt 2.3.2 załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154 lub pkt 4.5.1 załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154;
 - c) nie różnią się pod względem właściwości mających istotny wpływ na emisje z rury wydechowej, takich jak, między innymi:
 - 2) typy i kolejność urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń (np. katalizator trójdrożny, utleniający reaktor katalityczny, pochłaniacz NO_x z mieszanki ubogiej, katalizator SCR, katalizator NO_x z mieszanki ubogiej, filtr cząstek stałych lub ich połączenie w jednym zespole),
 - 3) recyrkulacja spalin (jest lub nie ma, wewnętrzna/zewnętrzna, chłodzona/niechłodzona, niskie/wysokie/łączne ciśnienie);
- 2) „układ okresowej regeneracji” oznacza urządzenie kontrolujące emisję spalin (np. reaktor katalityczny, filtr cząstek stałych), które wymaga przeprowadzenia procesu okresowej regeneracji;
- 3) „pojazd jednopaliwowy” oznacza pojazd, który jest zaprojektowany do zasilania jednym rodzajem paliwa;
- 4) „pojazd jednopaliwowy na gaz” oznacza pojazd jednopaliwowy, który jest zaprojektowany przede wszystkim do stałego zasilania gazem płynnym lub gazem ziemnym/biometanem lub wodorem, ale może również posiadać układ benzynowy tylko do celów awaryjnych lub do rozruchu, przy czym maksymalna pojemność zbiornika na benzynę nie przekracza 15 litrów;
- 5) „pojazd dwupaliwowy” oznacza pojazd o dwóch oddzielnych układach przechowywania paliwa, który jest przeznaczony do zasilania głównie tylko jednym paliwem jednocześnie. Dozwolone jest jednak jednoczesne stosowanie obu paliw w ograniczonej ilości i przez ograniczony czas;
- 6) „pojazd dwupaliwowy na gaz” oznacza pojazd dwupaliwowy, w którym dwa wykorzystywane paliwa to benzyna (tryb zasilania benzyną) oraz LPG, NG/biometan albo wodór;

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

- 7) „pojazd typu *flex fuel*” oznacza pojazd posiadający jeden układ przechowywania paliwa, który może być zasilany różnymi mieszankami co najmniej dwóch paliw;
- 8) „pojazd typu *flex fuel* na etanol” oznacza pojazd typu *flex fuel*, który może być zasilany benzyną lub mieszanką benzyny i etanolu, w której zawartość etanolu może dochodzić do 85 % (E85);
- 9) „wskaźnik nieprawidłowego działania” lub „MI” oznacza widoczny lub słyszalny wskaźnik, jasno informujący kierowcę pojazdu o nieprawidłowym działaniu któregośkolwiek komponentu związanego z emisją zanieczyszczeń i podłączonego do układu OBD lub samego układu OBD;
- 10) „nieprawidłowość” w odniesieniu do układu OBD oznacza, że maksymalnie dwa oddzielne komponenty lub układy, które podlegają monitorowaniu, mają tymczasowe lub stałe charakterystyki działania wpływające negatywnie na sprawność pokładowego układu diagnostycznego tych komponentów lub układów, bądź też nie spełniają wszystkich innych wymienionych wymagań dla OBD;
- 11) „moc netto” oznacza moc uzyskaną na stanowisku badawczym, na końcu wału korbowego lub jego odpowiednika przy odpowiedniej prędkości obrotowej silnika z elementami pomocniczymi, badanego zgodnie z załącznikiem XX, i ustaloną w warunkach atmosferycznych odniesienia;
- 12) „moc znamionowa silnika” (Prated) oznacza maksymalną moc netto silnika w kW mierzoną zgodnie z wymogami załącznika XX;
- 13) „maksymalna moc 30-minutowa” oznacza maksymalną moc netto elektrycznego układu napędowego zasilanego prądem stałym o napięciu określonym w pkt 5.3.2 regulaminu ONZ nr 85 ⁽¹²⁾;
- 14) „przenośny system pomiaru emisji” lub „PEMS” oznacza przenośny system pomiaru emisji zanieczyszczeń spełniający wymogi określone w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 168 ⁽¹³⁾;
- 15) „współczynnik przepuszczalności” lub „PF” oznacza współczynnik ustalany na podstawie strat węglowodorów w czasie i wykorzystywany do ustalenia końcowych emisji par;
- 16) „podstawowa strategia emisji” lub „BES” oznacza strategię emisji aktywną w całym zakresie eksploatacyjnym prędkości i obciążenia pojazdu, o ile nie zostanie aktywowana pomocnicza strategia emisji;
- 17) „pomocnicza strategia emisji” lub „AES” oznacza strategię emisji, która staje się aktywna i zastępuje lub zmienia BES w określonym celu i w reakcji na określony zbiór warunków otoczenia lub warunków eksploatacyjnych oraz pozostaje aktywna tylko w czasie występowania takich warunków.

Artykuł 3

Wymogi dotyczące homologacji typu w zakresie emisji

1. Aby uzyskać homologację typu w zakresie emisji na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257, producent wykazuje, że pojazdy spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia podczas badań zgodnych z procedurami badań określonych w załącznikach III–VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI i XXII. Producent zapewnia również zgodność paliw wzorcowych ze specyfikacjami określonymi w załączniku IX.

2. Przy stosowaniu procedur określonych w ust. 1 producenci zapewniają poddanie pojazdów badaniom określonym na rys. I.2.3 w załączniku I.

We wszystkich odniesieniach do regulaminu ONZ nr 154 zastosowanie mają wyłącznie wymogi związane z Unią, charakteryzujące się poziomem 1A. Odniesienia do „emisji objętych kryteriami” w regulaminie ONZ nr 154 należy rozumieć jako odniesienia do „emisji zanieczyszczeń” w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹²⁾ Regulamin ONZ nr 85 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji silników spalinowych lub elektrycznych układów napędowych przeznaczonych do napędzania pojazdów silnikowych kategorii M i N w zakresie pomiaru mocy netto oraz maksymalnej mocy 30-minutowej elektrycznych układów napędowych (Dz.U. L 323 z 7.11.2014, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/85/oj>).

⁽¹³⁾ Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) [2024/211] (Dz.U. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

3. Aby uzyskać homologację typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257, producent przeprowadza również – w stosownych przypadkach – badania zużycia paliwa i emisji CO₂ określone w załączniku XXI i w załączniku XII.

Organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby dane z badań homologacji typu były rejestrowane w odniesieniu do każdego badania typu 1 i przesyłane do specjalnego serwera Komisji zgodnie z art. 14 rozporządzenia (UE) 2021/392 ⁽¹⁴⁾.

4. Szczególne wymagania dotyczące wlotów do zbiorników paliwa są określone w pkt 2.1 załącznika I.

5. Producent zapewnia, by wyniki badania emisji zanieczyszczeń nie przekraczały obowiązujących wartości granicznych określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w warunkach badania określonych w tym rozporządzeniu.

6. W pojazdach jednopaliwowych zasilanych gazem badanie typu 1 należy przeprowadzić z uwzględnieniem różnego składu gazu płynnego lub gazu ziemnego/biometanu, jak określono w załączniku B6 do regulaminu ONZ nr 154 w zakresie emisji zanieczyszczeń, wykorzystując paliwo stosowane do pomiaru mocy netto zgodnie z załącznikiem XX do tego regulaminu.

W pojazdach dwupaliwowych na gaz badanie należy przeprowadzić z użyciem benzyny oraz gazu płynnego albo gazu ziemnego/biometanu. Badania na gazie płynnym lub gazie ziemnym/biometanie przeprowadza się w przypadku różnego składu gazu płynnego lub gazu ziemnego/biometanu, jak określono w załączniku B6 do regulaminu ONZ nr 154 w zakresie emisji zanieczyszczeń, wykorzystując paliwo stosowane do pomiaru mocy netto zgodnie z załącznikiem XX do tego regulaminu.

7. Producent zapewnia, aby w przypadku badania typu 3 określonego w załączniku V, układ wentylacji silnika nie umożliwiał emisji gazów ze skrzyni korbowej do atmosfery.

8. Badanie typu 6 polegające na pomiarze emisji zanieczyszczeń w niskich temperaturach określone w załączniku VIII nie ma zastosowania do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

Producent dostarcza jednak organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące strategii działania układu recyrkulacji spalin (EGR), w tym jego funkcjonowania w niskich temperaturach. Informacje takie obejmują również opis każdego rodzaju wpływu na emisje zanieczyszczeń.

Na wniosek Komisji organ udzielający homologacji przedkłada informacje o skuteczności działania urządzeń służących do oczyszczania spalin z NO_x i układu EGR w niskich temperaturach.

9. W przypadku pojazdu, który uzyskał homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257, producent zapewnia, aby w całym okresie eksploatacji pojazdu określonym w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2024/1257 ostateczne wyniki RDE tego pojazdu, ustalone zgodnie z regulaminem ONZ nr 168 zmienionym załącznikiem III, i emisje zarejestrowane podczas badania RDE przeprowadzonego zgodnie z tym załącznikiem nie przekraczały odpowiednich wartości określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 lub, w stosownych przypadkach, „Deklarowane maksymalne wartości RDE” zgodnie z załącznikiem III.

10. Wymogi określone w załączniku III nie mają zastosowania do homologacji typu w zakresie emisji udzielonej bardzo drobnym producentom na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Artykuł 4

Wymogi dotyczące homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do układu OBD

Producent zapewnia zgodność układu OBD z wymogami określonymi w załączniku XI.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 77 z 5.3.2021, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/392/oj.

Artykuł 5

Wymogi dotyczące homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa i energii elektrycznej

1. Producent zapewnia, aby następujące pojazdy kategorii M₁, N₁ i N₂ oznaczone jako „Euro 7ext” lub „Euro 7Gext” zgodnie z art. 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257 były wyposażone w pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa i energii elektrycznej:
 - a) pojazdy wyposażone wyłącznie w silniki spalinowe oraz hybrydowe pojazdy elektryczne niedoładowywane zewnętrznie (NOVC-HEV) zasilane wyłącznie mineralnym olejem napędowym, biodieslem, benzyną, etanolem lub dowolnym połączeniem tych paliw;
 - b) hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnętrznie (OVC-HEV) zasilane energią elektryczną i dowolnymi paliwami, o których mowa w lit. a).
2. Pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa i energii elektrycznej, o których mowa w art. 4 ust. 6 lit. c) rozporządzenia (UE) 2024/1257, muszą spełniać wymogi określone w załączniku XXII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Wystąpienie o homologację typu pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń

1. Producent składa do organu udzielającego homologacji wniosek o homologację typu pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzany zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego przedstawionym w dodatku 3 do załącznika I.
2. Ponadto producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu następujące informacje:
3. w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, deklarację producenta dotyczącą minimalnego odsetka przerw w zapłonie względem całkowitej liczby zapłonów, które mogłyby spowodować emisję zanieczyszczeń przekraczającą wartości progowe OBD określone w tabeli 4A w pkt 6.8.2 regulaminu ONZ nr 154, gdyby taki odsetek przerw w zapłonie występował od początku badania typu 1, jako wybrany do demonstracji zgodnie z załącznikiem C5 do regulaminu ONZ nr 154 lub mógłby prowadzić do przegrzania katalizatora lub katalizatorów spalin, powodując ich nieodwracalne uszkodzenie;
 - a) opis wskaźnika nieprawidłowego działania wykorzystywanego przez układ OBD do sygnalizowania kierowcy pojazdu pojawienia się usterki;
 - b) deklarację producenta, że układ OBD spełnia wymogi dotyczące OBD określone w załączniku XI;
 - c) opis środków wprowadzonych w celu zapobieżenia przed ingerencją w działanie układów kontroli emisji zgodnych z załącznikiem XIV, w tym komputera kontroli emisji i drogomierza oraz zmianom w tych urządzeniach, w tym rejestracji danych dotyczących przebiegu do celów spełnienia wymogów załączników XI i XVI;
 - d) w stosownych przypadkach szczegółowe dane rodziny pojazdów, określone w pkt 6.8.1 regulaminu ONZ nr 154;
 - e) w stosownych przypadkach kopie innych homologacji typu, wraz z istotnymi danymi umożliwiającymi rozszerzenie homologacji.
4. Do celów ust. 3 lit. d) środki wprowadzone w celu zapobieżenia przed ingerencją w działanie komputera układu kontroli zanieczyszczeń oraz zmianom w tymże komputerze obejmują możliwość aktualizacji przy wykorzystaniu zatwierdzonego przez producenta programu lub kalibracji.
5. W celu przeprowadzenia badań określonych na rys. I.2.3 w załączniku I producent dostarcza służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych w zakresie emisji pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu podlegającego homologacji.
6. Wnioski o homologację typu w zakresie emisji pojazdów jednopaliwowych, dwupaliwowych i pojazdów z zasilaniem flex fuel muszą spełniać dodatkowe warunki określone w sekcji 1.1 i 1.2 załącznika I.

7. Zmiany marki układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego wprowadzone po udzieleniu homologacji typu nie skutkują jej automatycznym unieważnieniem, chyba że pierwotne właściwości lub parametry techniczne zostały zmienione w sposób mający wpływ na funkcjonalność silnika lub układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz powstałe emisje.
8. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji typu pakiet dotyczący przejrzystości badania w formacie określonym w tabeli A4/2 w pkt 5.9 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83 oraz w tabelach 1 i 2 w dodatku 5 do załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83 zmienionego załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.
9. Producent przesyła wszystkie dane dotyczące zgodności eksploatacyjnej wymagane na podstawie załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83 i załącznika II do niniejszego rozporządzenia na platformę elektroniczną zgodności eksploatacyjnej dla pojazdów objętych homologacją typu w zakresie emisji.

Artykuł 7

Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu pojazdu w zakresie emisji

1. Producenci oraz organy udzielające homologacji typu wykorzystują wzory określone w załącznikach I, V, VII, XI, XIV, XVI i XXI do niniejszego rozporządzenia w celu wykazania zgodności z wymogami dotyczącymi homologacji typu w zakresie emisji określonymi w art. 4 i 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257 dotyczącymi badań.
2. Jeżeli zostały spełnione wymogi określone w art. 4, 5, 6, 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu w zakresie emisji i wydaje numer homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z systemem numeracji określonym w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683. Sekcję 3 numeru homologacji typu w zakresie emisji, o której to sekcji mowa w pkt 2.3 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2020/683, sporządza się jednak zgodnie z dodatkiem 6 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Organ udzielający homologacji nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

3. W drodze odstępstwa od ust. 2, na wniosek producenta pojazd z układem OBD może zostać zgłoszony do homologacji typu w zakresie emisji, nawet jeśli układ zawiera przynajmniej jedną nieprawidłowość powodującą niepełne spełnienie szczególnych wymogów określonych w załączniku XI, pod warunkiem spełnienia szczególnych warunków administracyjnych określonych w pkt 3 tego załącznika.

Organ udzielający homologacji powiadamia o decyzji o udzieleniu takiej homologacji typu wszystkie organy udzielające homologacji typu w innych państwach członkowskich, zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2018/858.

4. Udzielając homologacji typu w zakresie emisji na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257, organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu w zakresie emisji, korzystając ze wzoru zawartego w dodatku 4 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Zmiany homologacji typu w zakresie emisji

Art. 27, 33 i 34 rozporządzenia 2018/858 mają zastosowanie do wszelkich rozszerzeń homologacji typu w zakresie emisji udzielonych na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Na wniosek producenta przepisy dotyczące rozszerzeń homologacji typu w zakresie emisji określone w pkt 3 załącznika I mają zastosowanie bez konieczności przeprowadzenia dodatkowych badań tylko do pojazdów tego samego typu.

Artykuł 9

Zgodność produkcji

1. Oprócz środków służących zapewnieniu zgodności produkcji, stosowanych przez producenta zgodnie z art. 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, zastosowanie mają przepisy określone w sekcji 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia oraz odpowiednia metoda statystyczna określona w dodatku 2 do regulaminu ONZ nr 154.

2. Zgodność produkcji sprawdza się w oparciu o opis zawarty w świadectwie homologacji typu określonym w dodatku 4 do załącznika I.

Artykuł 10

Zgodność eksploatacyjna

1. Środki mające na celu zapewnienie zgodności eksploatacyjnej pojazdów homologowanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257 wprowadza się zgodnie z ustaleniami dotyczącymi zgodności produkcji określonymi w art. 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/858 i załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

2. Kontrole zgodności eksploatacyjnej umożliwiają weryfikację skutecznego ograniczenia emisji spalin innych niż CO₂ i opcjonalnie emisji par w ciągu głównego i dodatkowego okresu eksploatacji pojazdu w normalnych warunkach jego użytkowania.

3. Zgodność eksploatacyjna jest sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych, zgodnie z dodatkiem 1 do załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83, przez co najmniej 15 000 km lub 6 miesięcy, w zależności od tego, co nastąpi później, i nie dłużej niż przez 200 000 km lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Zgodność eksploatacyjna w zakresie emisji par jest sprawdzana w pojazdach właściwie utrzymanych i użytkowanych, zgodnie z dodatkiem 1 do załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 8, przez co najmniej 30 000 km lub 12 miesięcy, w zależności od tego, co nastąpi później, i nie dłużej niż przez 200 000 km lub 10 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

Wymogi dotyczące kontroli zgodności eksploatacyjnej mają zastosowanie przez 10 lat od wydania ostatniego świadectwa zgodności lub świadectwa dopuszczenia indywidualnego w odniesieniu do pojazdów z rodziny zgodności eksploatacyjnej podlegającej badaniom zgodnie z pkt 9.4 Regulaminu ONZ nr 83, zgodnie z definicją zawartą w pkt 3 załącznika 4 do Regulaminu ONZ nr 83.

4. Kontrole zgodności eksploatacyjnej nie są obowiązkowe, jeżeli roczna sprzedaż pojazdów w rodzinie zgodności eksploatacyjnej w poprzednim roku kalendarzowym w Unii nie osiągnęła poziomu 5 000 pojazdów. W przypadku takich rodzin zgodności eksploatacyjnej producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji sprawozdanie z wszelkich gwarancji związanych z emisją i odpowiednich napraw, jak określono w pkt 4 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. Takie rodziny zgodności eksploatacyjnej nadal mogą być wybierane do przeprowadzenia badań zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

5. Producent i organ udzielający homologacji typu przeprowadzają kontrole zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem II. Inne organy udzielające homologacji typu, służby techniczne, Komisja i uznane strony trzecie mogą przeprowadzać części kontroli zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia. Takie kontrole przeprowadza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2022/163⁽¹⁵⁾ i z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

6. Organ udzielający homologacji typu podejmuje decyzję, czy dana rodzina jest niezgodna z przepisami dotyczącymi zgodności eksploatacyjnej, po przeprowadzeniu oceny zgodności zgodnie z pkt 6 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83 oraz zatwierdza plan środków zaradczych przedstawiony przez producenta zgodnie z pkt 7 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83.

7. Jeżeli organ udzielający homologacji, służba techniczna, Komisja lub uznana osoba trzecia uzna, że rodzina zgodności eksploatacyjnej nie przeszła kontroli zgodności eksploatacyjnej, powiadamia o tym niezwłocznie organ udzielający homologacji typu zgodnie z art. 54 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Po otrzymaniu powiadomienia i z zastrzeżeniem zastosowania art. 54 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/858 organ udzielający homologacji typu powiadamia producenta, że rodzina zgodności eksploatacyjnej nie przeszła kontroli zgodności eksploatacyjnej. Producent sporządza plan środków zaradczych i przedkłada go organowi udzielającemu homologacji typu, przy czym producent i organ udzielający homologacji typu muszą przestrzegać procedur określonych w pkt 6 i 7 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83 zmienionego załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiające przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 27 z 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Jeżeli organ udzielający homologacji typu uzna, że nie jest możliwe osiągnięcie porozumienia z organem udzielającym homologacji, który uznał, że rodzina zgodności eksploatacyjnej nie przeszła kontroli zgodności eksploatacyjnej, wszczyna się procedurę przewidzianą w art. 54 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/858.

8. Poza pkt 1–7 do pojazdów homologowanych zgodnie z załącznikiem II stosuje się następujące zasady:
- a) pojazdy zgłoszone do homologacji wielostopniowej zdefiniowanej w art. 3 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2018/858 poddaje się kontroli zgodności eksploatacyjnej zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji wielostopniowej określonymi w pkt 3.11 załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
 - b) karawany określone w dodatku 1 części III załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/858, pojazdy opancerzone określone w dodatku 2 części III załącznika II do rozporządzenia UE 2018/858 oraz pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich określone w dodatku 3 do części III załącznika II do rozporządzenia UE 2018/858 nie podlegają przepisom niniejszego artykułu. Wszystkie pozostałe pojazdy specjalnego przeznaczenia określone w dodatku 4 części III załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/858 sprawdza się pod kątem zgodności eksploatacyjnej zgodnie z zasadami wielostopniowej homologacji typu określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11

Urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń

1. Producent zapewnia, aby urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne przeznaczone do montażu w pojazdach posiadających homologację typu w zakresie emisji objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2024/1257 posiadały homologację typu w zakresie emisji jako oddzielne zespoły techniczne zgodnie z art. 13 i załącznikiem XIII do niniejszego rozporządzenia.

Określone w niniejszym artykule wymagania dotyczące urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń uważa się za spełnione, jeżeli urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne zostały homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 103 ⁽¹⁶⁾.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia reaktory katalityczne i filtry cząstek stałych uważa się za urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń.

3. Oryginalne urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne, wchodzące w zakres typu objętego pkt 2.3 addendum do załącznika A2 do regulaminu ONZ nr 154 oraz przeznaczone do zamontowania w pojeździe, do którego odnosi się odpowiedni dokument homologacji typu, nie muszą być zgodne z załącznikiem XIII do niniejszego rozporządzenia, jeżeli spełniają wymogi określone w pkt 2.1 i 2.2 załącznika XIII do niniejszego rozporządzenia.

4. Producent zapewnia oznaczenie identyfikacyjne oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń.

5. Oznaczenie identyfikacyjne, o którym mowa w ust. 3, obejmuje:

- a) nazwę lub znak handlowy producenta pojazdu lub silnika;
- b) markę i numer identyfikacyjny części oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń, zawarte w informacjach, o których mowa w pkt 3.2.12.2 w załączniku A1 do regulaminu ONZ nr 154.

Artykuł 12

Wystąpienie o homologację typu w zakresie emisji dla typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną jako oddzielnego zespołu technicznego

1. Producent składa do organu udzielającego homologacji wniosek o homologację typu w zakresie emisji dla typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną jako oddzielnego zespołu technicznego.

Wniosek sporządza się zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego podanym w dodatku 1 do załącznika XIII.

⁽¹⁶⁾ Regulamin ONZ nr 103 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne do pojazdów o napędzie silnikowym (Dz.U. L 207 z 10.8.2017, s. 30, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2007/103\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2007/103(2)/oj)).

2. W uzupełnieniu do wymogów określonych w ust. 1 producent dostarcza służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania homologacji typu wszystkie następujące elementy:
 - a) pojazd lub pojazdy należące do typu, który uzyskał homologację zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257, wyposażony(-e) w nowe oryginalne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń;
 - b) jeden egzemplarz typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną;
 - c) dodatkowy egzemplarz typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną w przypadku urządzenia przeznaczonego do zamontowania w pojazdach wyposażonych w układ OBD.
3. Do celów ust. 2 lit. a) pojazdy poddawane badaniom są wybierane przez wnioskodawcę za zgodą służby technicznej.
4. Pojazdy poddawane badaniom spełniają wymogi określone w pkt 2.3 załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154.
5. Badane pojazdy spełniają następujące wymogi:
 - a) ich układy kontroli emisji są wolne od usterek;
 - b) wszystkie nadmiernie zużyte lub niesprawne części oryginalne związane z emisją należy naprawić lub wymienić;
 - c) przed badaniem emisji badane pojazdy poddane są odpowiedniej regulacji i ustawione zgodnie ze specyfikacją producenta.
6. Do celów ust. 2 lit. b) i c) próbkę wyraźnie i trwale oznacza się nazwą lub znakiem handlowym wnioskodawcy oraz jego oznaczeniem handlowym.
7. Do celów ust. 2 lit. c) pogarsza się uprzednio jakość próbki zgodnie z załącznikiem C4 do regulaminu ONZ nr 154.

Artykuł 13

Przepisy administracyjne dotyczące homologacją typu w zakresie emisji dla typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną jako oddzielnego zespołu technicznego

1. Jeżeli spełnione są wymogi określone w załączniku XIII do niniejszego rozporządzenia, organ udzielający homologacji typu udziela homologacji typu w zakresie emisji dla urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne jako oddzielnego zespołu technicznego i wydaje numer homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z systemem numeracji określonym w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2020/683.

Organ udzielający homologacji nie przydziela tego samego numeru innemu urządzeniu kontrolującemu emisję zanieczyszczeń stanowiącemu część zamienną.

Ten sam numer homologacji typu może obejmować stosowanie tego typu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną w pewnej liczbie różnych typów pojazdów

2. Do celów ust. 1 organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu w zakresie emisji sporządzone zgodnie ze wzorem określonym w dodatku 2 do załącznika XIII.
3. Gdy wnioskodawca ubiegający się o homologację typu w zakresie emisji jest w stanie dowieść organowi udzielającemu homologacji typu lub upoważnionej jednostce technicznej, że urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną należy do typu wskazanego w sekcji 2.3 addendum do załącznika A2 do regulaminu ONZ nr 154, udzielenie homologacji typu nie jest uzależnione od zweryfikowania zgodności z wymogami określonymi w sekcji 4 załącznika XIII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Urządzenia manipulacyjne i strategie manipulacyjne

1. Aby uzyskać homologację typu w zakresie emisji i spełnić wymogi art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz niniejszego rozporządzenia, producent przestrzega załącznika IV do niniejszego rozporządzenia dotyczącego badań, metod i procedur służących stwierdzeniu braku urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych.

2. Producent przedstawia wszelką odpowiednią dokumentację w celu technicznego uzasadnienia braku urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych na podstawie art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257 zgodnie ze specyfikacjami określonymi w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.

3. Badania, metody i procedury, o których mowa w ust. 1, obejmują role i obowiązki przypisane producentom pojazdów, organom udzielającym homologacji typu, organom nadzoru rynku oraz innym podmiotom, które zapewniają brak urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych, i są określone w załączniku IV.

Artykuł 15

Sygnalizator zmiany biegów

Producent zapewnia zgodność pojazdów ze szczegółowymi wymogami dotyczącymi homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z załącznikiem X.

Artykuł 16

Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo

Producent zapewnia zgodność pojazdów ze szczegółowymi wymogami dotyczącymi homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z załącznikiem XIV.

Artykuł 17

Szczególne przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu w zakresie emisji

1. Homologacji typu w zakresie emisji na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257 udziela się wyłącznie pod warunkiem spełnienia również wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/1707 ⁽¹⁷⁾.

2. Homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do pojazdów zbudowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów i bardzo drobnych producentów, jak przewidziano w art. 8 rozporządzenia (UE) 2024/1257, udziela się zgodnie z art. 4 i 5 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1151.

3. W przypadku pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i które oznaczają się jako pojazdy „Euro 7-TEMP”, zastosowanie mają wymogi i terminy określone w tabeli 1 w dodatku 6 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

4. W przypadku typów pojazdów posiadających ważną homologację typu wydaną zgodnie z poziomem emisji „Euro 6e” na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007, które zachowują zgodność z obowiązującymi terminami określonymi w dodatku 6 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i w odniesieniu do których producent występuje o homologację typu w zakresie emisji w celu oznaczenia nowych pojazdów jako zgodnych z normami emisji, jak określono w tabeli 1 w dodatku 6 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia, nie wymaga się przeprowadzenia nowych badań homologacji typu, jeżeli:

- a) producent oświadczy organowi udzielającemu homologacji typu, że zapewniono zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia, oraz
- b) służba techniczna odpowiedzialna za badania wyraża zgodę na wykorzystanie poprzednich wyników badań w zakresie homologacji typu do sporządzenia nowego sprawozdania z badań emisji w celu wykazania zgodności z wymogami normy Euro 7.

5. Zastosowanie mają wymogi niezwiązane z badaniem pojazdu, w tym wymagane deklaracje i wymogi dotyczące danych.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1707 z dnia 25 lipca 2025 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 w odniesieniu do szczególnych metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, dla przyrządów OBFCM i OBM, cech i parametrów układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metod oceny ich działania, formatu EVP i danych na jego potrzeby oraz sposobu przekazywania danych EVP pojazdów silnikowych kategorii M₁ i N₁ (Dz.U. L, 2025/1707, 22.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj).

*Artykuł 18***Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2020/683**

W załącznikach I, IV i VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem XVIII do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 19***Wejście w życie**

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

Załącznik XVIII stosuje się od dnia 29 listopada 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 lipca 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I	Przepisy administracyjne dotyczące homologacją typu w zakresie emisji
Dodatek 1	(zarezerwowane)
Dodatek 2	(zarezerwowane)
Dodatek 3	Wzór dokumentu informacyjnego
Dodatek 4	Wzór świadectwa homologacji typu UE
Dodatek 5	(zarezerwowane)
Dodatek 6	Poziom emisji i system numeracji świadectw homologacji typu w zakresie emisji
Dodatek 7	(zarezerwowane)
Dodatek 8a	Sprawozdania z badań
Dodatek 8b	Sprawozdanie z badania obciążenia drogowego
Dodatek 8c	Wzór arkusza badań
Dodatek 8d	Sprawozdanie z badania emisji par
ZAŁĄCZNIK II	Metodyka zgodności eksploatacyjnej
ZAŁĄCZNIK III	Sprawdzanie emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)
ZAŁĄCZNIK IV	Urządzenia manipulacyjne i strategie manipulacyjne
Dodatek 1	Metodyka oceny i homologacji AES i BES
Dodatek 2	Pakiety dokumentacji
ZAŁĄCZNIK V	Sprawdzanie emisji gazów ze skrzyni korbowej (badanie typu 3)
Dodatek 1	Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi badania typu 3
ZAŁĄCZNIK VI	Oznaczanie emisji par (badanie typu 4)
ZAŁĄCZNIK VII	Sprawdzanie trwałości układów kontroli emisji (badanie typu 5)
Dodatek 1	Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi badania typu 5
ZAŁĄCZNIK VIII	Sprawdzanie średnich emisji spalin w niskich temperaturach otoczenia (badanie typu 6)
ZAŁĄCZNIK IX	Specyfikacje paliw wzorcowych
ZAŁĄCZNIK X	Sygnalizator zmiany biegów (GSI)
ZAŁĄCZNIK XI	Diagnostyka pokładowa (OBD) w pojazdach silnikowych
Dodatek 1	Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi OBD do celów homologacji typu w zakresie emisji
ZAŁĄCZNIK XII	Homologacja typu pojazdów wyposażonych w ekoinnowacje oraz określenie poziomu emisji CO ₂ i zużycia paliwa w pojazdach przedstawionych do wielostopniowej homologacji typu lub do dopuszczenia indywidualnego
ZAŁĄCZNIK XIII	Homologacja typu w zakresie emisji dla urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne jako oddzielnych zespołów technicznych
Dodatek 1	Wzór dokumentu informacyjnego
Dodatek 2	Wzór świadectwa homologacji typu UE
Dodatek 3	Wzór znaku homologacji typu UE
ZAŁĄCZNIK XIV	Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo
Dodatek 1	Główne luki/zagrożenia, przykłady luk w zabezpieczeniach lub metod ataków oraz przykłady środków zaradczych

Dodatek 2	Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa do celów homologacji typu w zakresie emisji
ZAŁĄCZNIK XV	(zarezerwowane)
ZAŁĄCZNIK XVI	Wymogi dla pojazdów, w których stosuje się odczynnik w układzie oczyszczania spalin
Dodatek 1	Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi odczynnika
ZAŁĄCZNIK XVII	(zarezerwowane)
ZAŁĄCZNIK XVIII	Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2020/683
ZAŁĄCZNIK XIX	(zarezerwowane)
ZAŁĄCZNIK XX	Pomiary mocy netto i maksymalnej mocy 30-minutowej elektrycznych układów napędowych
ZAŁĄCZNIK XXI	Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP) (badanie typu 1)
Dodatek 1	Deklaracja producenta dotycząca badania z korektą temperatury otoczenia (ATCT)
Dodatek 2	Deklaracja producenta dotycząca wymogów w zakresie regeneracji
ZAŁĄCZNIK XXII	Urządzenia do monitorowania w pojeździe zużycia paliwa i energii elektrycznej

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE HOMOLOGACJĄ TYPU W ZAKRESIE EMISJI

1. DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE UDZIELENIA HOMOLOGACJI TYPU W ZAKRESIE EMISJI
 - 1.1. Dodatkowe wymogi dla pojazdów jednopaliwowych na gaz i pojazdów dwupaliwowych na gaz.
 - 1.1.1. Dodatkowe wymogi dotyczące udzielania homologacji typu dla pojazdów jednopaliwowych na gaz i pojazdów dwupaliwowych na gaz określono w pkt 5.9 regulaminu ONZ nr 154 ⁽¹⁾. Odniesienie do dokumentu informacyjnego w pkt 5.9.1 regulaminu ONZ nr 154 należy rozumieć jako odniesienie do dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.
 - 1.2. Dodatkowe wymogi dla pojazdów typu *flex fuel*

Dodatkowe wymogi dotyczące udzielania homologacji typu dla pojazdów typu *flex fuel* określono w pkt 5.8 regulaminu ONZ nr 154.
2. DODATKOWE WYMOGI TECHNICZNE I BADANIA
 - 2.1. Wloty zbiorników paliwa
 - 2.1.1. Wymogi dotyczące wlotów do zbiorników paliwa określono w pkt 6.1.5 i 6.1.6 regulaminu ONZ nr 154.
 - 2.2. Stosowanie badań
 - 2.2.1. Rys. I.2.3 przedstawia stosowanie badań przeprowadzanych w ramach homologacji typu pojazdu w zakresie emisji. Szczegółowe procedury badań opisano w załącznikach II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI i XXII.

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>).

Rysunek I.2.3

Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu

Kategoria pojazdu	Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym, w tym pojazdy hybrydowe								Pojazdy z silnikami wysokoprężnymi, w tym pojazdy hybrydowe		Pojazdy wyłącznie elektryczne	Pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe ⁽³⁾			Flex-fuel ⁽³⁾	Jednopaliwowe			
Paliwo wzorcowe	Benzyna	LPG	Gaz ziemny/ biometan	Wodór (ICE)	Benzyna	Benzyna	Benzyna	Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	—	Wodór (ogniwo paliwowe)
					LPG	Gaz ziemny/ biometan	Wodór (ICE) ⁽⁴⁾	Etanol (E85)				
Badanie typu 1 ⁽⁷⁾	Tak	Tak ⁽³⁾	Tak ⁽³⁾	Tak ⁽⁴⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	—	—
Badanie ATCT ⁽¹⁾ (w temp. 14 °C)	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽⁴⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	—	—
Badanie RDE, zanieczyszczenia gazowe	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽⁴⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	—	—
Badanie RDE, PN	Tak	—	—	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	—	—
Emisje ze skrzyni korbowej ⁽¹⁾ (badanie typu 3)	Tak	Tak	Tak	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	—	—	—	—
Emisja par (badanie typu 4)	Tak	—	—	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	—	Tak	—	—
Trwałość ⁽¹⁾ (badanie typu 5)	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak	Tak	—	—
Emisje w niskich temperaturach (badanie typu 6)	Tak	—	—	—	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (oba paliwa)	—	—	—	—

Kategoria pojazdu	Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym, w tym pojazdy hybrydowe								Pojazdy z silnikami wysokoprężnymi, w tym pojazdy hybrydowe	Pojazdy wyłącznie elektryczne	Pojazdy zasilane wodoro- wymi ogniwami paliwowymi	
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe ⁽²⁾			Flex-fuel ⁽³⁾	Jednopaliwowe			
Zgodność eksploatacyjna	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (podobnie jak w przypadku homologacji typu)	Tak (podobnie jak w przypadku homologacji typu)	Tak (podobnie jak w przypadku homologacji typu)	Tak (podobnie jak w przypadku homologacji typu)	Tak	Tak	—	—
OBD ⁽¹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	—	—
Moc silnika	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Emisje CO ₂ , zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽²⁾	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (benzyna) Tak ⁽²⁾ (wodór)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	Tak	Tak ⁽⁶⁾
Pokładowy pomiar zużycia paliwa lub energii (OBFCM)	Tak	—	—	—	—	—	—	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak	—	—

⁽¹⁾ Deklaracja zgodności producenta pojazdu podczas homologacji typu.

⁽²⁾ Jeżeli pojazd jest zasilany wodorem, należy określić jedynie zużycie paliwa.

⁽³⁾ Jeżeli pojazd dwupaliwowy jest jednocześnie pojazdem typu *flex-fuel*, stosuje się oba wymogi odnoszące się do badań.

⁽⁴⁾ Jeżeli pojazd jest zasilany wodorem, należy określić jedynie emisje NO_x.

⁽⁵⁾ Wartości graniczne dotyczące masy i liczby cząstek stałych oraz odpowiednie procedury pomiarowe nie mają zastosowania.

⁽⁶⁾ Emisji CO₂ nie trzeba mierzyć.

⁽⁷⁾ W odniesieniu do zastosowania mierzonych składników do paliw i technologii pojazdów, a zatem procedury pomiarowe, zob. dopuszczalne wartości emisji określone w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

3. ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI TYPU W ZAKRESIE EMISJI

3.1. Rozszerzenia homologacji typu dotyczące emisji z rury wydechowej (badanie typu 1 oraz pokładowy pomiar zużycia paliwa lub energii)

3.1.1. Homologację typu rozszerza się na pojazdy, jeżeli spełniają one wymagania określone w pkt 7.4 regulaminu ONZ nr 154. emisje zanieczyszczeń nie mogą przekraczać wartości granicznych ustanowionych w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

3.2. Rozszerzenia związane z emisją par (badanie typu 4)

3.2.1. W przypadku badań przeprowadzonych zgodnie z załącznikiem VI homologację typu rozszerza się na pojazdy należące do homologowanej rodziny emisji par, jak określono w pkt 6.6.3 regulaminu ONZ nr 154.

3.3. Rozszerzenia związane z badaniem w niskiej temperaturze (badanie typu 6)

3.3.1. Homologację typu rozszerza się na pojazdy, jeżeli spełniają one wymagania określone w pkt 7.2 regulaminu ONZ nr 83 ⁽²⁾.

4. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

4.1. Wprowadzenie

4.1.1. Każdy pojazd wyprodukowany na podstawie homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem musi być produkowany w sposób zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia dotyczącymi homologacji typu. Producent wdraża odpowiednie uzgodnienia i udokumentowane plany kontroli oraz przeprowadza w odstępach czasu określonych w niniejszym rozporządzeniu badania emisji i pokładowego pomiaru zużycia paliwa lub energii niezbędne do weryfikacji trwałej zgodności z homologowanym typem. Organ udzielający homologacji sprawdza i aprobuje te uzgodnienia i plany kontroli stosowanej przez producenta oraz przeprowadza kontrole i badania emisji i pokładowego pomiaru zużycia paliwa lub energii w określonych odstępach czasu podanych w niniejszym rozporządzeniu w obiektach producenta, w tym w zakładach produkcyjnych i obiektach badawczych, w ramach uzgodnień dotyczących zgodności produktów i stałej weryfikacji opisanych w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/858.

4.1.2. Producent przeprowadza kontrolę zgodności produkcji poprzez badanie emisji zanieczyszczeń (podanych w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257), emisji CO₂ (wraz z pomiarem zużycia energii elektrycznej oraz, w stosownych przypadkach, monitorowaniem dokładności pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii), emisji ze skrzyni korbowej oraz emisji par zgodnie z procedurami badania opisanymi w załącznikach V, VI, XXI i XXII. Weryfikacja musi zatem obejmować badania typu 1, 3 i 4 oraz badania pokładowego pomiaru zużycia paliwa lub energii, zgodnie z opisem w pkt 2.2.

Organ udzielający homologacji typu prowadzi rejestr wszelkiej dokumentacji dotyczącej wyników badań zgodności produkcji z okresu co najmniej ostatnich 5 lat i udostępnia ten rejestr Komisji na jej żądanie.

Szczególne procedury sprawdzania zgodności produkcji określono w pkt 8 i 9 i dodatkach 1–5 do regulaminu ONZ nr 154.

Obliczanie wartości wymaganych do sprawdzenia zgodności produkcji zużycia energii elektrycznej przez PEV i OVC-HEV określono w dodatku 8 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154.

4.1.3. W przypadku niezgodności stosuje się art. 51 rozporządzenia (UE) 2018/858.

4.2. Pojazdy wyposażone w ekoinnowacje.

4.2.1. W przypadku typu pojazdu w odniesieniu do emisji wyposażonego w co najmniej jedną ekoinnowację w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 ⁽³⁾ w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ lub N₁ zgodność produkcji w odniesieniu do ekoinnowacji wykazuje się poprzez sprawdzenie obecności danej ekoinnowacji.

⁽²⁾ Regulamin nr 83 ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik (Dz.U. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj>).

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

4.3. Kontrola zgodności pojazdu w zakresie badania typu 3

Jeżeli ma zostać przeprowadzone badanie typu 3, należy je przeprowadzić zgodnie z następującymi wymogami:

- 4.3.1. Jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że jakość produkcji wydaje się niezadowalająca, należy wybrać losowo pojazd z danej rodziny i poddać badaniom opisanym w załączniku V.
 - 4.3.2. Uznaje się, że produkcja jest zgodna z wymogami, jeżeli dany pojazd spełnia wymogi badań opisanych w załączniku V.
 - 4.3.3. Jeżeli badany pojazd nie spełnia wymogów określonych w załączniku V, z tej samej rodziny należy pobrać kolejną próbkę losową czterech pojazdów i poddać je badaniom opisanym w załączniku V. Badaniom można poddać pojazdy, które przejechały nie więcej niż 15 000 km bez żadnych modyfikacji.
 - 4.3.4. Produkcję należy uznać za zgodną z wymogami, jeżeli co najmniej trzy pojazdy spełniają wymogi badań opisanych w załączniku V.
-

Dodatek 1

(zarezerwowane)

Dodatek 2

(zarezerwowane)

Dodatek 3

WZÓR

Dokument informacyjny nr ...

DOTYCZĄCY HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU W ZAKRESIE EMISJI

Informacje określone w załączniku A1 do regulaminu ONZ nr 154, w stosownych przypadkach, przekazuje się w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Wszystkie rysunki muszą być w formacie A4 lub złożone do formatu A4, w odpowiedniej skali i o dostatecznym stopniu szczegółowości. Ewentualne fotografie muszą być dostatecznie szczegółowe.

Ponadto przekazuje się, w stosownych przypadkach, informacje zawarte w poniższych sekcjach.

- 0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń, zużycia lub zakresu dla pojazdu podstawowego (w stosownych przypadkach należy podać zakres):

Masa rzeczywista pojazdu końcowego (w kg): ...

Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...

Powierzchnia przedniej części pojazdu końcowego (w cm²): ... Opór toczenia (kg/t): ...

Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...

- 0.2.3.3. Rodzina PEMS: ...

- 0.5. Nazwa i adres producenta

- 3.2.15.1. Numer homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 ⁽²⁾ lub rozporządzeniem (UE) 2019/2144 ⁽³⁾: ...

- 3.2.16.1. Numer homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 lub rozporządzeniem (UE) 2019/2144: ...

- 3.2.18.1. Numer homologacji typu WE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 79/2009⁽⁴⁾ lub rozporządzeniem (UE) 2019/2144: ...

- 3.2.19. Układ zasilania H₂NG: tak/nie⁽¹⁾

- 3.2.19.1. Udział procentowy wodoru w paliwie (maksymalny udział określony przez producenta): ...

- 3.2.19.2. Numer świadectwa homologacji typu UE wydanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 110⁽⁵⁾: ...

- 3.2.19.3. Elektroniczny układ sterowania silnika do zasilania H₂NG

- 3.2.19.3.1. Marka(-i): ...

- 3.2.19.3.2. Typ(-y) ...

- 3.2.19.3.3. Możliwości regulowania w zależności od emisji: ...

- 3.2.19.4. Dalsza dokumentacja

- 3.2.19.4.2. Budowa układu (połączenia elektryczne, przewody ciśnieniowe, giętkie przewody kompensacyjne połączeń podciśnieniowych itp.): ...

- 3.2.19.4.3. Rysunek symbolu: ...

- 3.5. Wartości podane przez producenta w celu określenia emisji CO₂/zużycia paliwa/zużycia energii elektrycznej/zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną oraz szczegółowe dane dotyczące ekoinnowacji (w stosownych przypadkach)⁽⁶⁾
- 3.5.8. Pojazd wyposażony w ekoinnowację w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631⁽⁷⁾ dla pojazdów kategorii M₁ lub N₁: tak/nie⁽¹⁾
- 3.5.8.1. Typ/wariant/wersja pojazdu referencyjnego, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2023/2767⁽⁸⁾ (w stosownych przypadkach): ...
- 3.5.8.2. Występowanie interakcji pomiędzy różnymi ekoinnowacjami: tak/nie⁽¹⁾
- 3.5.8.3. Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń związane ze stosowaniem ekoinnowacji (tabelę powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego)⁽⁹⁾

Decyzja zatwierdzająca ekoinnowację ⁽¹⁰⁾	Kod ekoinnowacji ⁽¹¹⁾	1. Emisje CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisje CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego (g/km)	3. Emisje CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 ⁽¹²⁾	4. Emisje CO ₂ z pojazdu ekoinnowacyjnego w cyklu badań typu 1	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii w normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenie emisji CO ₂ ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxx/20xx							

Całkowite ograniczenie emisji CO₂ w cyklu WLTP (g/km)⁽¹³⁾

- 9 NADWOZIE
- 9.1 Typ nadwozia z wykorzystaniem kodów określonych w części C załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: ...

Objaśnienia

- (1) Niepotrzebne skreślić (w niektórych przypadkach skreślenia nie są konieczne, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja).
- (2) Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.
- (3) Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.
- (4) Odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 79/2009.
- (5) Odniesienie do regulaminu ONZ nr 110.
- (6) Określone zgodnie z wymogami dyrektywy Rady 80/1268/EWG (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 36).
- (7) Odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (8) Odniesienie do rozporządzenia (UE) 2023/2767.

- (9) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.
 - (10) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
 - (11) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
 - (12) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji typu zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.
 - (13) Suma ograniczeń emisji CO₂ pochodzących z poszczególnych ekoinnowacji.
-

Dodatek 4

WZÓR ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU UE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU UE

Pieczęć organu administracji

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu UE⁽¹⁾,
- rozszerzenia homologacji typu UE⁽¹⁾,
- odmowy udzielenia homologacji typu UE⁽¹⁾,
- cofnięcia homologacji typu UE⁽¹⁾,
- typu układu/typu pojazdu w zakresie układu⁽¹⁾ w odniesieniu do rozporządzenia (UE) 2024/1257⁽²⁾ i rozporządzenia (UE) 2025/1706⁽³⁾

Numer homologacji typu UE: ... Powód rozszerzenia: ...

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): ...
- 0.2. Typ: ...
 - 0.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują): ...
- 0.3. Oznakowanie typu, jeżeli jest umieszczone na pojeździe⁽⁴⁾
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia: ...
- 0.4. Kategoria pojazdu⁽⁵⁾
 - 0.4.2. Pojazd podstawowy⁽⁶⁾ ⁽¹⁾: tak/nie⁽¹⁾
- 0.5. Nazwa i adres producenta: ...
- 0.8. Nazwy i adresy zakładów montażowych: ...
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (w stosownych przypadkach): ...

SEKCJA II

- 0. Identyfikator rodziny interpolacji określony w pkt 6.2.1 regulaminu ONZ nr 154
- 1. Dodatkowe informacje (w stosownych przypadkach): (zob. uzupełnienie)
- 2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań: ...
- 3. Data sprawozdania z badania typu 1: ...
- 4. Numer sprawozdania z badania typu 1: ...
- 5. Ewentualne uwagi: (zob. sekcja 3 uzupełnienia)

6. Miejscowość: ...

7. Data: ...

8. Podpis: ...

Uzupełnienie do świadectwa homologacji typu UE nr ...

dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do emisji spalin i par zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257 i rozporządzeniem (UE) 2025/1706

W stosownych przypadkach przekazuje się informacje określone w uzupełnieniu do załącznika A2 do regulaminu ONZ nr 154.

Wypełniając świadectwo homologacji typu należy unikać wzajemnych odniesień do informacji w sprawozdaniu z badań lub dokumencie informacyjnym.

Ponadto, w stosownych przypadkach, przekazuje się szczegółowe informacje dotyczące UE zawarte w poniższych sekcjach.

- 1. Dodaje się pkt 0.2 w brzmieniu:
0.2. Identyfikator pojazdu podstawowego⁽¹⁾
- 2. Dodaje się następującą tabelę w sekcji 2.1 po sekcjach a)–d) dotyczących typu 5:

Typ 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Zmierzona wartość		
Wartość graniczna		

- 3. Po sekcji 2.5.1.4.1 należy dodać:
W przypadku pojazdu podstawowego powtarza się pkt 2.5.1.
- 4. Po sekcji 2.5.3.8.3 należy dodać:
W przypadku pojazdu podstawowego powtarza się pkt 2.5.3.
- 5. Na końcu sekcji 2.5.4 należy dodać:
W przypadku pojazdu podstawowego powtarza się pkt 2.5.4.
- 6. Po sekcji 2.5.5 należy dodać sekcje 2.6, 4 i 5 w brzmieniu:

„2.6. Wyniki badań ekoinnovazione^{(8) (9)}

Decyzja zatwierdzająca ekoinnovazione ⁽¹⁰⁾	Kod ekoinnovazione ⁽¹¹⁾	Cykl typu 1	1. Emisje CO ₂ z pojazdu referencyjnego (g/km)	2. Emisje CO ₂ z pojazdu ekoinnovazione ⁽¹²⁾	3. Emisje CO ₂ z pojazdu referencyjnego w cyklu badań typu 1 ⁽¹²⁾	4. Emisje CO ₂ z pojazdu ekoinnovazione ⁽¹²⁾ w cyklu badań typu 1	5. Współczynnik stosowania (UF), tj. czasowy udział stosowania technologii w normalnych warunkach eksploatacji	Ograniczenie emisji CO ₂ ((1 – 2) – (3 – 4)) *5
2025/1706								
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ w cyklu WLTP (g/km) ⁽¹³⁾							

2.6.1. Kod ogólny ekoinnovazione⁽¹⁴⁾: ...”

4. POMIAR MOCY

Maksymalna moc netto silnika spalinowego, moc netto oraz maksymalna moc 30-minutowa elektrycznego układu napędowego

4.1. Moc netto silnika spalinowego

- 4.1.1. Prędkość obrotowa silnika (min^{-1}) ...
- 4.1.2. Zmierzony przepływ paliwa (g/h) ...
- 4.1.3. Zmierzony moment obrotowy (Nm)...
- 4.1.4. Moc zmierzona (kW) ...
- 4.1.5. Ciśnienie atmosferyczne (kPa) ...
- 4.1.6. Ciśnienie pary wodnej (kPa) ...
- 4.1.7. Temperatura wlotu powietrza (K) ...
- 4.1.8. Czynniki korekty mocy (jeśli jest stosowany) ...
- 4.1.9. Skorygowana moc (kW) ...
- 4.1.10. Moc pomocnicza (kW) ...
- 4.1.11. Moc netto (kW) ...
- 4.1.12. Moment obrotowy netto (Nm) ...
- 4.1.13. Skorygowane jednostkowe zużycie paliwa (g/kWh) ...

4.2. Elektryczny(-e) układ(-y) napędowy(-we):

- 4.2.1. Podane wartości
- 4.2.2. Maksymalna moc netto: kW , przy ... min^{-1}
- 4.2.3. Maksymalny moment obrotowy netto: Nm , przy ... min^{-1}
- 4.2.4. Maksymalny moment obrotowy netto przy zerowej prędkości obrotowej silnika: ... Nm
- 4.2.5. Maksymalna moc 30-minutowa: ... kW
- 4.2.6. Najważniejsze właściwości elektrycznego układu napędowego
- 4.2.7. Napięcie prądu stałego podczas badania: ... V
- 4.2.8. Zasada działania: ...
- 4.2.9. Układ chłodzenia:
- 4.2.10. Silnik: ciecz/powietrze ($^{\circ}\text{I}$)
- 4.2.11. Wariator: ciecz/powietrze ($^{\circ}\text{I}$)

5. UWAGI: ...

Objaśnienia

- (1) Niepotrzebne skreślić (w niektórych przypadkach skreślenia nie są konieczne, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja).
- (2) Odniesienie do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
- (3) Odniesienie do niniejszego rozporządzenia, rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706.
- (4) Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).
- (5) Jak określono w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858.
- (6) Jak określono w art. 3 pkt 24 rozporządzenia (UE) 2018/858.
- (7) Zgodnie z art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858.
- (8) Tabelę należy powtórzyć dla każdego zbadanego paliwa wzorcowego.
- (9) W razie konieczności rozszerzyć tabelę, stosując jeden dodatkowy wiersz dla każdej ekoinnowacji.
- (10) Numer decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
- (11) Przypisany w decyzji Komisji zatwierdzającej ekoinnowację.
- (12) Jeśli za zgodą organu udzielającego homologacji zamiast cyklu badań typu 1 stosowana jest metoda modelowania, wartość ta jest wartością uzyskaną w wyniku metody modelowania.
- (13) Łączne ograniczenie emisji w wyniku zastosowania poszczególnych ekoinnowacji w badaniu typu 1.
- (14) Ogólny kod ekoinnowacji zawiera następujące elementy oddzielone spacją:
 - sekcję 1 określoną w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - indywidualny kod dla każdej ekoinnowacji zamontowanej w pojeździe, wskazany w porządku chronologicznym wydania decyzji zatwierdzających Komisji.(Np. kod ogólny trzech ekoinnowacji zatwierdzonych chronologicznie jako 10, 15 i 16 i zamontowanych w pojeździe certyfikowanym przez organ udzielający homologacji typu w Niemczech powinien mieć następującą formę: „e1 10 15 16”).

Dodatek 5

(zarezerwowane)

Dodatek 6

Poziom emisji i system numeracji świadectw homologacji typu w zakresie emisji oraz świadectwo zgodności

1. Świadectwo zgodności opisane w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2020/683 – wzór B część 2 i wzór C2 część 2 – zawiera odniesienia do poziomu emisji spalin (pozycja 47) i odpowiednich wykonawczych aktów regulacyjnych UE (pozycja 48.3 wzór B część 2 i wzór C2 część 2) pojedynczych pojazdów kategorii M₁, N₁ i N₂. Pozycja 47 zawiera numer poziomu Euro (Euro 7), po którym umieszczony jest odpowiednia charakterystyka emisji z tabeli 1. Pozycja 48.3 zawiera numery świadectw homologacji wszystkich stosownych rozporządzeń wykonawczych UE na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz stosowne identyfikatory rodziny OBM, jak wskazano w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707.
2. Sekcja 2 numerów świadectw homologacji wydanych zgodnie z art. 7 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, o których mowa w pozycji 48.3 załącznika VIII we wzorze B część 2 i wzorze C2 część 2 do rozporządzenia (UE) 2020/683, składa się z numeru podstawowego wykonawczego aktu regulacyjnego. Sekcja 3 numeru świadectwa homologacji składa się z numeru najnowszego mającego zastosowanie zmieniającego aktu wykonawczego. Bezpośrednio po numerze najnowszego zmieniającego aktu wykonawczego umieszcza się jedną z dwuznakowych charakterystyk określonych w tabeli 2, bez znaku gwiazdki pomiędzy tym numerem a odpowiednią dwuznakową charakterystyką.
3. Deklaracja zgodności przewidziana dla OBM i EVP, jak opisano w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707, zawiera odpowiednie podcharakterystyki z tabeli 3. Te podcharakterystyki służą do określania poziomu emisji zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1
Poziom emisji

Charakterystyka emisji ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾	Norma emisji	Podcharakterystyka dla niniejszego rozporządzenia (zob. tabela 2)	Podcharakterystyka dla OBM i EVP (zob. tabela 3)	Kategoria pojazdu lub typ produktu	Trwałość akumulatora w pojeździe ⁽³⁾	Emisje z hamulców	Moc układu napędowego pojazdu elektrycznego ⁽²⁾	Zasięg pojazdu elektrycznego w niskiej temperaturze ⁽⁴⁾	Ostateczny termin rejestracji
TL ⁽¹⁾	Euro 7-TEMP	MT, MA, MC lub ME	OA	M ₁ , N ₁	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	28.11.2027
TE ⁽¹⁾	Euro 7-TEMP	MV ⁽²⁾ , MB, MD lub MF	OB	N ₂ (Euro 7ext)	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	28.5.2029 ⁽⁶⁾
TS ⁽¹⁾	Euro 7-TEMP	NA	PA	M ₁ , N ₁ (U)SVM	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	30.6.2030
TT ⁽¹⁾	Euro 7-TEMP	NB	PB	N ₂ (Euro 7ext) (U)SVM	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	30.6.2031
FL	Euro 7A	MA lub MC	OA	M ₁ , N ₁	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2029
FE	Euro 7A	MB lub MD	OB	N ₂ (Euro 7ext)	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2029
GL	Euro 7B	MA lub ME	OA	M ₁ , N ₁	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2034
GE	Euro 7B	MB lub MF	OB	N ₂ (Euro 7ext)	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2034
GS	Euro 7BS	NA	PA	M ₁ , N ₁ (U)SVM	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2034
GT	Euro 7BT	NB	PB	N ₂ (Euro 7ext) (U)SVM	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	31.12.2034
HL	Euro 7C	MA lub ME	OA	M ₁ , N ₁	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	
HE	Euro 7C	MB lub MF	OB	N ₂ (Euro 7ext)	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	
HS	Euro 7CS	NA	PA	M ₁ , N ₁ (U)SVM	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	
HT	Euro 7CT	NB	PB	N ₂ (Euro 7ext) (U)SVM	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	(zarezerwowane) ⁽⁹⁾	

(¹) Dobrowolne stosowanie przed obowiązkowymi datami rozpoczęcia stosowania zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
(²) Zastosowanie wyłącznie do pojazdów hybrydowych i PEV z wieloma silnikami, zgodnie z zakresem regulaminu ONZ nr 177.
(³) Dotyczy wyłącznie PEV i OVC-HEV.
(⁴) Dotyczy wyłącznie PEV
(⁵) Wcześniejszy ostateczny termin rejestracji zgodnie z danymi z tabeli 2.
(⁶) Termin ten ma zastosowanie, o ile nie został zmieniony w wyniku homologacji częściowej z wcześniejszym ostatecznym terminem rejestracji wskazanym w przypisie 5 do tabeli.
(⁷) Pierwsza litera charakterystyki: T = pojazd TEMP, F = Euro 7A, G = Euro 7B, H = Euro 7C.
(⁸) Druga litera charakterystyki: L = duży producent, E = pojazd Euro 7ext, S = drobny producent, T = pojazd Euro 7ext od drobnego producenta.
(⁹) Te podcharakterystyki zostaną udostępnione w przypadku przyjęcia odpowiednich aktów wykonawczych i jednocześnie z ich przyjęciem.

Legenda:
Norma emisji „Euro 7-TEMP” TL/TE = emisje Euro 7 (niniejszy akt wykonawczy) wraz z aktem wykonawczym w sprawie monitorowania pokładowego, środowiskowego paszportu pojazdu i OBFCM;
norma emisji „Euro 7-TEMP” TS/TT = emisje Euro 7 (niniejszy akt wykonawczy) wraz z aktem wykonawczym w sprawie monitorowania pokładowego, środowiskowego paszportu pojazdu i OBFCM (istotne są tylko EVP i wyświetlacz w pojeździe) oraz z dobrowolnym każdym innym aktem wykonawczym Euro 7 w przypadku (bardzo) drobnych producentów.

Tabela 2
Podcharakterystyka dla niniejszego rozporządzenia

Podcharakterystyka	Opis	Kategoria pojazdu lub typ produktu	Mechanizm napędowy	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
MA	Euro 7	M ₁ , N ₁	ICEV, NOVC-HEV	29.11.2026	29.11.2027	
MT	Euro 7 UF EB (¹)	M ₁ , N ₁	OVC-HEV			28.11.2027
MA	Euro 7 UF EC (²)	M ₁ , N ₁	OVC-HEV	29.11.2026	29.11.2027	
MB	Euro 7	N ₂	ICEV, NOVC-HEV	29.5.2028	29.5.2029	
MV	Euro 7 UF EB (¹)	N ₂	OVC-HEV			31.12.2027
MB	Euro 7 UF EC (²)	N ₂	OVC-HEV	29.5.2028	29.5.2029	
MC	Euro 7 PEV, FCHV-BEZ OBFCM	M ₁ , N ₁	PEV, FCHV			(zarezerwowane)
MD	Euro 7 PEV, FCHV-BEZ OBFCM	N ₂	PEV, FCHV			(zarezerwowane)
ME	Euro 7 PEV, FCHV-Z OBFCM	M ₁ , N ₁	PEV, FCHV	(zarezerwowane)	(zarezerwowane)	
MF	PEV, FCHV-Z OBFCM	N ₂	PEV, FCHV	(zarezerwowane)	(zarezerwowane)	

Podcharakterystyka	Opis	Kategoria pojazdu lub typ produktu	Mechanizm napędowy	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
NA	(U)SVM Euro 7	M ₁ , N ₁	Wszystkie	Nie dotyczy	1.7.2030	
NB	(U)SVM Euro 7	N ₂	Wszystkie	Nie dotyczy	1.7.2031	

- (¹) W przypadku pojazdów OVC-HEV wykorzystujących współczynnik użyteczności z normy Euro 6e-bis (EB), przy zastosowaniu parametru d_{neb} w celu określenia częściowego współczynnika użyteczności zgodnie z dodatkiem 5 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154.
- (²) W przypadku pojazdów OVC-HEV wykorzystujących współczynnik użyteczności z normy Euro 6e-bis-FCM (EC), przy zastosowaniu parametru d_{nec} w celu określenia częściowego współczynnika użyteczności zgodnie z dodatkiem 5 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154.

Tabela 3

Podcharakterystyka dla OBM i EVP

Podcharakterystyka	Opis	Kategoria pojazdu lub typ produktu	Mechanizm napędowy	Data wprowadzenia: nowe typy	Data wprowadzenia: nowe pojazdy	Ostateczny termin rejestracji
OA	Euro 7	M ₁ , N ₁	Wszystkie	29.11.2026	29.11.2027	
OB	Euro 7	N ₂	Wszystkie	29.5.2028	29.5.2029	
PA	(U)SVM Euro 7	M ₁ , N ₁	Wszystkie	Nie dotyczy	1.7.2030	
PB	(U)SVM Euro 7	N ₂	Wszystkie	Nie dotyczy	1.7.2031	

Dodatek 7
(zarezerwowane)

Dodatek 8a

Sprawozdania z badań

Sprawozdanie z badań jest sprawozdaniem wydawanym przez służbę techniczną odpowiedzialną za przeprowadzanie badań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Zawiera ono – w stosownych przypadkach – informacje określone w części I dodatku 1 do załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 odnoszące się do poziomu 1A.

Wraz z informacjami specyficznymi dla UE, zawartymi w poniższych sekcjach, w stosownych przypadkach, stanowi ono minimalny zakres danych wymaganych w sprawozdaniu z badań.

1. W tabeli nagłówka sprawozdania z badań w ostatnim wierszu tabeli „Wnioski” na końcu należy dodać tekst w brzmieniu: „Deklaracja zgodności OBM na mocy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707 – przedłożona organowi udzielającemu homologacji typu w dniu: ----- ⁽¹⁾ – identyfikator rodziny OBM: [-----] ⁽²⁾”.
2. W sekcji 2.1.1.2.1 „Emisje CO₂ z pojazdów wyposażonych w co najmniej jeden silnik spalinowy, NOVC-HEV i OVC-HEV w przypadku badania typu 1 z ładowaniem podtrzymującym” do wniosku należy dodać, co następuje:
Informacje dotyczące zgodności produkcji w odniesieniu do OVC-HEV

	Cykl mieszany
Emisja CO ₂ (g/km) M _{CO₂} , CS, COP	
AF _{CO₂} , CS	

3. Należy dodać sekcję 2.3 w brzmieniu:

2.3. Badanie typu 3 (a)

Emisja gazów ze skrzyni korbowej do atmosfery: brak

4. 2. Należy dodać sekcję 2.6 w brzmieniu:

2.6. Badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)

Numer rodziny RDE	:	MSxxxx
Zob. sprawozdanie(-a) dotyczące rodziny	:	

5. 3. Należy dodać sekcję 2.7 w brzmieniu:

2.7. Badanie typu 6 (a)

Identyfikator rodziny		
Data badań	:	(dzień/miesiąc/rok)
Miejsce badania	:	

⁽¹⁾ Wypełniają służby techniczne: Niepotrzebne skreślić i w razie potrzeby uzupełnić.

⁽²⁾ Zob. załącznik III „Deklaracja zgodności” do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707 – Dodanie tego fragmentu nie warunkuje udzielenia homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia i zostało wprowadzone przez organ udzielający homologacji typu do celów identyfikowalności i zarządzania dokumentami – Identyfikator rodziny OBM powinien być identyfikatorem podanym w pierwszej deklaracji złożonej przez producenta w załączniku III „Deklaracja zgodności” rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707. Aktualizacje deklaracji zgodności nie powinny prowadzić do jakiegokolwiek zmiany identyfikatora rodziny OBM ani do rozszerzenia powiązanych homologacji typu.

Metoda nastawienia hamowni podwoziowej	:	wybieg (odniesienie do obciążenia drogowego)
Masa bezwładności (kg)	:	
Jeśli odbiega od pojazdu z badania typu 1	:	
Opony	:	
Marka	:	
Typ	:	
Wymiary (przednie/tyłne)	:	
Obwód dynamiczny (m)	:	
Ciśnienie w oponach (kPa)	:	

Zanieczyszczenia		CO (g/km)	HC (g/km)
Badanie	1		
	2		
	3		
Wartość średnia			
Wartość graniczna			

6. Należy dodać sekcję 2.10 w brzmieniu:

2.10. *Moc silnika*

Zob. sprawozdanie(-a) lub numer homologacji	:	
---	---	--

*Dodatek 8b***Sprawozdanie z badania obciążenia drogowego**

Zawiera ono – w stosownych przypadkach – informacje określone w dodatku 2 do załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 odnoszące się do poziomu 1A.

*Dodatek 8c***Wzór arkusza badań**

Arkusz badań obejmuje dane z badań, które zostały zarejestrowane, ale nie włączone do żadnego sprawozdania z badań.

Arkusze badań są zachowywane przez służbę techniczną lub producenta przez okres co najmniej 10 lat.

Informacje określone w dodatku 3 do załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 odnoszące się do poziomu 1A, w stosownych przypadkach, stanowią minimalny zakres danych wymaganych w arkuszach badań.

*Dodatek 8d***Sprawozdanie z badania emisji par**

Informacje określone w dodatku 4 do załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 odnoszące się do poziomu 1A, w stosownych przypadkach, stanowią minimalny zakres danych wymaganych w badaniu emisji par.

ZAŁĄCZNIK II

METODYKA ZGODNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ

1. WPROWADZENIE

Niniejszy załącznik określa metodykę zgodności eksploatacyjnej na potrzeby kontroli przestrzegania emisji z rury wydechowej (w tym w niskich temperaturach) oraz emisji par w ciągu dodatkowego okresu eksploatacji pojazdu, zgodnie z tabelą 1 w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

2. WYMOGI OGÓLNE

Zastosowanie mają ogólne wymagania dotyczące przeprowadzania badań dotyczących zgodności eksploatacyjnej określone w art. 10.

3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące przeprowadzania badań dotyczących zgodności eksploatacyjnej określono w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 83 ⁽¹⁾, a wyjątki opisano w poniższych punktach.

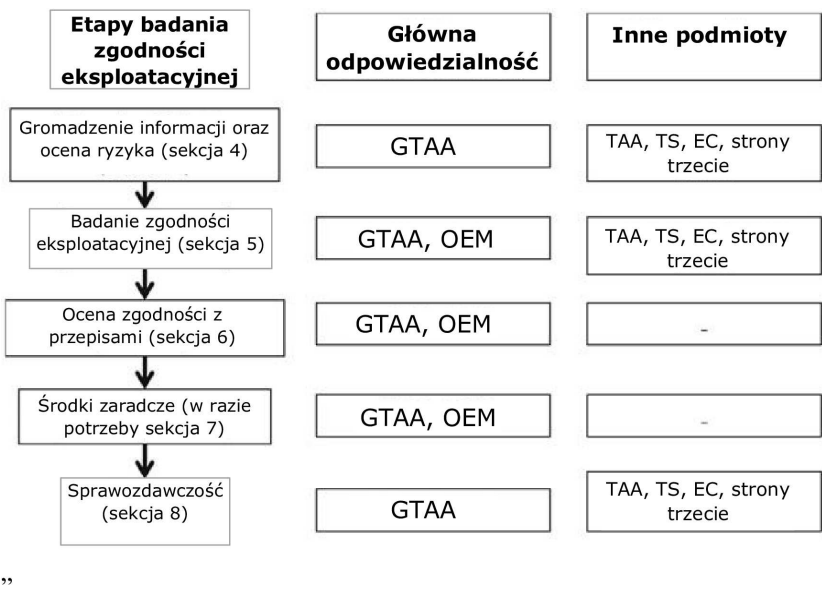
3.1. Opis procesu w sekcji 2 otrzymuje brzmienie:

„2. OPIS PROCESU:

Rysunek 1

Ilustracja procesu kontroli zgodności eksploatacyjnej

(gdzie GTAA oznacza organ udzielający homologacji typu, OEM odnosi się do producenta, a inne podmioty są zdefiniowane w sposób następujący: TAA oznacza organy udzielające homologacji typu inne niż organ udzielający odpowiedniej homologacji typu, TS – służby techniczne, EC – Komisję oraz uznane osoby trzecie, które spełniają wymagania określone w rozporządzeniu (UE) 2022/163 ⁽²⁾)



⁽¹⁾ Regulamin nr 83 ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik (Dz.U. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj>).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiające przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 27 z 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

3.2. Trzy pierwsze akapity w sekcji 5 otrzymują brzmienie:

„5. BADANIE ZGODNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ

Producent przeprowadza badanie zgodności eksploatacyjnej dotyczące emisji z rury wydechowej, na które składa się co najmniej badanie typu 1 stosowane dla wszystkich rodzin zgodności eksploatacyjnej. Producent może również przeprowadzić badania RDE, ATCT, typu 4 i typu 6 dotyczące wszystkich lub części rodzin zgodności eksploatacyjnej. Producent zgłasza organowi udzielającemu homologacji typu wszystkie wyniki badania zgodności eksploatacyjnej, wykorzystując platformę elektroniczną zgodności eksploatacyjnej opisaną w pkt 5.9 lub inne odpowiednie środki, jeżeli nie jest to możliwe.

Organ udzielający homologacji typu corocznie kontroluje odpowiednią liczbę rodzin zgodności eksploatacyjnej, jak określono w pkt 5.4. Producent wprowadza wszystkie wyniki badania zgodności eksploatacyjnej na platformę elektroniczną zgodności eksploatacyjnej opisaną w pkt 5.9.

Uznane osoby trzecie mogą corocznie przeprowadzać kontrole dowolnej liczby rodzin zgodności eksploatacyjnej. Zgłaszają one organowi udzielającemu homologacji typu wszystkie wyniki badania zgodności eksploatacyjnej, wykorzystując platformę elektroniczną zgodności eksploatacyjnej opisaną w pkt 5.9 lub inne odpowiednie środki, jeżeli nie jest to możliwe.”.

3.3. Pierwszy akapit sekcji 5.7.1 otrzymuje brzmienie:

„5.7.1. Wymogi ogólne

Pojazd należy do rodziny zgodności eksploatacyjnej, jak określono w pkt 3, i spełnia kryteria określone w tabeli w dodatku 1. Pojazd musi być zarejestrowany w Unii i użytkowany na terytorium Unii przez co najmniej 90 % czasu użytkowania. Badanie emisji zanieczyszczeń można przeprowadzić w innym regionie geograficznym niż region, w którym pojazdy zostały wybrane. W przypadku badania zgodności eksploatacyjnej przeprowadzanego przez producenta, za zgodą organu udzielającego danej homologacji typu, pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim lub pojazdy, które były zarejestrowane w UE, ale zostały czasowo wyrejestrowane, mogą być badane, jeżeli należą do tej samej rodziny zgodności eksploatacyjnej i posiadają świadectwo zgodności.”.

3.4. Ostatni akapit sekcji 5.7.1 otrzymuje brzmienie:

„Wylacza się pojazd z badania zgodności eksploatacyjnej, jeżeli paliwo znajdujące się w zbiorniku paliwowym pojazdu nie spełnia obowiązujących norm określonych w dyrektywie 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) lub istnieją oznaki lub zapis tankowania niewłaściwego rodzaju paliwa.

(*) Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1998/70/oj>).”.

3.5. Sekcja 5.8 otrzymuje brzmienie:

„5.8. Liczebność próby

W przypadku zastosowania przez producenta procedury statystycznej określonej w pkt 5.10 w odniesieniu do badania typu 1, liczbę partii prób określa się na podstawie rocznej wielkości sprzedaży w Unii pojazdów z rodziny zgodności eksploatacyjnej, jak określono w poniższej tabeli:

Tabela 1

Liczba partii prób do badania zgodności eksploatacyjnej za pomocą badań typu 1

Liczba rejestracji pojazdów w UE w roku kalendarzowym w okresie pobierania prób	Liczba partii prób (w przypadku badań typu 1)
do 100 000	1
od 100 001 do 200 000	2
ponad 200 000	3

Każda partia prób musi obejmować wystarczającą liczbę typów pojazdów (w zakresie emisji), aby zapewnić objęcie co najmniej 20 % wszystkich rejestracji danej rodziny PEMS w UE w poprzednim roku. W przypadku gdy ta sama rodzina PEMS jest dzielona między większą liczbę marek, należy zbadać wszystkie marki. Jeżeli rodzina pojazdów użytkowanych wymaga zbadania większej partii prób niż jedna, w drugiej i trzeciej partii prób należy wybrać pojazdy używane w innych warunkach otoczenia lub typowych warunkach użytkowania niż te wybrane w pierwszej próbie.”.

3.6. Sekcja 5.9 nad tabelą A4/2 otrzymuje brzmienie:

„5.9. Wykorzystanie platformy elektronicznej zgodności eksploatacyjnej i dostęp do danych wymaganych do przeprowadzenia badań

Komisja przygotowuje platformę elektroniczną w celu ułatwienia wymiany danych między producentami, innymi podmiotami, a organem udzielającym homologacji typu, z drugiej strony, oraz w celu ułatwienia podejmowania decyzji, czy wynik dotyczący danej próby jest negatywny, czy pozytywny.

Producent wypełnia pakiet dotyczący przejrzystości badania, o którym mowa w art. 6 ust. 8, w formacie określonym w tabelach 1 i 2 w dodatku 5 oraz w tabeli 2 zawartej w niniejszym punkcie i przesyła go organowi udzielającemu homologacji typu, który udziela homologacji typu dotyczącej emisji. Tabelę 2 w dodatku 5 wykorzystuje się w celu umożliwienia wyboru pojazdów z tej samej rodziny do badań i zapewnienia, łącznie z tabelą 1 w dodatku 5, wystarczających informacji dotyczących pojazdów, które mają zostać zbadane.

Organ udzielający homologacji typu, który udziela homologacji typu dotyczącej emisji, przesyła informacje z tabel 1 i 2 w dodatku 5 na platformę elektroniczną, o której mowa w akapicie pierwszym, w terminie 5 dni roboczych od ich otrzymania.”.

3.7. W pkt 5.10.1 po akapicie trzecim dodaje się nowy akapit w brzmieniu:

„Jeżeli chodzi o pojazdy, w przypadku których zgłoszono deklarowane maksymalne wartości RDE w pkt 48.2 świadectwa zgodności, które są niższe niż dopuszczalne wartości emisji określone w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257, sprawdza się zgodność względem tych deklarowanych maksymalnych wartości RDE. Jeżeli stwierdzono, że próba nie jest zgodna z deklarowanymi maksymalnymi wartościami RDE, organ udzielający homologacji typu wzywa producenta do podjęcia działań naprawczych.”.

3.8. W pkt 5.10.1 dodaje się nowy ostatni akapit w brzmieniu:

„Opisane powyżej funkcje wykonuje się bezpośrednio na platformie elektronicznej po udostępnieniu odpowiednich funkcji.”.

3.9. Sekcja 5.10.2 otrzymuje brzmienie:

„5.10.2. Łączenie wyników dotyczących zgodności eksploatacyjnej

Wyniki badań innych podmiotów mogą być łączone do celów wspólnej procedury statystycznej. Aby połączyć wyniki, konieczna jest pisemna zgoda wszystkich zainteresowanych stron dostarczających wyniki badań do puli wyników oraz powiadomienie organów udzielających homologacji typu oraz platformy elektronicznej przed rozpoczęciem badań. Na lidera puli wyznacza się jedną ze stron, która jest również odpowiedzialna za przekazywanie danych i komunikację z organem udzielającym homologacji typu.”.

3.10. Sekcja 5.10.3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„5.10.3. Pozytywny/negatywny/nieważny wynik pojedynczego badania

Badanie emisji dotyczące zgodności eksploatacyjnej uznaje się za „pozytywne” w przypadku jednego lub większej liczby zanieczyszczeń, jeżeli wynik badania emisji jest równy lub niższy od dopuszczalnej wartości emisji określonej w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 dla tego typu badania. Podczas badania pojazdów w dodatkowym okresie eksploatacji stosuje się mnożniki trwałości umożliwiające dostosowanie dopuszczalnych wartości emisji zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.”.

3.11. Dodaje się pkt 5.10.6 w brzmieniu:

„5.10.6. Zgodność eksploatacyjna pojazdów skompletowanych i pojazdów specjalnego przeznaczenia budowanych wieloetapowo

Producent pojazdu podstawowego określa dopuszczalne wartości parametrów wymienionych w tabeli 3. Dopuszczalne wartości parametrów dla każdej rodziny odnotowuje się w dokumencie informacyjnym na temat homologacji typu dotyczącej emisji (zob. dodatek 3 do załącznika I) oraz w wykazie 1 dotyczącym przejrzystości, o którym mowa w dodatku 5. Producent na ostatnim etapie może stosować wartości emisji zanieczyszczeń z pojazdu podstawowego tylko wtedy, gdy pojazd skompletowany mieści się w dopuszczalnych wartościach parametrów. Wartości parametrów dla każdego pojazdu końcowego odnotowuje się w jego świadectwie zgodności.

Tabela 3

Dopuszczalne wartości parametrów dla pojazdów budowanych wieloetapowo i pojazdów specjalnego przeznaczenia budowanych wieloetapowo w celu stosowania homologacji typu w zakresie emisji z pojazdu podstawowego

Wartości parametrów	Dopuszczalne wartości od – do
Masa rzeczywista pojazdu końcowego (w kg)	
Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg)	
Powierzchnia przedniej części pojazdu końcowego (w cm ²)	
Opór toczenia (kg/t)	
Przewidywana powierzchnia czołowa przepływu powietrza przez maskownicę (w cm ²)	

Jeżeli bada się pojazd skompletowany lub pojazd specjalnego przeznaczenia budowany wieloetapowo, a wynik badania jest poniżej obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji, uznaje się, że pojazd przeszedł badanie z wynikiem pozytywnym w odniesieniu do rodziny zgodności eksploatacyjnej do celów pkt 5.10.3.

Jeżeli wynik badania pojazdu skompletowanego lub pojazdu specjalnego przeznaczenia budowanego wieloetapowo przekracza obowiązujące dopuszczalne wartości emisji, ale nie jest wyższy niż 1,3-krotność obowiązujących dopuszczalnych wartości emisji, badający sprawdza, czy dany pojazd jest zgodny z wartościami przedstawionymi w tabeli 3. Wszelkie przypadki braku zgodności z tymi wartościami są zgłaszane organowi udzielającemu homologacji typu. Jeżeli pojazd nie jest zgodny z tymi wartościami, organ udzielający homologacji typu bada przyczyny niezgodności i podejmuje odpowiednie środki wobec producenta pojazdu skompletowanego lub pojazdu specjalnego przeznaczenia budowanego wieloetapowo w celu przywrócenia zgodności, w tym cofnięcia homologacji typu. Jeżeli pojazd jest zgodny z wartościami podanymi w tabeli 3, do celów pkt 6.1 zostaje uznany za pojazd należący do rodziny zgodności eksploatacyjnej.

Jeżeli wynik przekracza 1,3-krotność obowiązujących dopuszczalnych wartości emisji, do celów pkt 6.1 zostaje uznany za negatywny w przypadku rodziny zgodności eksploatacyjnej, ale nie jako wartość odstająca dla danej rodziny zgodności eksploatacyjnej. Jeżeli pojazd skompletowany lub pojazd specjalnego przeznaczenia budowany wieloetapowo nie jest zgodny z wartościami podanymi w tabeli B.3, zgłasza się ten fakt organowi udzielający homologacji typu, który musi zbadać przyczyny niezgodności i wprowadzić odpowiednie środki wobec producenta pojazdu skompletowanego lub pojazdu specjalnego przeznaczenia budowanego wieloetapowo w celu przywrócenia zgodności, w tym cofnąć homologację typu.”

3.12. Sekcja 6.1 otrzymuje brzmienie:

„6.1. W ciągu 10 dni roboczych od zakończenia badania zgodności eksploatacyjnej próby, o której mowa w pkt 5.10.5, organ udzielający homologacji typu rozpoczyna szczegółowe badania wspólnie z producentem w celu stwierdzenia, czy rodzina zgodności eksploatacyjnej (lub jej część) jest zgodna z zasadami zgodności eksploatacyjnej oraz czy wymaga wprowadzenia środków zaradczych. W odniesieniu do pojazdów budowanych wieloetapowo lub pojazdów specjalnego przeznaczenia organ udzielający homologacji typu przeprowadza również szczegółowe badania, w przypadku gdy w tej samej rodzinie zgodności eksploatacyjnej występują co najmniej trzy wadliwe pojazdy z tą samą usterką lub pięć oznaczonych pojazdów, jak określono w pkt 5.10.6.”

3.13. Sekcja 7.6 otrzymuje brzmienie:

„7.6. Jeżeli organ udzielający homologacji typu nie zatwierdzi drugiego planu przedstawionego przez producenta, podejmuje on wszelkie odpowiednie środki zgodnie z art. 53 rozporządzenia (UE) 2018/858 w celu przywrócenia zgodności, w tym, w razie konieczności, cofnięcie homologacji typu.”.

3.14. Dodatek 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Data przesłania do GTAA lub załadowania na platformę elektroniczną”.

3.15. Opis w wierszu ID 1 tabeli 1 w dodatku 5 otrzymuje brzmienie:

„Jak podano we wzorze świadectwa homologacji typu UE określonym w załączniku I/dodatku 4 do niniejszego rozporządzenia”.

3.16. Opis w wierszu ID 2 tabeli 1 w dodatku 5 otrzymuje brzmienie:

„Jak podano w sekcji II pkt 0 dodatku 4 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia oraz w regulaminie ONZ nr 154 (*), załącznik A2, uzupełnienie do komunikatu w sprawie homologacji typu pozycja 0.1: identyfikator rodziny interpolacji określony w pkt 6.2.1 tego samego regulaminu

(*) 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 (Dz.U. L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>).”.

3.17. Opis w wierszu ID 7 tabeli 1 w dodatku 5 otrzymuje brzmienie:

„Jak podano w pkt 0.2.3.4.1 załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154 w odniesieniu do RL i w pkt 0.2.3.5 w odniesieniu do RM”.

3.18. Rodzaj danych w wierszach ID 18, ID 19, ID 42 i ID 43 tabeli 1 w dodatku 5 otrzymuje brzmienie:

„Możliwe formaty: pdf, jpg.”.

3.19. Opis w wierszu ID 33 tabeli 1 w dodatku 5 otrzymuje brzmienie:

„Opcjonalnie w przypadku NOVC i OVC-HEV korekta emisji CS CO₂ zgodnie z definicją w pkt 2 dodatku 2 do załącznika B8 do regulaminu ONZ nr 154”.

3.20. W tabeli 1 w dodatku 5 dodaje się nowe wiersze między wierszami 44a i 49 w następujący sposób:

	Dotyczy pojazdów budowanych wieloetapowo lub pojazdów specjalnego przeznaczenia budowanych wieloetapowo			
„45	Dopuszczalna masa pojazdu końcowego gotowego do jazdy	Numer	Kg	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 (*) Od ... do ...
45a	Dopuszczalna rzeczywista masa pojazdu końcowego	Numer	kg	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 Od ... do ...
45b	Dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg):	Numer	kg	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 Od ... do ...
46	Dopuszczalna powierzchnia czołowa pojazdu końcowego	Numer	cm ²	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 Od ... do ...

	Dotyczy pojazdów budowanych wieloetapowo lub pojazdów specjalnego przeznaczenia budowanych wieloetapowo			
47	Dopuszczalny opór toczenia	Numer	kg/t	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 Od ... do ...
48	Dopuszczalna przewidywana powierzchnia czołowa przepływu powietrza przez maskownicę	Numer	cm2	Jak podano w pkt 0.2.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683 Od ... do ...
	DLA WSZYSTKICH POJAZDÓW			

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj)."

3.2.1. Dodatek 5 tabela 2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 2

Wykaz przejrzystości 2

Dziedzina	Rodzaj danych	Opis
TVV	Tekst	Niepowtarzalny identyfikator typu, wariantu, wersji pojazdu zgodnie z pkt 0.2 świadectwa zgodności, załącznik VIII do rozporządzenia (UE) 2020/683 dodatek część 1.
Identyfikator rodziny badań PEMS	Tekst	Jak określono w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, pkt 3.5.2.
Marka	Tekst	Nazwa handlowa producenta, pkt 0.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683.
Nazwa handlowa	Tekst	Nazwy handlowe TVV, pkt 0.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683.
Inna nazwa	Tekst	Dowolny tekst
Kategoria i klasa	Wyszczególnienie (M ₁ , N ₁ klasa I, N ₁ klasa II, N ₁ klasa III, N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃)	Kategoria i klasa pojazdu, tabela 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
Nadwozie	Wyszczególnienie: (AA sedan, AB Hatchback, AC kombi, AD coupé, AE kabriolet AF pojazd wielozadaniowy; AG Kombi ciężarowe, BA samochód ciężarowy, BB van, BC ciągnik siodłowy, BD ciągnik balastowy, BE pick-up, BX podwozie z kabiną (podwozie do adaptacji)	Typ nadwozia, załącznik I do rozporządzenia (UE) 2020/683, pkt 0.3.0.2.

Dziedzina	Rodzaj danych	Opis
Numer homologacji typu w zakresie emisji	Tekst	Jak podano we wzorze świadectwa homologacji typu UE określonym w załączniku I/dodatek 4 do niniejszego rozporządzenia.
Numer WVTA	Tekst	Identyfikator homologacji typu całego pojazdu zdefiniowany w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2020/683.
Identyfikator rodziny emisji par	Tekst	Jak podano w pkt 0.2.3.7 załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154
Moc znamionowa silnika - paliwo 1, paliwo 2 (w stosownych przypadkach)	Liczba	Pkt 3.2.1.8 załącznika A1 do regulaminu ONZ nr 154
Opony bliźniacze	Tak/Nie	Podany przez OEM
Pojemność zbiornika paliwa (wartości dyskretne)	Liczba	Pojemność(-ci) zbiornika(-ów) paliwa, pkt 3.2.3.1.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683.
Uszczelniony zbiornik	Tak/Nie	Pkt 3.2.12.2.5.5.3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2020/683.
WMI stosowany w tym WVTA+TVV	Tekst	Podany przez producenta oryginalnego sprzętu (ISO 3779)
Identyfikator rodziny OBM	Tekst	Zamieszczony w deklaracji zgodności z wymogami w zakresie OBM, EVP i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707”

ZAŁĄCZNIK III

SPRAWDZANIE EMISJI W RZECZYWISTYCH WARUNKACH JAZDY (RDE)

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku opisano procedurę określania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Wymogi ogólne dotyczące przeprowadzania badania RDE określono w regulaminie ONZ nr 168 ⁽¹⁾ w odniesieniu do poziomu 1A.

2.2. W przypadku typów pojazdów w zakresie emisji homologowanych zgodnie z niniejszym załącznikiem ostateczne wyniki emisji RDE obliczone zgodnie z niniejszym załącznikiem w każdym możliwym badaniu RDE przeprowadzonym zgodnie z wymogami niniejszego załącznika nie mogą być wyższe niż żadna z odpowiednich dopuszczalnych wartości emisji Euro 7 określonych w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

2.3. Producent może zadeklarować zgodność z niższymi dopuszczalnymi wartościami emisji, deklarując niższe wartości zwane „deklarowanymi maksymalnymi wartościami RDE” dla NO_x lub PN lub obu tych wartości w świadectwie zgodności RDE producenta oraz w świadectwie zgodności każdego pojazdu. Te deklarowane maksymalne wartości RDE są wykorzystywane do sprawdzania zgodności samochodów, w stosownych przypadkach, w tym do badań przeprowadzanych w ramach kontroli zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.

3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące przeprowadzania badania RDE określono w pkt 6 i załącznikach do regulaminu ONZ nr 168, a wyjątki opisano w poniższych punktach.

3.1. Po pkt 3.1 dodaje się definicję w brzmieniu:

„Deklarowane maksymalne wartości RDE» oznaczają wartości emisji, które muszą być niższe od obowiązujących dopuszczalnych wartości emisji, podane opcjonalnie przez producenta i stosowane do sprawdzenia zgodności z niższymi dopuszczalnymi wartościami emisji.”.

3.2. Regulamin ONZ nr 168 pkt 10.8 otrzymuje brzmienie:

„10.8. Przekazywanie danych: Wszystkie dane z pojedynczego badania RDE zapisuje się zgodnie z plikami wymiany danych i sprawozdawczymi dostarczonymi przez Komisję ⁽²⁾.”.

3.3. Po pkt 10.8 regulaminu ONZ nr 168 dodaje się punkty w brzmieniu:

„10.9. Sprawozdawczość i rozpowszechnianie informacji z badania homologacji typu RDE

10.9.1. Sprawozdanie techniczne przygotowane przez producenta musi zostać udostępnione organowi udzielającemu homologacji. Sprawozdanie techniczne składa się z 4 pozycji:

- (i) plik wymiany danych;
- (ii) plik sprawozdawczy;
- (iii) opis pojazdu i silnika zgodny z opisem w dodatku 4 do załącznika I do niniejszego regulaminu;

⁽¹⁾ Regulamin ONZ nr 168 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) [2024/211] (Dz.U. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

⁽²⁾ Zob. link CIRCABC: <https://circabc.europa.eu/ui/group/f4243c55-615c-4b70-a4c8-1254b5eebf61/library/a0be83ba-89bd-4499-8189-2696362d2f72?p=1>.

- (iv) wizualne materiały pomocnicze (zdjęcia lub filmy) dotyczące instalacji PEMS w badanym pojeździe o odpowiedniej jakości i ilości w celu identyfikacji pojazdu i oceny, czy instalacja głównej jednostki PEMS, EFM, anteny GNSS i stacji meteorologicznej była zgodna z zaleceniami producentów tych instrumentów i ogólnymi dobrymi praktykami badań PEMS.

10.9.2. Producent dopilnowuje, aby informacje wymienione w pkt 10.9.2.1 zostały udostępnione na ogólnodostępnej stronie internetowej bezpłatnie i bez potrzeby ujawniania przez użytkownika jego tożsamości lub zarejestrowania się. Producent informuje Komisję i organy udzielające homologacji typu o lokalizacji strony internetowej.

10.9.2.1. Strona internetowa umożliwia wyszukiwanie z użyciem znaków wieloznacznych w podstawowej bazie danych na podstawie jednego z następujących kryteriów lub ich większej liczby:

marka, typ, wariant, wersja, nazwa handlowa lub numer homologacji typu, o którym mowa w świadectwie zgodności zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) 2020/683.

Opisane poniżej informacje są udostępniane w odniesieniu do każdego wyszukanego pojazdu:

- identyfikator rodziny PEMS, do której ten pojazd należy zgodnie z wykazem przejrzystości 2 z załącznika II do niniejszego regulaminu;
- deklarowane maksymalne wartości RDE zgodnie z pkt 48.2 świadectwa zgodności opisane w załączniku VIII do rozporządzenia (UE) 2020/683.

10.9.2.2. Producent – na wniosek, bezpłatnie i w ciągu 10 dni – udostępnia wszystkim uznanym osobom trzecim i Komisji sprawozdanie techniczne, o którym mowa w pkt 10.9.1. Producent udostępnia również sprawozdanie techniczne, o którym mowa w pkt 10.9.1, na żądanie innym podmiotom i za rozsądną i proporcjonalną opłatą, która nie zniechęci wnioskodawcy składającego zapytanie z uzasadnionych powodów, ani nie przekroczy kosztów wewnętrznych poniesionych przez producenta w związku z udzielaniem żądanych informacji.

Organ udzielający homologacji udostępnia na wniosek informacje wymienione w pkt 10.9.1 i 10.9.2 bezpłatnie i w terminie 10 dni od otrzymania wniosku wszystkim uznanym osobom trzecim i Komisji. Organ udzielający homologacji udostępnia również innym podmiotom na ich wniosek informacje, o których mowa w pkt 10.9.1 i 10.9.2 za rozsądną i proporcjonalną opłatą, która nie zniechęci wnioskodawcy składającego zapytanie z uzasadnionych powodów do zwrócenia się o odpowiednie informacje, ani nie przekroczy kosztów wewnętrznych poniesionych przez dany organ w związku z udzielaniem żądanych informacji.”.

3.4. Pkt 6.1 zdanie pierwsze załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„Analizator PN składa się z jednostki wstępnego kondycjonowania oraz czujnika cząstek stałych, który zlicza cząstki stałe o wymiarach od ok. 10 nm wzwyż ze sprawnością wynoszącą przynajmniej 50 %.”.

3.5. Legenda do rys. A5/1 w pkt 6.1 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„(Przerywane linie oznaczają części nieobowiązkowe. Ogrzewana część musi być aktywna katalitycznie. EFM = przepływomierz masowy spalin, d = średnica wewnętrzna, PND = rozcieńczalnik cząstek stałych)”.

3.6. Pkt 6.1 akapit czwarty zdanie pierwsze w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„W skład analizatora liczby cząstek stałych musi wchodzić aktywna katalitycznie ogrzewana część o temperaturze ścianek wynoszącej ≥ 573 K.”.

3.7. Pkt 6.1 zdanie ostatnie w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 168 nie ma zastosowania.

- 3.8. Tabela A5/3a w pkt 6.2 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„d _p [nm]	10	15	30	50	70	100	200
Analizator PN E(d _p)	0,1–0,5	0,3–0,7	0,75–1,05	0,85–1,15	0,85–1,15	0,80–1,20	0,80–2,00”

- 3.9. Akapit pierwszy pod tabelą A5/3a w pkt 6.2 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„Sprawność E(d_p) określa się jako stosunek wartości odczytów systemu analizatora PN do wartości odczytów referencyjnego licznika cząstek kondensacji (CPC) (ze sprawnością w zakresie liczenia powyżej 90 procent dla równoważnej średnicy ruchliwości elektrycznej 10 nm i skalibrowany przy pomocy elektrometru) lub do pomiaru stężenia liczby cząstek stałych dokonanych przez elektrometr w porównywalnym aerozolu monodispersyjnym o średnicy ruchliwości d_p, znormalizowanym do tych samych warunków temperatury i ciśnienia.”.

- 3.10. Pkt 6.3 zdanie trzecie w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„Instrumentem referencyjnym powinien być elektrometr lub licznik cząstek kondensacji (CPC), ze sprawnością w zakresie liczenia powyżej 90 procent dla równoważnej średnicy ruchliwości elektrycznej 10 nm, zweryfikowany pod kątem liniowości.”.

- 3.11. Pkt 6.3 akapit pierwszy zdanie ostatnie w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„Alternatywnie do kontroli liniowości całego układu jako instrument referencyjny można zastosować układ pomiarowy cząstek stałych zgodny z regulaminem ONZ nr 154 w sprawie WLTP o sprawności zliczania powyżej 90 % dla cząstek stałych o równoważnej średnicy ruchliwości elektrycznej wynoszącej 10 nm.”.

- 3.12. Pkt 6.4 zdanie pierwsze i drugie w załączniku 5 do regulaminu ONZ nr 168 otrzymuje brzmienie:

„System musi umożliwiać usunięcie >99,9 % cząstek stałych tetrakontanu (CH₃(CH₂)₃₈CH₃) o średnicy ≥30 nm, których stężenie na wlocie wynosi ≥ 10 000 cząstek stałych na centymetr sześcienny przy minimalnym poziomie rozcieńczenia.

System musi również umożliwiać osiągnięcie sprawności usuwania wynoszącej > 99,9 % w przypadku tetrakontanu, dla której mediana liczbowa średnicy wynosi >50 nm, a masa wynosi > 1 mg/m³.”.

- 3.13. W pkt 4.4.1.2 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 168 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku pojazdów wyposażonych w urządzenie ograniczające prędkość pojazdu do 90 km/h zakresy średniej prędkości charakteryzują średnie prędkości pojazdu v_j niższe niż 70 km/h.”.

- 3.14. W pkt 4.4.1.3 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 168 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku pojazdów wyposażonych w urządzenie ograniczające prędkość pojazdu do 90 km/h zakresy dużej prędkości charakteryzują średnie prędkości pojazdu v_j równe co najmniej 70 km/h i niższe niż 90 km/h.”.

ZAŁĄCZNIK IV

URZĄDZENIA MANIPULACYJNE I STRATEGIE MANIPULACYJNE

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. W niniejszym załączniku określono badania, metody i procedury służące stwierdzeniu braku urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych w rozumieniu art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz zgodnie z obowiązkami producentów wynikającymi z art. 4 tego rozporządzenia.
 - 1.2. W niniejszym załączniku określono również dokumentację, która zapewnia właściwe monitorowanie i egzekwowanie przepisów dotyczących urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych. Jego celem jest wzmocnienie mechanizmów kontroli emisji, zwiększenie przejrzystości i zapewnienie, aby pojazdy spełniały wymogi regulacyjne dotyczące okresu eksploatacji pojazdów, w szczególności dopuszczalne wartości emisji spalin i emisji par Euro 7 zgodnie z warunkami określonymi w załączniku III do rozporządzenia (UE) 2024/1257, a także zakaz stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych.
 - 1.3. Specyfikacje dotyczące metod, badań i procedur odnoszących się do integralności danych, takich jak manipulowanie danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora, określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2025/1707.
 - 1.4. W niniejszym załączniku określono również role i obowiązki zaangażowanych podmiotów w celu zapewnienia zgodności z wyżej wymienionymi wymogami regulacyjnymi oraz z zakazem stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych.
 - 1.5. Do celów niniejszego załącznika urządzenia manipulacyjne i strategie manipulacyjne należy rozumieć zgodnie z art. 3 pkt 41 i art. 3 pkt 42 rozporządzenia (UE) 2024/1257. Pojęcie strategii manipulacyjnych różni się od pojęć „podstawowych strategii emisji (BES)” i „pomocniczych strategii emisji (AES)”, które zdefiniowano odpowiednio w art. 2 pkt 17 i 18 niniejszego rozporządzenia i które odnoszą się do wymogów dotyczących dokumentacji zgodnie z niniejszym załącznikiem.
2. WYMOGI OGÓLNE – BADANIA I METODY
 - 2.1. W odniesieniu do przepisów art. 3 ust. 41 i 42 rozporządzenia (UE) 2024/1257 należy rozróżnić (i) urządzenia manipulacyjne i strategie manipulacyjne związane z emisjami (spalin, par lub innymi) oraz (ii) urządzenia manipulacyjne i strategie manipulacyjne związane z integralnością danych.
 - 2.2. Oceniając sytuacje, które mogłyby wiązać się z użyciem urządzeń manipulacyjnych lub strategii manipulacyjnych w odniesieniu do emisji spalin i par, należy dokonać szerokiej oceny i interpretacji tych sytuacji. 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. Organy nadzoru rynku powinny stosować specjalne badania przesiewowe i środki egzekwowania, aby zapobiec obchodzeniu wymogów Euro 7.
 - 2.3. Ocena takich sytuacji w ramach homologacji typu powinna umożliwiać rozróżnienie i identyfikację przypadków, w których zmniejszenie skuteczności kontroli emisji spalin i par ⁽¹⁾ jest uzasadnione względami technicznymi i nie wynika z manipulacji. Jest to szczególnie istotne w warunkach ruchu drogowego zbliżonych do jednego lub większej liczby warunków brzegowych regulowanego badania emisji. W takich sytuacjach producenci muszą spełniać kryteria deklarowania technicznie uzasadnionych strategii kontroli emisji, które są aktywne wyłącznie w określonych warunkach otoczenia lub eksploatacji, przy czym w deklaracji należy udokumentować i wyjaśnić zmniejszenie skuteczności kontroli emisji, które można wówczas zaobserwować (na przykład gdy dozowanie odczynnika zostaje zatrzymane w bardzo niskich temperaturach ze względu na fizyczne ograniczenia sprzętu).

⁽¹⁾ Rozporządzenie (UE) 2024/1257, motyw 26.

Takie technicznie uzasadnione strategie emisji muszą spełniać rygorystyczne kryteria potwierdzające, że są one dopuszczalne i że w związku z tym nie są uznawane za urządzenia manipulacyjne ani strategie manipulacyjne zdefiniowane w rozporządzeniu (UE) 2024/1257, bez uszczerbku dla wymogów określonych w art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia. Metodyka oceny i homologacji AES została określona w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

- 2.4. Producenci zapewniają, aby żaden pojazd nie był wyposażony w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne związane z integralnością danych zdefiniowane w art. 3 pkt 41 i 42 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
- 2.5. Producenci nie wprowadzają oprogramowania ani aktualizacji kalibracji, które manipulują danymi dotyczącymi czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora, ani przed wprowadzeniem do obrotu, ani po nim.
- 2.6. Producenci informują organ udzielający homologacji typu o wszelkich aktualizacjach oprogramowania i kalibracji mających wpływ na integralność danych dotyczących czujników, zużycia paliwa lub energii elektrycznej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałości akumulatora.

3. WYMOGI TECHNICZNE – DOKUMENTACJA

- 3.1. Producenci dokumentują pomocnicze strategie emisji (AES) podczas homologacji typu. Procedura oceny AES zapewnia spójne zatwierdzanie elementów projektu lub działań, zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257. Aby organy udzielające homologacji mogły ocenić właściwe stosowanie AES, biorąc pod uwagę zakaz stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2024/1257, producent dostarcza poszerzony pakiet dokumentacji opisany w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
- 3.2. Poszerzony pakiet dokumentacji musi pozostać ściśle poufny. Może go przechowywać organ udzielający homologacji lub, według uznania tego urzędu, producent. Jeśli pakiet dokumentacji przechowuje producent, po dokonaniu jego przeglądu i zatwierdzenia organ udzielający homologacji opatruje go identyfikatorem i datą. Pakiet jest udostępniany do wglądu organowi udzielającemu homologacji w czasie homologacji lub w dowolnym terminie w okresie ważności homologacji.
- 3.3. Producenci dostarczają również organom udzielającym homologacji pakiet dokumentacji formalnej, zgodnie z opisem w dodatku 2 do niniejszego załącznika, zawierający informacje na temat AES/BES, które umożliwiłyby niezależnemu badającemu stwierdzenie, czy zmierzone emisje można przypisać strategii AES lub BES lub czy są one potencjalnie spowodowane urządzeniem manipulacyjnym lub strategią manipulacyjną.
- 3.4. Producenci udostępniają pakiet dokumentacji formalnej na żądanie wszystkim organom udzielającym homologacji typu, służbom technicznym, organom nadzoru rynku, uznanym osobom trzecim i Komisji.
- 3.5. Producenci wprowadzają wskaźnik (znacznik lub zegar AES) w celu wskazania, kiedy pojazd porusza się w trybie, w którym AES, która została udokumentowana w poszerzonym pakiecie dokumentacji, jest aktywna zamiast trybu BES. Wskaźnik musi być dostępny przez port szeregowy standardowego złącza diagnostycznego na polecenie standardowego narzędzia skanującego. Działający AES musi być identyfikowalny za pomocą pakietu dokumentacji formalnej.

4. ROLA I OBOWIĄZKI

- 4.1. W niniejszym punkcie określono role i obowiązki zaangażowanych podmiotów w celu zapewnienia zgodności z wymogami regulacyjnymi:
 - W przypadku producentów pojazdów: wprowadza się w nim kryteria deklarowania technicznie uzasadnionych pomocniczych strategii kontroli emisji, które są aktywne w określonym celu i w reakcji na określony zbiór warunków otoczenia lub warunków eksploatacyjnych. Te strategie kontroli emisji muszą spełniać rygorystyczne kryteria techniczne w celu wykazania, że nie stanowią urządzenia manipulacyjnego ani strategii manipulacyjnej zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2024/1257.

- W przypadku organu udzielającego homologacji typu: wprowadza się w nim kryteria zatwierdzania technicznie uzasadnionych strategii kontroli emisji. Zatwierdzanie takich strategii kontroli emisji opiera się na koncepcji „pomocniczych strategii emisji” (AES), dostosowanej do ram prawnych Euro 6. Niniejszy załącznik stanowi uzupełnienie dokumentacji AES i wyjaśnia ich rolę we wspomaganie pomiaru i monitorowania emisji za pomocą pokładowych układów monitorujących (OBM).
- W przypadku organów nadzoru rynku: określa się w nim ramy wykrywania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych z wykorzystaniem specjalnych badań przesiewowych i środków egzekwowania przepisów, aby zapobiec obchodzeniu wymogów Euro 7.
- W przypadku uznanych osób trzecich i Komisji: określa się w nim role poszczególnych osób trzecich w przeprowadzaniu badań przesiewowych.

4.2. Role i obowiązki producentów pojazdów

- 4.2.1. Producenci zapewniają brak urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia: producenci zapewniają, aby żaden pojazd nie był wyposażony w urządzenia lub strategie manipulacyjne zdefiniowane w art. 3 pkt 41 i 42 rozporządzenia (UE) 2024/1257.
- 4.2.2. Producenci dokumentują aktualizacje oprogramowania eksploatowanych pojazdów, które zmniejszają skuteczność strategii kontroli emisji po udzieleniu homologacji typu.
- 4.2.3. Producenci ujawniają organowi udzielającemu homologacji typu wszelkie aktualizacje lub kalibracje oprogramowania mające wpływ na układy kontroli emisji spalin.
- 4.2.4. Producenci dokumentują pomocnicze strategie emisji (AES) w ramach homologacji typu zgodnie z ust. 3 „Wymogi techniczne – dokumentacja”.
- 4.2.5. Producent współpracuje z organem udzielającym homologacji typu, aby umożliwić mu wybór maksymalnie pięciu AES, które będą monitorowane przez OBM zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707.

4.3. Role i obowiązki organów udzielających homologacji typu

- 4.3.1. Na wniosek producenta organ udzielający homologacji przeprowadza wstępną ocenę AES w odniesieniu do nowych typów pojazdów w zakresie emisji, wraz z wyborem AES zgodnie z pkt 4.2.5. W takim przypadku odpowiednią dokumentację przedkłada się organowi udzielającemu homologacji typu w terminie 2–12 miesięcy przed rozpoczęciem procesu homologacji typu.
- 4.3.2. Organ udzielający homologacji typu przeprowadza wstępną ocenę na podstawie przekazanego przez producenta poszerzonego pakietu dokumentacji, jak opisano w niniejszym załączniku dodatek 2 lit. b). Organ udzielający homologacji przeprowadza ocenę zgodnie z metodyką opisaną w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Organ udzielający homologacji może odejść od stosowania tej metodyki w wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach.
- 4.3.3. Wstępna ocena AES w odniesieniu do nowych typów pojazdów w zakresie emisji pozostaje ważna do celów homologacji typu przez okres 18 miesięcy. Na wniosek producenta organ udzielający homologacji może przedłużyć ten okres o kolejne 12 miesięcy.
- 4.3.4. Organ udzielający homologacji, we współpracy z producentem, wybiera maksymalnie pięć AES, które będą monitorowane przez OBM zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707. Przy wyborze AES priorytetowo traktuje się te z nich, które mają największy spodziewany wpływ, wynikający z połączenia ich wpływu na emisję, gdy te są aktywne, oraz spodziewanej częstości aktywacji w trakcie eksploatacji pojazdów.

- 4.3.5. Rozszerzony pakiet dokumentacji jest identyfikowany i opatrzony datą przez organ udzielający homologacji. Jeżeli organ udzielający homologacji przechowuje rozszerzony pakiet dokumentacji, należy go przechowywać przez co najmniej 10 lat od daty udzielenia homologacji.
- 4.3.6. Organ udzielający homologacji dokonuje oceny dokumentacji aktualizacji oprogramowania, które zmniejszają skuteczność strategii kontroli emisji po udzieleniu homologacji typu, i w razie spełnienia wymogów odpowiednio rozszerza homologację.
- 4.3.7. Organ udzielający homologacji typu może zbadać funkcjonalność oznakowania lub zegara AES w celu wskazania, kiedy pojazd porusza się w trybie AES zamiast w trybie BES.
- 4.3.8. Organy udzielające homologacji typu zapewniają zharmonizowaną ocenę pomocniczych strategii emisji (AES). Wykaz AES, które zostały uznane za niedopuszczalne przez organy udzielające homologacji typu, jest sporządzany corocznie przez forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów i udostępniany publicznie przez Komisję najpóźniej do końca marca następnego roku, w przypadku gdy AES została uznana przez forum za niedopuszczalną.
- 4.4. Role i obowiązki organów nadzoru rynku
- 4.4.1. Organy nadzoru rynku mogą przeprowadzać badania przesiewowe w celu wykrywania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami.
- 4.4.2. Organy nadzoru rynku powinny każdorazowo decydować o doborze najwłaściwszych metod, na podstawie odpowiedniej oceny ryzyka uwzględniającej możliwość wystąpienia niezgodności, prawdopodobieństwo jej wystąpienia oraz inne możliwe wskaźniki, takie jak dotkliwość skutków jej wystąpienia.
- 4.4.3. Wyszukiwanie urządzeń lub strategii manipulacyjnych może obejmować dwa odrębne przypadki:
- przypadek A – „wykrywanie graniczne”: urządzeń lub strategii manipulacyjnych, w których wykorzystuje się obecnie regulowane granice badania lub ich środki zastępcze jako czynniki uruchamiające (takie jak temperatura otoczenia, wzniesienie, czas trwania przejazdu, zużyte paliwo i przedziały dynamiki jazdy); lub
- przypadek B – „wykrywanie w badaniu”: urządzeń lub strategii manipulacyjnych uruchamianych poprzez obecność wyposażenia badawczego (np. wzrost ciśnienia wstecznego w układzie wylotowym, sygnały tylnych czujników ultradźwiękowych, łączność rejestratora danych z pokładowym układem diagnostycznym) lub lokalizację pojazdu (tj. wszystko, co stanowi dla pojazdu informację, że jest on poddawany badaniu na drodze pod kątem emisji spalin z układu wylotowego). Te urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne oparte na „wykrywaniu w badaniu” mają zastosowanie przede wszystkim do badań drogowych z wykorzystaniem PEMS, ponieważ pojazdy badane w laboratorium zazwyczaj muszą zostać przełączone w specjalny „tryb hamowni podwoziowej”, który umożliwia przeprowadzenie badania emisji bez uruchamiania urządzeń zabezpieczających itp.
- 4.4.4. We wszystkich seriach badań przesiewowych konieczne jest co najmniej zbadanie pojazdu za pomocą metod regulacyjnych. Jest to ważny krok, aby się upewnić, że w przypadku danego pojazdu nie występuje nieprawidłowe funkcjonowanie, niewłaściwa konserwacja ani inne podobne problemy, które zwiększyłyby nadmiernie poziom emisji.
- 4.4.5. W celu wykrycia obecności urządzeń lub strategii manipulacyjnych zgodnie ze przypadkiem A pojazdy należy badać w warunkach odbiegających od regulowanych warunków badania, określanych jako „zmienione warunki”. Zbiór warunków nie jest stały, ale otwarty ze względu na konieczność wykrywania szczególnej reakcji danej technologii na złożony zestaw parametrów oraz potrzebę utrzymania nieprzewidywalnego charakteru.
- 4.4.6. Organy nadzoru rynku egzekwują zakaz stosowania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami. W przypadku zidentyfikowania urządzenia manipulacyjnego lub strategii manipulacyjnej związanej z emisjami organy nadzoru rynku postępują zgodnie z rozdziałem XI rozporządzenia (UE) 2018/858.
- 4.4.7. Organy nadzoru rynku zapewniają jednolite stosowanie kryteriów oceny badań przesiewowych, z uwzględnieniem najnowszej wersji odpowiednich niewiązanych wytycznych opublikowanych przez Komisję Europejską oraz informacje dostępne w ramach forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów.

4.5. Role i odpowiedzialność Komisji i uznanych stron trzecich

- 4.5.1. Komisja oraz uznane osoby trzecie mogą przeprowadzać badania przesiewowe w celu wykrywania urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych związanych z emisjami zgodnie z pkt 4.4.1.

Dodatek 1

Metodyka oceny i homologacji AES i BES

W niniejszym dodatku przedstawiono ustrukturyzowane podejście do oceny i zatwierdzania pomocniczych strategii emisji (AES) i podstawowych strategii emisji.

1. Dokumentacja AES i BES
 - 1.1. Producenci włączają opis techniczny swoich BES do rozszerzonego pakietu dokumentacji zgodnie z dodatkiem 2.
 - 1.2. Producenci dokumentują wszystkie AES z ewentualnym pominięciem niektórych AES zgodnie z pkt 1.5. Producenci uzasadniają stosowanie AES udokumentowanej na podstawie co najmniej jednego z następujących kryteriów:
 - a) AES jest niezbędna do bezpiecznej eksploatacji pojazdu;
 - b) AES jest niezbędna, aby zapobiec nagłemu i nieodwracalnemu uszkodzeniu komponentu mechanizmu napędowego ⁽¹⁾;
 - c) AES jest aktywna wyłącznie podczas uruchamiania silnika.
 - d) AES jest niezbędna ze względu na fizyczne ograniczenia układu kontroli emisji.
 - 1.3. W odniesieniu do każdej AES producenci przedkładają:
 - opis uzasadnienia technicznego zastosowania AES, poparty odpowiednimi dowodami potwierdzającymi, takimi jak badania trwałości lub analizy ryzyka, które wykazują, dlaczego AES jest technicznie uzasadniona;
 - opis dokładnych warunków, które doprowadziły do aktywacji i dezaktywacji AES, obejmujący, odpowiednio, parametry silnika, parametry otoczenia oraz wszelkie inne istotne warunki;
 - szacunkowy wpływ aktywnej AES na emisje oraz emisję CO₂;
 - szacunkową częstość aktywacji AES w trakcie eksploatacji pojazdu.
 - 1.4. Informacje, o których mowa w pkt 1.3 należy uwzględnić w poszerzonym pakiecie dokumentacji zgodnie z wymaganiami określonymi w dodatku 2.
 - 1.5. Producenci mogą pominąć AES z rozszerzonego pakietu dokumentacji, pod warunkiem że spełniają one co najmniej jeden z następujących warunków:
 - AES nie prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych poziomów określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257, podczas gdy jest aktywna;
 - AES nie zmniejsza skuteczności układów kontroli emisji, gdy jest aktywna;
 - Warunki, które prowadzą do aktywacji AES, są w znacznym stopniu uwzględnione w procedurach badań.
2. Ocena AES i BES
 - 2.1. Organy zatwierdzają BES, która spełnia wymogi dotyczące dokumentacji określone w pkt 1.1.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą we wzajemnej rezolucji nr 2 (M.R.2) i porozumieniach EKG ONZ z 1958 i 1998 r.

2.2. Organy zatwierdzają udokumentowaną AES, jeżeli jest ona technicznie uzasadniona jednym lub większą liczbą kryteriów określonych w pkt 1.2, pod warunkiem że spełnione są również następujące kryteria:

- uzasadnienie techniczne zastosowania AES jest zadowalające i poparte odpowiednimi dowodami;
- warunki aktywacji i dezaktywacji AES ustala się na podstawie cech technicznych odpowiednich układów kontroli emisji, a nie zgodnie z warunkami brzegowymi lub innymi warunkami objętymi regulacyjnym badaniem.

3. Homologacja AES i BES

Organ udzielający homologacji typu udziela homologacji AES i BES przedstawionych przez producenta na podstawie poszerzonego pakietu dokumentacji.

Poszerzony pakiet dokumentacji jest ograniczony do 100 stron.

Poszerzony pakiet dokumentacji może zostać uzupełniony o załączniki i inne załączone dokumenty zawierające – w stosownych przypadkach – elementy dodatkowe i uzupełniające. Producent przesyła organowi udzielającemu homologacji typu nową skonsolidowaną wersję poszerzonego pakietu dokumentacji (z zaznaczonymi zmianami) za każdym razem, gdy w AES wprowadzane są zmiany. Organ udzielający homologacji typu ocenia i homologuje nową wersję AES.

Poszerzony pakiet dokumentacji zawiera deklarację dotyczącą wersji oprogramowania i kalibracji stosowanych do kontroli tych AES/BES, w tym odpowiednie sumy kontrolne lub wartości odniesienia tych wersji oprogramowania oraz instrukcje, w jaki sposób odczytywać te sumy kontrolne, skierowane do organu; deklaracja jest aktualizowana i przesyłana do organu udzielającego homologacji typu, który jest w posiadaniu przedmiotowego poszerzonego pakietu dokumentacji, każdorazowo w przypadku nowej wersji oprogramowania lub kalibracji, które ma wpływ na AES/BES; Producenci mogą zwrócić się o zastosowanie alternatywy dla sumy kontrolnej, jeśli zapewnia ona równoważny poziom identyfikowalności zmian wersji oprogramowania i zarządzania kalibracją.

Poszerzony pakiet dokumentacji zawiera również deklarację producenta o braku urządzeń manipulacyjnych lub strategii manipulacyjnych. Homologowanie poszerzonego pakietu dokumentacji nie stanowi dowodu na brak urządzeń manipulacyjnych lub strategii manipulacyjnych.

—

Dodatek 2

PAKIETY DOKUMENTACJI

Pakiet dokumentacji formalnej

Producent może wykorzystać jeden pakiet dokumentacji formalnej do wielu homologacji typu w zakresie emisji. Pakiet dokumentacji formalnej musi zawierać następujące informacje:

Nazwa	Objaśnienie
1. Numer(-y) homologacji typu w zakresie emisji	Wykaz numerów homologacji typu w zakresie emisji objętych przedmiotową deklaracją BES-AES: w tym odniesienie do homologacji typu, odniesienie do oprogramowania, numer kalibracji lub sumy kontrolne poszczególnych wersji i poszczególnych układów sterowania (silnik lub, w stosownych przypadkach, układ oczyszczania spalin)
Metoda odczytu wersji oprogramowania i kalibracji	Np. objaśnienie działania narzędzia skanującego
2. Podstawowe strategie emisji	
BES x	Opis strategii x
BES y	Opis strategii y
3. Pomocnicze strategie emisji	
Przedstawienie AES	Stosunki hierarchiczne AES: która AES ma pierwszeństwo, jeżeli występuje więcej niż jedna
AES x	— Opis i uzasadnienie AES — Zmierzone lub modelowane parametry do celów aktywacji AES — Inne parametry stosowane do aktywacji AES — Wzrost emisji zanieczyszczeń i CO₂ podczas stosowania AES w porównaniu z BES — Szacunkową częstość aktywacji AES w trakcie eksploatacji pojazdu.
AES y	Jak wyżej

Poszerzony pakiet dokumentacji

Poszerzony pakiet dokumentacji ma następującą strukturę:

Poszerzony pakiet dokumentacji dotyczący stosowania AES nr YYY/OEM sporządzony zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257

Części	Punkt	Nazwa	Objaśnienie
Dokumenty wprowadzające		Pismo wprowadzające adresowane do organu udzielającego homologacji typu	Odniesienie do dokumentu zawierające informacje o jego wersji, dacie wydania i opatrzeniu go podpisem przez odpowiednią osobę w organizacji producenta
		Tabela z wykazem wersji	Opis zmian wprowadzonych w poszczególnych wersjach, ze wskazaniem zmienianej części
		Opis odpowiednich kategorii (emisji)	
		Tabela załączonych dokumentów	Wykaz wszystkich załączonych dokumentów

Części	Punkt	Nazwa	Objaśnienie
		Wzajemne odniesienia	(Wskazać, gdzie można znaleźć poszczególne wymogi ustanowione w rozporządzeniu)
		Deklaracja w sprawie braku urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych	+ podpis
Dokument podstawowy	0	Wykaz skrótów/skrótowców	
	1	OPIS OGÓLNY	
	1.1	Ogólne informacje na temat silnika	Opis głównych właściwości: pojemność, oczyszczanie spalin, ...
	1.2	Ogólna struktura układu	Schemat blokowy przedstawiający układ: wykaz czujników i siłowników, objaśnienie ogólnych funkcji silnika
	1.3	Odczyt wersji oprogramowania i kalibracji	Np. objaśnienie działania narzędzia skanującego
	2	Podstawowe strategie emisji	
	2.x	BES x	Opis strategii x
	2.y	BES y	Opis strategii y
	3	Pomocnicze strategie emisji	
	3.0	Przedstawienie AES	Stosunki hierarchiczne AES: opis i uzasadnienie (np. względy bezpieczeństwa, niezawodność itp.)
	3.x	AES x	3.x.1 Uzasadnienie AES 3.x.2 Zmierzone lub modelowane parametry do celów sporządzenia charakterystyki AES 3.x.3 Tryb działania AES – zastosowane parametry 3.x.4 Wpływ AES na zanieczyszczenia i CO ₂ 3.x.5 Szacunkową częstość aktywacji AES w trakcie eksploatacji pojazdu.
	3.y	AES y	3.y.1 3.y.2 itd.
	W tym miejscu limit 100 stron przestaje obowiązywać		
	Załącznik		Wykaz kategorii objętych przedmiotową BES-AES: w tym odniesienie do homologacji typu, odniesienie do oprogramowania, numer kalibracji, sumy kontrolne poszczególnych wersji i poszczególnych układów sterowania (silnik lub, w stosownych przypadkach, układ oczyszczania spalin)

Części	Punkt	Nazwa	Objaśnienie
Załączone dokumenty		Uwagi techniczne do uzasadnienia AES nr xxx	Ocena ryzyka lub uzasadnienie na podstawie wyników badania lub – w stosownych przypadkach – przykłady nagłych uszkodzeń
		Uwagi techniczne do uzasadnienia AES nr yyy	
		Sprawozdanie z badania na potrzeby oszacowań ilościowych dotyczących określonej AES	Sprawozdanie z badań dotyczące wszystkich konkretnych badań przeprowadzonych w celu uzasadnienia AES, szczegółowe informacje na temat warunków badania, opis pojazdu, data przeprowadzenia badań, wpływ na emisje lub poziom CO ₂ w przypadku uruchomienia lub nieuruchomienia AES

ZAŁĄCZNIK V

KONTROLA EMISJI GAZÓW ZE SKRZYNI KORBOWEJ**(BADANIE TYPU 3)**

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Producent zapewnia, aby układ wentylacji silnika nie umożliwiał emisji gazów ze skrzyni korbowej do atmosfery. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do wymogów dotyczących emisji ze skrzyni korbowej dla pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym.
 - 1.2. Wzór deklaracji producenta o zgodności z wymogami typu 3 określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
 - 1.3. W przypadku gdy organ udzielający homologacji zażąda przeprowadzenia badania demonstracyjnego w ramach homologacji typu, w ramach badania zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzenia w ramach nadzoru rynku, w niniejszym załączniku określono procedurę badania typu 3 weryfikującego emisje gazów ze skrzyni korbowej, jak opisano w sekcji 5.3.3 regulaminu ONZ nr 83.
2. WYMOGI OGÓLNE
 - 2.1. Wymogi ogólne dotyczące przeprowadzania badania typu 3 są opisane w pkt 1 i 2 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 83. Wyjątki opisano w pkt 2.2 poniżej.
 - 2.2. Stosuje się wskaźniki obciążenia drogowego dla pojazdu Low (VL). Jeżeli VL nie istnieje, należy stosować obciążenie drogowe dla VH. W takim przypadku VH definiuje się zgodnie z pkt 4.2.1.1.1 załącznika B4 do regulaminu ONZ nr 154. W przypadku stosowania metody interpolacji VL i VH określono w pkt 4.2.1.1.2 załącznika B4 do regulaminu ONZ nr 154.
3. WYMOGI TECHNICZNE
 - 3.1 Wymogi techniczne są określone w pkt 3–6 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 83.

Dodatek 1

DEKLARACJA PRODUCENTA O ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI BADANIA TYPU 3

(Producent):

(Adres producenta):

Oświadczam, że pojazdy objęte niniejszą homologacją/pojazdy wymienione w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ są zgodne z wymogami typu 3.

Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257:

☐ zainstalowany jest układ z zamkniętą skrzynią korbową.

☐ emisje ze skrzyni korbowej kierowane są bezpośrednio lub pośrednio do rury wydechowej pojazdu.

☐ emisje ze skrzyni korbowej kierowane są do jakiegokolwiek innego systemu, który zapobiega emisji gazów ze skrzyni korbowej do atmosfery.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽²⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽³⁾]

Załączone dokumenty

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

ZAŁĄCZNIK VI

OZNACZANIE EMISJI PAR**(BADANIE TYPU 4)**

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku przedstawiono metodę określania poziomów emisji par w przypadku pojazdów lekkich w sposób powtarzalny i odtwarzalny, którą opracowano w taki sposób, aby była reprezentatywna względem rzeczywistego użytkowania pojazdu.

2. WYMOGI OGÓLNE

Wymogi ogólne dotyczące przeprowadzania badania typu 4 określono w pkt 6.6 regulaminu ONZ nr 154. Wartości graniczne znajdują się w tabeli 3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące przeprowadzania badania typu 4 określono w załączniku C3 do regulaminu ONZ nr 154.

ZAŁĄCZNIK VII

SPRAWDZANIE TRWAŁOŚCI UKŁADÓW KONTROLI EMISJI

(BADANIE TYPU 5)

1. DEKLARACJA

- 1.1. Na potrzeby homologacji typu producent musi dostarczyć organowi udzielającemu homologacji podpisane oświadczenie o zgodności z wymogami dotyczącymi trwałości układów kontroli emisji.

Deklaracja zgodności zawiera również mające zastosowanie współczynniki pogorszenia określone zgodnie z procedurami podanymi w załączniku C4 do regulaminu ONZ nr 154 lub wszelkimi innymi odpowiednimi środkami wybranymi przez producenta.

Wzór deklaracji producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi trwałości układów kontroli emisji określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

- 1.2. W przypadku gdy do celów kontroli zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzenia w ramach nadzoru rynku wymagane jest przeprowadzenie badania w trakcie głównego okresu eksploatacji lub dodatkowego okresu eksploatacji, badanie to musi być przeprowadzone zgodnie z wymogami dotyczącymi wykazania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin obowiązującymi przy homologacji typu. Ponadto badanie to musi być zgodne ze zwykłymi procedurami badania zgodności eksploatacyjnej i badania w ramach nadzoru rynku, takimi jak inspekcja pojazdu przed badaniem.
- 1.3. Współczynników pogorszenia nie stosuje się, jeżeli przebieg pojazdu przekracza 15 000 km.
- 1.4. W przypadku badań przeprowadzanych w dodatkowym okresie eksploatacji przy ocenie badań stosuje się mnożnik trwałości określony w tabeli 2 w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2024/1257.
-

Dodatek 1

DEKLARACJA PRODUCENTA O ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI BADANIA TYPU 5

(Producent):

(Adres producenta):

Oświadczam, że pojazdy objęte niniejszą homologacją/pojazdy wymienione w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ są zgodne z wymogami typu 5 dotyczącymi trwałości układu kontroli emisji spalin w całym głównym okresie eksploatacji i dodatkowym okresie eksploatacji, zgodnie z definicją zawartą w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

W przypadku badań WLTP typu 1 przeprowadzanych do celów homologacji typu lub badania zgodności produkcji do określenia ostatecznych wyników emisji zanieczyszczeń stosuje się następujące (domyślne) współczynniki pogorszenia:

Współczynniki pogorszenia (DF) silnika o zapłonie samoczynnym ⁽²⁾							
	NO _x	CO	THC	NMHC	HC+NO _x	PM	PN
Mnożnikowe			-	-			
Addytywne			-	-			

Współczynniki pogorszenia (DF) silnika o zapłonie iskrowym ¹⁰							
	NO _x	CO	THC	NMHC	HC+NO _x	PM	PN
Mnożnikowy (domyślny)	1 600	1 500	1 300	1 300	-	1 000	1 000
Mnożnikowe					-		
Addytywne					-		

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽³⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽⁴⁾]

Załączone dokumenty

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Zaokrąglone do trzech miejsc po przecinku.⁽³⁾ Sporządzono w Unii.⁽⁴⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

ZAŁĄCZNIK VIII

SPRAWDZANIE ŚREDNICH EMISJI SPALIN W NISKICH TEMPERATURACH OTOCZENIA

(BADANIE TYPU 6)

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. W niniejszym załączniku opisano wymagane wyposażenie oraz procedurę przeprowadzania badania typu 6 w celu sprawdzenia emisji w niskich temperaturach otoczenia.
2. WYMOGI OGÓLNE
 - 2.1. Wymogi ogólne dotyczące badania typu 6 określono w sekcji 5.3.5 regulaminu ONZ nr 83.
3. WYMOGI TECHNICZNE
 - 3.1. Wymogi techniczne i specyfikacje określono w sekcjach od 2 do 6 załącznika 8 do Regulaminu ONZ nr 83.

ZAŁĄCZNIK IX

SPECYFIKACJE PALIW WZORCOWYCH

1. PALIWA WZORCOWE
 - 1.1. Specyfikacje paliw wzorcowych określono w załączniku B3 do regulaminu ONZ nr 154.
2. PALIWA WZORCOWE PRZEZNACZONE DO BADANIA EMISJI W NISKICH TEMPERATURACH OTOCZENIA – BADANIE TYPU 6
 - 2.1. Specyfikacje paliw wzorcowych stosowanych w badaniu typu 6 określono w załączniku 10 i załączniku 10a do regulaminu ONZ nr 83.

ZAŁĄCZNIK X

SYGNALIZATOR ZMIANY BIEGÓW (GSI)

1. WPROWADZENIE

- 1.1. W niniejszym załączniku sprecyzowano niektóre wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń spalinowych w rzeczywistych warunkach eksploatacji, w tym podczas jazdy zgodnie ze wskazaniem sygnalizatora zmiany biegów (GSI).

2. WYMOGI OGÓLNE

- 2.1. Rozporządzenie (UE) 2019/2144 reguluje kwestię sygnalizatorów zmiany biegów (GSI), których głównym celem jest minimalizacja zużycia paliwa przez pojazd, gdy kierowca stosuje się do ich wskazań.
- 2.2. Zastosowanie mają specyfikacje techniczne sygnalizatorów zmiany biegów określone w części 2 załącznika IX do rozporządzenia (UE) 2021/535 ⁽¹⁾.

3. DOPRECYZOWANIE WYMOGÓW

- 3.1. Specyfikacje techniczne dla sygnalizatorów zmiany biegów określone w części 2 załącznika IX do rozporządzenia (UE) 2021/535 mają zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ wyposażonych w ręczną skrzynię biegów, którą można obsługiwać wyłącznie w trybie ręcznym.
- 3.2. Sekcję 5.2 CZĘŚĆ 2 załącznika IX do rozporządzenia (UE) 2021/535 dotyczącą wymogów funkcjonalnych dla sygnalizatorów zmiany biegów (GSI) należy rozumieć jako doprecyzowanie zawierające niewyczerpujące przykłady.

W odniesieniu do przepisu, zgodnie z którym strategia GSI powinna umożliwiać terminowe funkcjonowanie urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń i minimalizować czas ich podgrzewania, „terminowe funkcjonowanie urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń” należy rozumieć jako zapewnienie zgodności z wymogami dotyczącymi emisji zanieczyszczeń spalinowych określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/535/oj).

ZAŁĄCZNIK XI

DIAGNOSTYKA POKŁADOWA (OBD) W POJAZDACH SILNIKOWYCH

1. WPROWADZENIE
- 1.1. Niniejszy załącznik określa funkcjonalne aspekty pokładowych układów diagnostycznych (OBD) związanych z kontrolą emisji zanieczyszczeń przez pojazdy silnikowe.
2. WYMOGI OGÓLNE
- 2.1. Wymogi dotyczące układów OBD określone w pkt 6.8 regulaminu ONZ nr 154 stosuje się do celów niniejszego załącznika.
- 2.2. Wzór deklaracji producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi OBD do celów homologacji typu określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
3. PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE NIEPRAWIDŁOWOŚCI W DZIAŁANIU UKŁADÓW OBD
- 3.1. Przepisy administracyjne dotyczące nieprawidłowości w działaniu układów OBD określone w art. 7 ust. 3 są określone w sekcji 4 załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154, z następującymi wyjątkami:
- 3.2. Odniesienie do „wartości progowych OBD” w pkt 4.2.2 załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154 należy rozumieć jako odniesienie do wartości progowych OBD w tabeli 4A w pkt 6.8.2 regulaminu ONZ nr 154.
- 3.3. Pkt 4.6 akapit drugi załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154 rozumie się w następujący sposób:
„Organ udzielający homologacji typu powiadamia o swojej decyzji o zatwierdzeniu wniosku o uznanie nieprawidłowości zgodnie z art. 7 ust. 3.”.
4. WYMOGI TECHNICZNE
- 4.1. Definicje, wymogi i badania dotyczące układów OBD określone w pkt 3.10, 4, 5.10, 6.8 i załączniku C5 do regulaminu ONZ nr 154 mają zastosowanie do celów niniejszego załącznika. Deklaracja producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi OBD zgodnie z pkt 2.2 niniejszego załącznika musi zastąpić wymogi dotyczące badań demonstracyjnych OBD podczas homologacji typu ⁽¹⁾.
- 4.2. Odniesienia do docelowego okresu eksploatacji należy rozumieć jako odniesienia do dodatkowego okresu eksploatacji, jak określono w tabeli 1 w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

⁽¹⁾ Deklaracja zgodności producenta z wymogami dotyczącymi OBD zgodnie z pkt 2.2 niniejszego załącznika zastępuje wymogi dotyczące badań demonstracyjnych OBD oraz wymogi dotyczące sprawozdawczości IUPR określone w dodatku 1 do załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154.

Dodatek 1

**DEKLARACJA PRODUCENTA O ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI OBD DO CELÓW
HOMOLOGACJI TYPU**

(Producent):

(Adres producenta):

oświadcza, że:

- 1) Pojazdy objęte niniejszą homologacją/pojazdy wymienione w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) 2024/1257 i jego przepisami wykonawczymi dotyczącymi układu OBD;
- 2) załącznik II do niniejszej deklaracji zawiera wykaz wszelkich zwolnień lub nieprawidłowości dotyczących tych pojazdów w zakresie przepisów dotyczących OBD określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽²⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽³⁾]

Załączone dokumenty

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach)

Załącznik II: Wykaz wszelkich zwolnień lub nieprawidłowości dotyczących tych pojazdów w zakresie przepisów dotyczących OBD określonych w niniejszym rozporządzeniu

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

ZAŁĄCZNIK XII

**HOMOLOGACJA TYPU POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W EKOINNOWACJE ORAZ OKREŚLENIE POZIOMU
EMISJI CO₂ I ZUŻYCIA PALIWA W POJAZDACH PRZEDSTAWIONYCH DO WIELOSTOPNIOWEJ
HOMOLOGACJI TYPU LUB DO DOPUSZCZENIA INDYWIDUALNEGO**

1. HOMOLOGACJA TYPU POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W EKOINNOWACJE
 - 1.1. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2023/2767 producent, który chce odnieść korzyść ze zmniejszenia swoich średnich indywidualnych emisji CO₂ dzięki ograniczeniu emisji CO₂ wynikającemu z ekoinnovazione, składa do organu udzielającego homologacji wniosek o świadectwo homologacji typu UE w zakresie emisji pojazdu, w którym zastosowano ekoinnovazione.
 - 1.2. Organ udzielający homologacji typu określa ograniczenie emisji CO₂ wynikające z ekoinnovazione zgodnie z art. 30 rozporządzenia (UE) 2018/858 z zastosowaniem metodyki określonej w decyzji wykonawczej Komisji w sprawie zatwierdzenia tej technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2023/2767.
2. OKREŚLENIE POZIOMU EMISJI CO₂ I ZUŻYCIA PALIWA W POJAZDACH PRZEDSTAWIONYCH DO WIELOSTOPNIOWEJ HOMOLOGACJI TYPU LUB DO DOPUSZCZENIA INDYWIDUALNEGO
 - 2.1. W przypadku wielostopniowej homologacji typu do celów określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdu niekompletnego lub skompletowanego stosuje się procedury określone w załączniku XXI.
 - 2.2. Na zasadzie odstępstwa od pkt 2.1, na wniosek producenta na ostatnim etapie, w przypadku gdy pojazd podstawowy jest niekompletny, a producent pojazdu podstawowego udostępnił narzędzie obliczeniowe umożliwiające określenie ostatecznego zużycia paliwa i emisji CO₂ zgodnie z załącznikiem B7 do regulaminu ONZ nr 154 na podstawie parametrów pojazdów skompletowanych, wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdu skompletowanego oblicza producent na ostatnim etapie na podstawie parametrów tego pojazdu określonych w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154.

W tym celu producent pojazdu bazowego musi ustalić rodzinę macierzy obciążenia drogowego określoną w pkt 6.3.4 regulaminu ONZ nr 154 w oparciu o parametry reprezentatywnego pojazdu budowanego wieloetapowo zgodnie z pkt 4.2.1.4 załącznika B4 do regulaminu ONZ nr 154.

Producent pojazdu podstawowego oblicza współczynniki obciążenia drogowego pojazdu HM i LM z rodziny macierzy obciążenia drogowego zgodnie z pkt 5 załącznika B4 do regulaminu ONZ nr 154 i określa emisję CO₂ i zużycie paliwa tych pojazdów w badaniu typu 1. Obliczenia obciążenia drogowego oraz oporu jazdy dla pojedynczego pojazdu budowanego wieloetapowo przeprowadza producent gotowego pojazdu zgodnie z pkt 5.1 załącznika B4 do regulaminu ONZ nr 154. Wartości te wprowadza się do narzędzia obliczeniowego w celu określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazd skompletowany.

- 2.3. Na zasadzie odstępstwa od pkt 2.1, w przypadku gdy pojazd podstawowy jest pojazdem kompletnym, producent na ostatnim etapie określa poziom emisji CO₂ pojazdu skompletowanego na podstawie informacji przekazanych przez producenta pojazdu podstawowego. Emisję CO₂ określa się zgodnie z metodą interpolacji CO₂ z wykorzystaniem odpowiednich danych z pojazdu skompletowanego lub oblicza na podstawie parametrów pojazdu skompletowanego, jak określono w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154, przy użyciu narzędzia obliczeniowego, o którym mowa w pkt 2.2, jeżeli zostało ono dostarczone przez producenta pojazdu podstawowego. Jeżeli interpolacja CO₂ nie jest możliwa lub narzędzie nie jest dostępne, za zgodą organu udzielającego homologacji, przyjmuje się, że emisje CO₂ pojazdu skompletowanego to emisje CO₂ pojazdu High określone dla pojazdu podstawowego.

- 2.4. Producent na ostatnim etapie włącza do świadectwa zgodności informacje dotyczące pojazdu skompletowanego oraz informacje dotyczące pojazdu podstawowego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/683.

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo przedstawionych do dopuszczenia indywidualnego świadectwo dopuszczenia indywidualnego zawiera następujące informacje:

- a) poziom emisji CO₂ zmierzony metodą określoną w pkt 2.1 lub, w stosownych przypadkach, w pkt 2.2 lub 2.3;
 - b) masę pojazdu skompletowanego gotowego do jazdy;
 - c) typ, wariant i wersję pojazdu podstawowego;
 - d) numer homologacji typu pojazdu podstawowego;
 - e) nazwę i adres producenta pojazdu bazowego;
 - f) masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy.
-

ZAŁĄCZNIK XIII

HOMOLOGACJA TYPU W ZAKRESIE EMISJI DLA URZĄDZEŃ KONTROLUJĄCYCH EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ STANOWIĄCYCH CZĘŚCI ZAMIENNE JAKO ODDZIELNYCH ZESPOŁÓW TECHNICZNYCH

1. WPROWADZENIE

- 1.1. W niniejszym załączniku określono dodatkowy wymóg dotyczący homologacji typu WE dla urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne jako oddzielnych zespołów technicznych.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Oznaczenie

Oryginalne urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne powinny nosić co najmniej następujące oznaczenia identyfikacyjne:

- a) nazwę lub znak handlowy producenta pojazdu;
- b) markę i numer identyfikacyjny części oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną, jak odnotowano w informacjach wymienionych w pkt 2.3.

2.2. Dokumentacja

Do oryginalnych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne załącza się następujące informacje:

- a) nazwę lub znak handlowy producenta pojazdu;
- b) markę i numer identyfikacyjny części oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną, jak odnotowano w informacjach wymienionych w pkt 2.3;
- c) pojazdy, dla których oryginalne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną jest typu objętego pkt 2.3 uzupełnienia do dodatku 4 do załącznika I, włączając, gdzie stosowne, oznakowanie w celu określenia, czy oryginalne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną nadaje się do zamontowania w pojeździe wyposażonym w pokładowy układ diagnostyczny (OBD);
- d) instrukcje montażu, gdzie jest to konieczne.

Informacje te są dostępne w katalogu produktów rozprowadzanym do punktów sprzedaży przez producenta pojazdu.

- 2.3. Producent pojazdu dostarcza służbie technicznej lub organowi udzielającemu homologacji niezbędne informacje w formacie elektronicznym, które stanowią powiązanie między właściwymi numerami podzespołów a dokumentacją homologacji typu.

Informacje te obejmują co następuje:

- a) markę(-i) i typ(-y) pojazdu;
- b) markę(-i) i typ(-y) oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną;
- c) numer(-y) części oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną;
- d) numer homologacji typu właściwego(-ych) typu(-ów) pojazdu w zakresie emisji.

3. ZNAK HOMOLOGACJI TYPU UE ODDZIELNEGO ZESPOŁU TECHNICZNEGO

- 3.1. Każde urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną, odpowiadające typowi homologowanemu na mocy niniejszego rozporządzenia jako oddzielny zespół techniczny, otrzymuje znak homologacji typu UE.

- 3.2. Znak ten składa się z prostokąta otaczającego małą literę „e”, po której następuje numer określający państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu UE zgodnie z systemem numeracji określonym w rozporządzeniu (UE) 2020/683.

Znak homologacji typu UE obejmuje również w pobliżu prostokąta „podstawowy numer homologacji” zawarty w sekcji 4 numeru homologacji typu, o którym mowa w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2020/683, poprzedzony dwiema cyframi odpowiadającymi kolejnemu numerowi przyporządkowanemu najnowszej znaczącej zmianie technicznej wprowadzonej do niniejszego rozporządzenia na dzień udzielenia homologacji typu UE dla oddzielnego zespołu technicznego. W przypadku niniejszego rozporządzenia tym numerem porządkowym jest 00.

- 3.3. Znak homologacji typu UE umieszcza się na urządzeniu kontrolującym emisję zanieczyszczeń stanowiącym część zamienną w sposób zapewniający czytelność i trwałość. Jeśli jest to możliwe, znak musi być widoczny podczas instalacji w pojeździe urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną.
- 3.4. W dodatku 3 do niniejszego załącznika znajduje się przykład znaku homologacji typu UE.
- 4. WYMOGI TECHNICZNE
 - 4.1. Wymogi dotyczące homologacji typu WE dla urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne są określone w pkt 5 regulaminu ONZ nr 103. Wyjątki opisano w pkt 4.1.1–4.1.4.
 - 4.1.1. Odniesienie do „cyklu badań” w pkt 5 regulaminu ONZ nr 103 należy rozumieć jako odniesienie do takiego samego badania typu 1 oraz cyklu badań typu 1 jak zastosowane do pierwotnej homologacji typu pojazdu.
 - 4.1.2. Pojęcie „katalizator” użyte w pkt 5 regulaminu ONZ nr 103 należy rozumieć jako oznaczające „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń”.
 - 4.1.3. Regulowane zanieczyszczenia, o których mowa w pkt 5.2.3 regulaminu ONZ nr 103, zastępuje się wszystkimi substancjami zanieczyszczającymi podanymi w tabeli 1 w załączniku 1 do rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne do pojazdów, którym udzielono homologacji typu na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1257.
 - 4.1.4. W odniesieniu do urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne do pojazdów, którym udzielono homologacji typu na mocy rozporządzenia (UE) 2024/1257, wymogi dotyczące trwałości i powiązane z nimi współczynniki pogorszenia określone w pkt 5 regulaminu ONZ nr 103 odnoszą się do wymogów określonych w załączniku VII do niniejszego rozporządzenia.
 - 4.2. W odniesieniu do pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, jeżeli emisje NMHC mierzone podczas badania demonstracyjnego nowego katalizatora w wyposażeniu oryginalnym, przeprowadzanego zgodnie z pkt 5.2.1 regulaminu ONZ nr 103, są wyższe od wartości uzyskanych podczas homologacji typu pojazdu, ich różnicę dodaje się do wartości progowych OBD. Wartości progowe OBD określono w tabeli 4A w pkt 6.8.2 w regulaminie ONZ nr 154.
 - 4.3. Poprawione wartości progowe OBD będą stosowane podczas badań zgodności układu OBD, określonych w pkt 5.5–5.5.5 regulaminu EKG ONZ nr 103. W szczególności, jeżeli stosuje się przekroczenie wartości dopuszczonych w pkt 1 dodatku 1 do załącznika C5 do regulaminu ONZ nr 154.
 - 4.4. Wymogi dotyczące układów okresowej regeneracji stanowiących części zamienne
 - 4.4.1. Wymogi dotyczące emisji
 - 4.4.1.1. Pojazd(-y) określony(-e) w art. 13 ust. 3, 4 i 5 wyposażony(-e) w stanowiący część zamienną układ okresowej regeneracji typu, dla którego wnioskowana jest homologacja typu, poddaje się badaniom opisanym w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154, w celu porównania jego(ich) działania z działaniem takiego samego pojazdu wyposażonego w oryginalny układ okresowej regeneracji.
 - 4.4.1.2. Odniesienie do „badania typu 1” i „cyklu badań typu 1” w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154 oraz do „cyklu badań” w sekcji 5 regulaminu ONZ nr 103 należy rozumieć jako odniesienie do takiego samego badania typu 1 oraz cyklu badań typu 1 jak zastosowane do pierwotnej homologacji typu pojazdu.
 - 4.4.2. Określenie podstawy do porównania
 - 4.4.2.1. Pojazd musi być wyposażony w nowy oryginalny układ okresowej regeneracji. Działanie tego układu w odniesieniu do emisji ustala się zgodnie procedurą badania opisaną w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154.

4.4.2.1.1. Odniesienie do „badania typu 1” i „cyklu badań typu 1” w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154 oraz do „cyklu badań” w sekcji 5 regulaminu ONZ nr 103 należy rozumieć jako odniesienie do takiego samego badania typu 1 oraz cyklu badań typu 1 jak zastosowane do pierwotnej homologacji typu pojazdu.

4.4.2.2. Na żądanie składającego wniosek o homologację komponentu stanowiącego część zamienną, organ udzielający homologacji udostępnia, na zasadzie niedyskryminacji i dla każdego badanego pojazdu, informacje określone w pkt 3.2.12.2.10.2 dokumentu informacyjnego zawartego w załączniku A1 do regulaminu ONZ nr 154.

4.4.3. Badanie gazów spalinowych w układzie okresowej regeneracji stanowiącym część zamienną

4.4.3.1. Oryginalny układ okresowej regeneracji badanego(-ych) pojazdu(-ów) zastępuje się układem okresowej regeneracji stanowiącym część zamienną. Działanie tego układu w odniesieniu do emisji ustala się zgodnie procedurą badania opisaną w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154.

4.4.3.1.1. Odniesienie do „badania typu 1” i „cyklu badań typu 1” w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154 oraz do „cyklu badań” w sekcji 5 regulaminu ONZ nr 103 należy rozumieć jako odniesienie do takiego samego badania typu 1 oraz cyklu badań typu 1 jak zastosowane do pierwotnej homologacji typu pojazdu.

4.4.3.2. W celu ustalenia współczynnika D układu okresowej regeneracji stanowiącego część zamienną można zastosować dowolną z metod badania silnika na stanowisku badawczym, o których mowa w dodatku 1 do załącznika B6 do regulaminu ONZ nr 154.

4.4.4. Inne wymogi

Do układów okresowej regeneracji stanowiących części zamienne stosuje się wymogi określone w pkt 5.2.3, 5.3, 5.4 i 5.5 regulaminu ONZ nr 103. W tych punktach słowo „reaktor katalityczny” rozumie się jako „układ okresowej regeneracji”. Wyjątki przewidziane w punktach w sekcji 4.1 niniejszego załącznika mają zastosowanie również do układów okresowej regeneracji.

5. DOKUMENTACJA

5.1. Każde urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną jest wyraźnie i trwale oznakowane nazwą lub marką producenta i towarzyszą mu następujące informacje:

a) pojazdy (w tym rok produkcji), dla których homologowano urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną, w tym, w stosownym przypadku, oznakowanie pozwalające określić, czy urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną nadaje się do zamontowania w pojeździe, który jest wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny (OBD);

b) instrukcje montażu, gdzie jest to konieczne.

Informacje te muszą być dostępne w katalogu produktów rozprowadzanym do punktów sprzedaży przez producenta urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne.

6. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

6.1. Środki mające na celu zapewnienie zgodności produkcji przyjmuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 31 rozporządzenia (UE) 2018/858.

6.2. Przepisy szczególne

6.2.1. Kontrole, o których mowa w pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/858 obejmują zgodność z charakterystyką podaną w art. 5 pkt 3 niniejszego rozporządzenia.

- 6.2.2. Do celów stosowania art. 31 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/858 można przeprowadzać badania opisane w pkt 4.4.1 niniejszego załącznika i pkt 5.2 regulaminu EKG ONZ nr 103 (wymogi dotyczące emisji). W tym przypadku posiadacz homologacji typu może zwrócić się o alternatywne zastosowanie, jako podstawy dla porównania, nie oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję, lecz urządzenia kontrolującego emisję stanowiącego część zamienną, użytego podczas badań homologacji typu (lub innego egzemplarza, którego zgodność z homologowanym typem została dowiedziona). Średnie wartości emisji zmierzone przy użyciu weryfikowanego egzemplarza nie mogą przekraczać średnich wartości zmierzonych przy użyciu egzemplarza odniesienia o więcej niż o 15 %.
-

Dodatek 1

WZÓR

Dokument informacyjny nr ...

dotyczący homologacji typu UE urządzeń kontrolujących emisję stanowiących części zamienne

W stosownych przypadkach poniższe informacje należy dostarczyć w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Wszystkie rysunki muszą być w formacie A4 lub złożone do formatu A4, w odpowiedniej skali i o dostatecznym stopniu szczegółowości. Ewentualne fotografie muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, przedstawia się informacje dotyczące ich działania.

0. INFORMACJE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): ...

0.2. Typ: ...

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)): ...

0.5. Nazwa i adres producenta: ...

W stosownych przypadkach nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela: ...

0.7. W przypadku komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji UE: ...

0.8. Nazwy i adresy zakładów montażowych: ...

1. OPIS URZĄDZENIA

1.1. Marka i typ urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną: ...

1.2. Rysunki urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną, określające w szczególności wszystkie charakterystyki wymienione w art. 3 pkt 5 niniejszego rozporządzenia:

1.3. Opis typu lub typów pojazdu w zakresie emisji, w których stosowane ma być urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną: ...

1.3.1. Numer(-y) lub symbol(-e) charakteryzujące typ(-y) silnika i pojazdu w zakresie emisji: ...

1.3.2. Czy urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną ma w zamierzeniu spełniać wymogi OBD (Tak/Nie) ⁽¹⁾

1.4. Opis i rysunki pokazujące położenie urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną względem kolektora(-ów) wydechowego(-ych) silnika: ...

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 2

WZÓR ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU UE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU UE

Pieczęć organu administracji

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu UE ⁽¹⁾, ...,
- rozszerzenia homologacji typu UE ⁽²⁾, ...,
- odmowy udzielenia homologacji typu WE ⁽³⁾, ...,
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽⁴⁾, ...,

dla typu części/oddzielnego zespołu technicznego ⁽⁵⁾

w odniesieniu do rozporządzenia (UE) 2024/1257, wykonanego rozporządzeniem (UE) 2025/1706.

Rozporządzenie (UE) 2024/1257 lub rozporządzenie (UE) 2025/1706, ostatnio zmienione ...

Numer homologacji typu UE: ...

Powód rozszerzenia: ...

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): ...
- 0.2. Typ: ...
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczono go na komponencie/oddzielnym zespole technicznym ⁽⁶⁾: ...
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia: ...
- 0.5. Nazwa i adres producenta: ...
- 0.7. W przypadku komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji UE: ...
- 0.8. Nazwy i adresy zakładów montażowych: ...
- 0.9. W stosownych przypadkach nazwa i adres przedstawiciela producenta ...

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽³⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽⁴⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽⁵⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽⁶⁾ Jeżeli identyfikator typu zawiera znaki nieistotne dla opisu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dane świadectwo homologacji typu, takie znaki przedstawia się w dokumencie za pomocą symbolu „?” (np. ABC??123??).

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Marka i typ urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną: ...
 - 1.2. Typ(-y) pojazdu w zakresie emisji, dla którego(-ych) typ urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń kwalifikuje się jako część zamienna: ...
 - 1.3. Typ(-y) pojazdu(-ów), w których było badane urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną: ...
 - 1.3.1. Czy wykazano, że urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące część zamienną jest zgodne z wymogami układu OBD (tak/nie) (?): ...
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań: ...
3. Data sprawozdania z badań: ...
4. Numer sprawozdania z badań: ...
5. Uwagi: ...
6. Miejscowość: ...
7. Data: ...
8. Podpis: ...

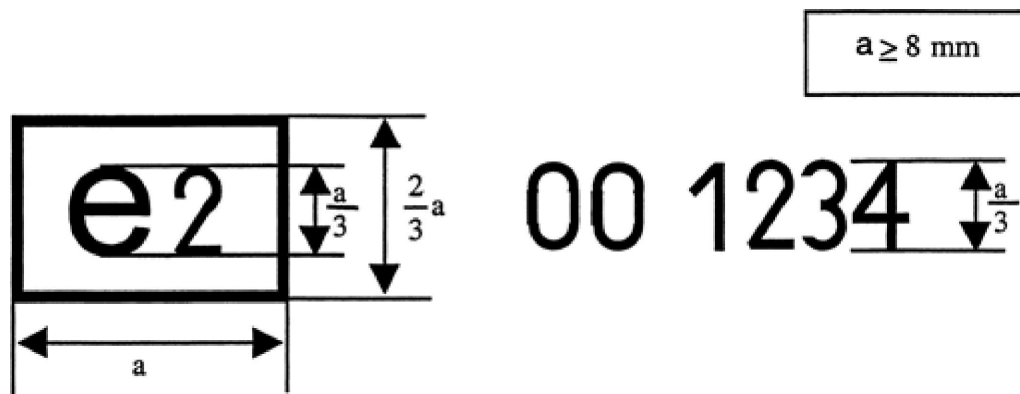
Załączniki:	Pakiet informacyjny.
-------------	----------------------

(?) Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 3

Wzór znaków homologacji typu w zakresie emisji

(zob.: pkt 3.2 niniejszego załącznika)



Powyższy znak homologacji typu przymocowany do komponentu urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń stanowiącego część zamienną pokazuje, że dany typ został homologowany we Francji (e 2) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Pierwsze dwie cyfry numeru homologacji (00) wskazują, że homologacji dla tej części udzielono zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Następne cztery cyfry (1234) są nadane urządzeniu kontrolującemu emisję zanieczyszczeń stanowiącemu część zamienną przez organ udzielający homologacji jako podstawowy numer homologacji.

ZAŁĄCZNIK XIV

ZABEZPIECZENIA PRZED INGERENCJĄ, BEZPIECZEŃSTWO I CYBERBEZPIECZEŃSTWO

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku określono środki dotyczące homologacji typu układów zabezpieczenia przed ingerencją, układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają definicje przedstawione w regulaminie ONZ nr 155 ⁽¹⁾.

Termin „ataki” należy rozumieć jako działania obejmujące próby ingerencji, omijania zabezpieczeń oraz cyberataki.

3. WYMOGI W ZAKRESIE HOMOLOGACJI TYPU

3.1. Obowiązki producentów

Obowiązkiem producenta jest wyposażenie danego typu pojazdu (w zakresie emisji) w odpowiednie środki zabezpieczenia przed ingerencją, środki bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa, które zapewniają odporność na ingerencję oraz na zagrożenia bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa występujące na wszystkich etapach okresu eksploatacji pojazdu.

Aby wypełnić ten obowiązek, należy w jak największym stopniu ograniczyć występowanie luk mogących prowadzić do ingerencji, w oparciu o najlepszą wiedzę dostępną w momencie udzielania homologacji typu, we wszystkich układach wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Uznaje się, że zgodność z tym wymogiem jest zachowana, gdy:

- a) typ pojazdu w odniesieniu do emisji spełnia wymogi regulaminu ONZ nr 155 oraz
- b) analiza luk/zagrożeń oraz ocena ryzyka przeprowadzone przez producenta uwzględniają, w stosownych przypadkach, cele rozporządzenia (UE) 2024/1257, a w szczególności:
 - (i) w odniesieniu do układu wtrysku paliwa i odczynnika, jednostek sterujących silnikiem i silników oraz układów kontroli emisji zanieczyszczeń producent uwzględnia w analizie luk/zagrożeń oraz ocenie ryzyka co najmniej luki/zagrożenia wysokiego poziomu, przykłady luk lub metod ataku oraz przykłady środków zaradczych określonych w tabeli 4.1 w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
 - (ii) w odniesieniu do OBM, OBD i przyrządu OBFCM producent uwzględnia w analizie luk/zagrożeń oraz ocenie ryzyka co najmniej luki/zagrożenia wysokiego poziomu, przykłady luk lub metod ataku oraz przykłady środków zaradczych określonych w tabeli 4.2 w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
 - (iii) w odniesieniu do drogomierza całkowita wskazana odległość i całkowita odległość są chronione zgodnie z regulaminem ONZ nr 39 ⁽²⁾ zmienionym seria poprawek 02;
 - (iv) w odniesieniu do akumulatorów trakcyjnych i powiązanych systemów zarządzania, silnika elektrycznego oraz powiązanych jednostek sterujących, a także środowiskowego paszportu pojazdu producent uwzględnia w analizie luk/zagrożeń oraz ocenie ryzyka co najmniej luki/zagrożenia wysokiego poziomu, przykłady luk lub metod ataku oraz przykłady środków zaradczych określonych w tabeli 4.3 w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

Bez uszczerbku dla wymogów pkt 7.2.2.2 lit. g) regulaminu ONZ nr 155 producent monitoruje przypadki udanych ataków na którykolwiek z układów wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, wykrywa je, reaguje na nie i informuje o nich organ udzielający homologacji.

⁽¹⁾ Regulamin ONZ nr 155 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem (Dz.U. L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj>).

⁽²⁾ Regulamin ONZ nr 39 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie zespołów prędkościomierza i drogomierza oraz ich montażu [2018/1857] (Dz.U. L 302 z 28.11.2018, s. 106, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1857/oj>).

3.2. Obowiązki organów udzielających homologacji

Bez uszczerbku dla wymogów pkt 5.1.1 regulaminu ONZ nr 155 organy udzielające homologacji typu sprawdzają, czy analiza luk/zagrożeń oraz ocena ryzyka przeprowadzone przez producenta są odpowiednie i wystarczające. Weryfikacja ta ma na celu zapewnienie, aby luki i zagrożenia określone w tabelach w dodatku 1 zostały odpowiednio uwzględnione przez producenta. Przykłady przedstawione w tych tabelach należy traktować jako punkt odniesienia.

Organ udzielający homologacji typu może zażądać dodatkowej dokumentacji w celu sprawdzenia, czy proponowane działania łagodzące zostały prawidłowo wdrożone.

Organy udzielające homologacji typu zachęca się do wymiany najlepszych praktyk i doświadczeń w ramach forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2018/858.

3.3. Obowiązki organów nadzoru rynku

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/858 ⁽³⁾ organy nadzoru rynku przeprowadzają regularne badania, aby sprawdzić, czy środki zabezpieczenia przed ingerencją, środki bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa są wystarczające. Organy nadzoru rynku są odpowiedzialne za wybór pojazdów, stosowanie odpowiednich metod badań, działania następcze, sprawozdawczość oraz środki naprawcze lub ograniczające.

3.3.1. Dobór pojazdów na potrzeby nadzoru rynku

Podczas przeprowadzania badań w ramach nadzoru rynku organy nadzoru rynku wybierają typy pojazdów w odniesieniu do emisji, które mają być badane, na podstawie oceny ryzyka. Typy pojazdów (w odniesieniu do emisji) uznane za stwarzające większe ryzyko zgodnie z oceną ryzyka podlegają priorytetowemu badaniu zgodnie z pkt 3.3.2.

W ocenie ryzyka uwzględnia się następujące aspekty:

- a) dowody na szeroką dostępność skutecznych produktów ograniczających ingerencje w określone typy pojazdów w odniesieniu do emisji;
- b) dowody na istnienie luk dotyczących określonych typów pojazdów w odniesieniu do emisji;
- c) dowody na powszechność ingerencji w przypadku określonych typów pojazdów w odniesieniu do emisji (w tym m.in. dane OBM przedłożone przez producentów pojazdów);
- d) liczbę pojazdów należących do określonych typów pojazdów w eksploatacji w odniesieniu do emisji;
- e) inne istotne informacje, w tym wyniki badań przeprowadzonych przez uznane osoby trzecie oraz informacje wymieniane w ramach forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2018/858.

3.3.2. Metody badania

Organy nadzoru rynku mogą stosować dowolną metodę badawczą w celu ustalenia, czy pojazdy należące do określonego typu pojazdu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń są wystarczająco chronione przed atakami, które mogłyby mieć wpływ na właściwe funkcjonowanie układów wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257. Organy nadzoru rynku zachęca się do wymiany najlepszych praktyk i doświadczeń w ramach forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2018/858.

Przed przystąpieniem do badań należy sprawdzić stan każdego badanego pojazdu, a w szczególności należy potwierdzić prawidłowe działanie układów wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz brak ataku w tych układach w zakresie objętym badaniem. Weryfikacja taka musi potwierdzać, że nie zapisano żadnego istotnego kodu błędu ani że nie świeci się żaden istotny wskaźnik ostrzegawczy, żaden ze stanów monitorowania emisji zanieczyszczeń nie jest oznaczony jako „błąd”, a poziom wykrywania ingerencji określony w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707 zgłaszany przez OBM odpowiada „poziomowi 0”.

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

Weryfikacja ta obejmuje również, w stosownych przypadkach, przeprowadzenie badania *ex ante* typu 1 lub badania RDE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Badanie ataku nie może zostać przeprowadzone, jeżeli wyniki emisji uzyskane w badaniu *ex ante* nie spełniają obowiązujących dopuszczalnych wartości emisji.

Badania przeprowadzane przez organy nadzoru rynku mają na celu odwzorowanie tych ataków, które z dużym prawdopodobieństwem mogą nastąpić w przypadku określonych typów pojazdów w odniesieniu do emisji w terenie ze względu na wysoki stosunek korzyści do kosztów. Ataki te mogą obejmować próby ingerencji w pojazdy poprzez wykorzystywanie istniejących luk w zakresie ingerencji, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa albo poprzez instalację dostępnych na rynku środków umożliwiających ingerencję. Dobór scenariuszy ataku opiera się na ocenie ryzyka, o której mowa w pkt 3.3.1.

3.3.3. Ocena badania

Organ nadzoru rynku ustala wynik badania na podstawie oceny wpływu ataku na emisje spalin lub na integralność danych wykorzystywanych przez systemy wymienione w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, z uwzględnieniem reakcji pojazdu na atak. Organ wydaje decyzję o wyniku badania jako „pozytywnym”, „wymagającym działań następnych” lub „negatywnym” w odniesieniu do jednego lub obu aspektów, stosownie do charakteru ataku.

Wynik „pozytywny” nie wymaga dalszych działań.

W przypadku wyniku „wymagającego działań następnych” stosuje się procedury określone w pkt 3.3.4.

W przypadku wyniku „negatywnego” stosuje się procedury określone w pkt 3.3.5.

Po ataku organ nadzoru rynku może, w celu umożliwienia wykrycia jego skutków, przejechać pojazdem określony dystans, wykonać kilka przejazdów lub zastosować inne warunki uznane za właściwe.

3.3.3.1. Ocena wpływu na emisje spalin (zanieczyszczenia monitorowane przez OBM)

Po ataku oraz ewentualnym kondycjonowaniu pojazdu przeprowadza się badanie *ex post* typu 1 lub RDE. Badania *ex ante* i *ex post* muszą być tego samego rodzaju. W przypadku przeprowadzania dwóch badań RDE należy je wykonać na tej samej trasie, przy podobnym stylu jazdy oraz w porównywalnych warunkach środowiskowych i drogowych.

Po przeprowadzeniu badania emisji *ex post* wynik badania określa się dla każdego zanieczyszczenia monitorowanego przez OBM. Wynik badania uznaje się za „pozytywny”, jeżeli spełniony jest jeden z poniższych warunków:

- emisje spalin nie zwiększyły się znacząco względem wyników badania *ex ante*. Znaczący wzrost rozumie się jako wzrost emisji spalin o więcej niż 100 % obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji oraz sytuację, w której emisje w badaniu *ex post* przekraczają obowiązujący próg OBD;
- emisje spalin zwiększyły się znacząco do poziomu nieprzekraczającego 2,5-krotności obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji, a poziom wykrywania ingerencji został ustawiony co najmniej na „poziom 1”;
- emisje spalin zwiększyły się znacząco do poziomu równego co najmniej 2,5-krotności obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji, podczas gdy poziom wykrywania ingerencji został ustawiony na „poziom 2”, a odpowiedni stan OBM został ustawiony na „błąd”.

Jeżeli wynik badania nie został uznany za jednoznacznie „pozytywny”, pojazd może zostać poddany dalszemu przygotowaniu w celu wydłużenia czasu oceny, umożliwiającego przejście OBM do odpowiednich stanów monitorowania emisji lub poziomu wykrywania ingerencji.

Jeżeli po dalszym kondycjonowaniu stany monitorowania lub poziom wykrywania ingerencji nie zmieniają się w sposób prowadzący do uzyskania wyniku pozytywnego, wynik badania uznaje się za „wymagający działań następnych”, jeżeli zostanie zaobserwowany jeden z następujących wyników:

- emisje spalin zwiększyły się znacząco do poziomu nieprzekraczającego 2,5-krotności obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji, a poziom wykrywania ingerencji został ustawiony na „poziom 0”;
- emisje spalin zwiększyły się znacząco do poziomu równego co najmniej 2,5-krotności obowiązującej dopuszczalnej wartości emisji, podczas gdy odpowiedni stan OBM został ustawiony na „błąd”, a poziom wykrywania ingerencji został ustawiony na „poziom 1” lub niższy.

Jeżeli wynik nie spełnia kryteriów uznania za „pozytywny” ani „wymagający działań następnych”, uznaje się go za „negatywny”.

Pojazdy niewyposażone w OBM są wyłączone z oceny wpływu na emisje spalin zgodnie z niniejszym punktem.

3.3.3.2. Ocena wpływu na emisje spalin (zanieczyszczenia nieobjęte monitorowaniem przez OBM)

Po ataku oraz ewentualnym kondycjonowaniu pojazdu przeprowadza się badanie *ex post* typu 1 lub RDE. Badania *ex ante* i *ex post* muszą być tego samego rodzaju. W przypadku przeprowadzania dwóch badań RDE należy je wykonać na tej samej trasie, przy podobnym stylu jazdy oraz w porównywalnych warunkach środowiskowych i drogowych.

Po zakończeniu badania emisji *ex post* w odniesieniu do wszystkich zanieczyszczeń, które nie są monitorowane przez OBM, wynik badania uznaje się za „wymagający działań następnych”, jeżeli zanieczyszczenia zwiększyły się znacząco do poziomu powyżej odpowiednich wartości progowych OBD, jak określono w pkt 6.8.2 regulaminu ONZ nr 154, a wskaźnik nieprawidłowego działania nie został aktywowany. We wszystkich pozostałych przypadkach wynik badania uznaje się za „pozytywny”.

Jeżeli wynik badania nie został uznany za jednoznacznie „pozytywny”, pojazd może zostać poddany dalszemu kondycjonowaniu, aby zapewnić OBD więcej czasu na aktywację wskaźnika nieprawidłowego działania.

3.3.3.3. Ocena wpływu na integralność danych

Po ataku oraz ewentualnym kondycjonowaniu pojazdu wynik uznaje się za „pozytywny”, jeżeli atak nie doprowadził do modyfikacji danych w systemach wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Jeżeli atak doprowadził do modyfikacji danych w systemach wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, organ nadzoru rynku ocenia wynik na podstawie następujących dwóch kryteriów:

- a) Skutki: ocena znaczenia modyfikacji danych pod względem jej wpływu na środowisko lub realizację celów rozporządzenia (UE) 2024/1257;
- b) Reagowanie: ocena, czy pojazd zareagował poprzez odpowiednie przekazanie informacji o nieważności zmienionych danych.

Jeżeli skutki modyfikacji danych zostaną uznane za nieistotne, wynik uznaje się za „pozytywny”.

Jeżeli skutki modyfikacji danych zostaną uznane za istotne, a organ uzna reakcję pojazdu za odpowiednią, wynik uznaje się za „pozytywny”.

Jeżeli skutki modyfikacji danych zostaną uznane za istotne, a reakcja zostanie uznana za nieodpowiednią, wynik uznaje się za „wymagający działań następnych”. W takich przypadkach organ nadzoru rynku kontaktuje się z producentem w celu poinformowania go o wyniku badania, właściwościach pojazdu i rodzaju przeprowadzonych badań.

Producent może zaproponować dalsze kondycjonowanie w celu wydłużenia czasu na reakcję układu na atak lub przeprowadzenie ponownych badań na podobnych pojazdach. Po przeprowadzeniu dalszego kondycjonowania lub powtórzeniu badań ocenie podlega reakcja pojazdu. Jeżeli organ nadzoru rynku ponownie uzna reakcję pojazdu za nieodpowiednią, wynik zostaje potwierdzony jako „wymagający działań następnych”. Jeżeli uzna reakcję pojazdu za odpowiednią, wynik uznaje się za „pozytywny”.

3.3.4. Działania następne

Atak, którego wynik został uznany za „wymagający działań następnych” podlega szczegółowej analizie, w razie potrzeby prowadzonej we współpracy z producentem oraz organem udzielającym homologacji typu, w celu ustalenia:

- a) które luki wykorzystano oraz czy zidentyfikowano je w momencie udzielania homologacji typu;
- b) jeżeli luki zidentyfikowano w momencie udzielania homologacji typu – czy środki zaradcze zostały prawidłowo zastosowane;
- c) czy luki te występują również w innych typach pojazdów w odniesieniu do emisji.

Bez uszczerbku dla wymogów rozdziału XI rozporządzenia (UE) 2018/858 producent przedstawia organowi nadzoru rynku, w terminie z nim uzgodnionym, propozycję rozwiązania technicznego mającego na celu zwiększenie odporności pojazdu na ataki, obejmującego skuteczne ograniczenie możliwości wykorzystania luk lub wdrożenie metod wykrywania ataku i uruchamiania odpowiedniej reakcji, wraz z planem jego wdrożenia. Organ nadzoru rynku ocenia zaproponowane rozwiązanie techniczne oraz plan jego wdrożenia i, w razie potrzeby, występuje z żądaniem ich modyfikacji.

Po zaakceptowaniu rozwiązania technicznego oraz planu jego wdrożenia przez organ nadzoru rynku producent przystępuje do jego wdrażania zgodnie z uzgodnieniami dokonanymi z tym organem.

Jeżeli rozwiązanie techniczne oraz plan jego wdrożenia nie spełniają wymagań organu nadzoru rynku, wynik uznaje się za „negatywny”.

Wyniki analizy ataków zakończonych wynikiem „wymagającym działań następnych” przekazuje się forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, ustanowionemu na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858.

3.3.5. *Sprawozdawczość, środki naprawcze i administracyjne po uzyskaniu wyniku „negatywnego”*

Wynik „negatywny” uzyskany na skutek ataku podlega szczegółowej analizie, w razie potrzeby prowadzonej we współpracy z producentem oraz organem udzielającym homologacji typu, w celu ustalenia:

- a) które luki wykorzystano oraz czy zidentyfikowano je w momencie udzielania homologacji typu;
- b) jeżeli luki zidentyfikowano w momencie udzielania homologacji typu – czy środki zaradcze zostały prawidłowo zastosowane;
- c) czy luki te występują również w innych typach pojazdów w odniesieniu do emisji.

Szczegóły badań zakończonych wynikiem „negatywnym” przekazuje się producentowi, a organy nadzoru rynku zobowiązują producenta do wprowadzenia środków zgodnie z rozdziałem XI rozporządzenia (UE) 2018/858 w celu skutecznego wyeliminowania wykorzystywanej luki – w miarę możliwości poprzez zdalną aktualizację oprogramowania odpowiednich układów pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 156 ⁽⁴⁾.

Przy ocenie adekwatności środków naprawczych organy uwzględniają stan technologiczny danego typu pojazdu w odniesieniu do emisji, techniczną wykonalność możliwych środków zaradczych oraz prawdopodobieństwo wykorzystania luk (przybliżony stosunek korzyści do kosztów ataku). Producent może, za pomocą odpowiednich dowodów potwierdzających, wykazać, że nie można skutecznie wyeliminować luki lub że nie można zrealizować odpowiedniej reakcji układu wykrywania ingerencji ze względu na ograniczenia techniczne architektury pojazdu. Jeżeli producent w sposób wyczerpujący wykaże organowi nadzoru rynku, że środek zaradczy nie jest technicznie wykonalny, producent nie jest zobowiązany do zapewnienia środków naprawczych.

Wyniki analizy ataków zakończonych wynikiem „negatywnym” przekazuje się forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, ustanowionemu na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858. W przypadku stwierdzenia luk, których nie można skutecznie wyeliminować ze względu na ograniczenia techniczne, forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów rozważa wystąpienie z wnioskiem o wprowadzenie odpowiednich dodatkowych środków zaradczych w przyszłych homologacjach typu.

3.4. **Role i odpowiedzialność Komisji i uznanych stron trzecich**

Komisja oraz uznane osoby trzecie mogą sprawdzić, czy pojazdy należące do danego typu pojazdu w odniesieniu do emisji są odpowiednio zabezpieczone przed próbami ingerencji oraz atakami na bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo, które mogą mieć wpływ na układy wymienione w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, zgodnie z metodami opisanymi w pkt 3.3.2.

⁽⁴⁾ Regulamin ONZ nr 156 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania [2021/388] (Dz.U. L 82 z 9.3.2021, s. 60, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj>).

4. PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

4.1. **Przepisy administracyjne dotyczące zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa**

Dokumentacja potwierdzająca zgodność z pkt 3.1 jest udostępniana przez producenta w dwóch częściach: a) pakiet dokumentacji formalnej do celów homologacji, zgodnie z wymogami dotyczącymi dokumentacji zawartymi w regulaminie ONZ nr 155 pkt 3.3, który producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji typu w momencie składania wniosku o udzielenie homologacji typu. Pakiet ten stanowi podstawowy punkt odniesienia dla organu udzielającego homologacji typu w toku procedury udzielania homologacji. Organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby ten pakiet dokumentacji był dostępny przez okres co najmniej 10 lat, licząc od momentu, w którym następuje ostateczne zaniechanie produkcji typu pojazdu (w zakresie emisji); b) dodatkowe materiały istotne dla spełnienia wymagań określonych w niniejszym regulaminie może zatrzymać producent, ale musi je udostępnić do kontroli przy udzielaniu homologacji typu. Producent zapewnia, aby wszelkie materiały udostępnione do kontroli przy udzielaniu homologacji typu pozostawały dostępne przez okres co najmniej 10 lat od chwili ostatecznego zaprzestania produkcji danego typu pojazdu (w zakresie emisji).

W przypadkach, w których wykazano, że informacje są objęte prawami własności intelektualnej lub stanowią szczególną wiedzę fachową producenta lub jego dostawców, producent lub jego dostawcy udostępniają informacje wystarczające do umożliwienia odpowiedniego przeprowadzenia kontroli, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu. Informacje takie traktuje się w sposób poufny.

Do celów homologacji typu producent dostarcza deklarację producenta o zgodności z zawartymi w niniejszym rozporządzeniu wymogami dotyczącymi zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa. Deklarację tę stosuje się w formacie określonym w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

GŁÓWNE LUKI/ZAGROŻENIA, PRZYKŁADY LUK W ZABEZPIECZENIACH LUB METOD ATAКÓW ORAZ PRZYKŁADY ŚRODKÓW ZARADCZYCH

Przy dokonywaniu analizy luk/zagrożeń oraz oceny ryzyka dla systemów wymienionych w art. 4 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci biorą pod uwagę wszystkie istotne luki lub metody ataku związane z każdą luką lub z każdym zagrożeniem wysokiego poziomu oraz wdrażają proporcjonalne środki zaradcze w celu ochrony danego typu pojazdu w odniesieniu do emisji, w stosownych przypadkach. Przykłady luk lub metod ataku, które należy wziąć pod uwagę, oraz przykłady środków zaradczych, które należy wdrożyć, zostały przedstawione w tabeli 4.1, tabeli 4.2 i tabeli 4.3 w odniesieniu do każdej luki lub każdego zagrożenia wysokiego poziomu. Przykłady odnoszące się do części A i B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155 należy rozpatrywać w kontekście konkretnego układu, którego dotyczyą.

Tabela 4.1

Główne luki/zagrożenia, przykłady luk w zabezpieczeniach lub metod ataków oraz przykład środków zaradczych

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Układy kontroli emisji zanieczyszczeń	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania jednostki sterującej silnika/czujnika (ECU/SCU)	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 12.1, 17.1, 18.3	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniona ingerencja w oprogramowanie ECU z użyciem narzędzi do przeprogramowywania ECU w celu dezaktywacji lub modyfikacji komponentów układu kontroli emisji, wyłączenia mechanizmów wymuszających interwencję OBD/OBM lub zablokowania generowania diagnostycznych kodów błędów	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 28.2, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z emisją zanieczyszczeń oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji
	Manipulacja komunikatami przesyłanymi wewnątrz pojazdu poprzez modyfikację danych	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 11.3, 20.3, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Wstrzykiwanie, przechwytywanie lub zmiana komunikatów przesyłanych w pojeździe (np. w magistrali CAN), np. przez emulator	Środki służące wykrywaniu złośliwych komunikatów lub działań wewnętrznych, np. sprawdzenia wiarygodności, analiza parametrów czasowych lub uwierzytelnianie oparte na certyfikacie w celu utrzymania integralności danych dotyczących emisji
	Manipulowanie sygnałami przesyłanymi wewnątrz pojazdu poprzez modyfikację sprzętu	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 11.1, 25.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniona zmiana sygnałów związanych z emisją (np. sygnałów temperatury otoczenia lub spalin) poprzez modyfikacje fizyczne, np. poprzez użycie urządzeń modyfikujących, lub nieuprawniona manipulacja tymi sygnałami	Funkcje diagnostyczne, sprawdzenia wiarygodności lub systemy wykrywania anomalii

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Układ wtrysku paliwa i odczynników	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniona modyfikacja oprogramowania sterującego silnika w celu modyfikacji wtrysku paliwa lub odczynnika, np. poprzez zmianę ilości wstrzykiwanej dawki	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 27.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z paliwem lub z odczynnikami oraz ich modyfikacja	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji
silnik i jednostki sterujące silnikiem	Nieuprawniona modyfikacja danych ECU lub kodu oprogramowania	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Instalowanie nieautoryzowanego oprogramowania układowego w celu modyfikacji parametrów funkcjonalnych silnika	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp do sprzętu ECU i jego nieuprawniona modyfikacja	Luki lub metody ataku wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 11.3, 18.3, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących silnika i modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji

Tabela 4.2

Główne luki/zagrożenia, przykłady luk w zabezpieczeniach lub metod ataków oraz przykład środków zaradczych

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Układ OBM	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Modyfikacja lub wyłączenie danych pojazdu zgłaszanych przez system OBM	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z OBM oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Układ OBD	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 19.1, 18.3, 20.4, 20.5, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Instalowanie nieautoryzowanego oprogramowania układowego w celu modyfikacji działania funkcji diagnostycznych	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z OBD oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji
przyrząd OBFCM	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Modyfikacja danych dotyczących zużycia paliwa zgłaszanych przez urządzenie	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z OBFCM oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji

Tabela 4.3

Główne luki/zagrożenia, przykłady luk w zabezpieczeniach lub metod ataków oraz przykład środków zaradczych

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Akumulatory trakcyjne i powiązane z nimi systemy zarządzania	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 12.2, 20.3, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Zmiana oprogramowania w celu zmiany częstotliwości ładowania/rozładowania oraz danych dotyczących trwałości akumulatora	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 27.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z akumulatorem oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji

Układ	Główne luki/zagrożenia	Przykładowe luki lub metody ataku	Przykłady środków zaradczych
Silnik elektryczny i powiązane z nim jednostki sterujące	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 5.1, 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Instalowanie nieautoryzowanego oprogramowania układowego w celu modyfikacji pracy falownika lub sterowników silnika	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących komponentów związanych z silnikiem elektrycznym oraz modyfikacja tego obwodu	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji
EVP	Nieuprawniona modyfikacja danych lub kodu oprogramowania ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 9.1, 20.4, 23.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Modyfikacja danych środowiskowych związanych z EVP	Techniki lub projekty w zakresie kontroli dostępu oraz procedury bezpiecznej aktualizacji oprogramowania, np. uwierzytelnienie aktualizacji, sprawdzenie integralności, bezpieczny proces rozruchu
	Nieuprawniony dostęp i nieuprawniona modyfikacja sprzętu ECU/SCU	Luki wymienione w części A załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155: 25.1, 32.1	Odpowiednie środki zaradcze wymienione w części B załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 155
		Nieuprawniony dostęp do wewnętrznego obwodu jednostek sterujących i modyfikacja tego obwodu w celu modyfikacji danych środowiskowych związanych z EVP	Środki zapobiegające nieautoryzowanemu dostępowi lub umożliwiające jego wykrycie, np. z wykorzystaniem sprzętu odpornego na ingerencje lub wyposażonego w mechanizmy ujawniające próby ingerencji

Dodatek 2

DEKLARACJA PRODUCENTA O ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI ZABEZPIECZENIA PRZED INGERENCJĄ, BEZPIECZEŃSTWA I CYBERBEZPIECZEŃSTWA DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU

(Producent):

(Adres producenta):

oświadcza, że:

- 2) Pojazdy objęte niniejszą homologacją / pojazdy wymienione w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) 2024/1257 i jego przepisami wykonawczymi dotyczącymi zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa;
- 3) dokumentacja dotycząca zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa, o której mowa w załączniku II do niniejszej deklaracji, zawierająca opis szczegółowych kryteriów technicznych załączonych do niniejszej deklaracji, jest poprawna i kompletna w odniesieniu do wszystkich pojazdów, do których ma zastosowanie;
- 4) załącznik III do niniejszej deklaracji zawiera wykaz wszelkich zwolnień dotyczących tych pojazdów w zakresie przepisów dotyczących zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽²⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta(⁽³⁾)]

Załączone dokumenty

Załącznik I: Wykaz typów pojazdów, rodzin lub innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu w odniesieniu do emisji, których dotyczy niniejsza deklaracja

Załącznik II: Pakiet dokumentacji dotyczący zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa

Załącznik III: wykaz wszelkich zwolnień lub nieprawidłowości dotyczących tych pojazdów w zakresie przepisów dotyczących zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa określonych w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

ZAŁĄCZNIK XV

(zarezerwowane)

ZAŁĄCZNIK XVI

WYMOGI DLA POJAZDÓW, W KTÓRYCH STOSUJE SIĘ ODCZYNNIK W UKŁADZIE OCZYSZCZANIA SPALIN

1. WPROWADZENIE
- 1.1. W niniejszym załączniku określono wymagania dla pojazdów, w których zastosowano odczynnik w układzie oczyszczania spalin w celu zmniejszenia emisji.
2. WYMOGI OGÓLNE
- 2.1. Wymogi ogólne dotyczące pojazdów, w których stosuje się odczynnik w układzie oczyszczania spalin określono w pkt 6.9 regulaminu ONZ nr 154.
- 2.2. Wzór deklaracji producenta o zgodności z wymogami dotyczącymi odczynnika znajduje się w dodatku 1 do niniejszego załącznika.
3. WYMOGI TECHNICZNE
- 3.1. Wymogi techniczne dotyczące pojazdów, w których stosuje się odczynnik w układzie oczyszczania spalin określono w dodatku 6 do regulaminu ONZ nr 154. Odniesienie do demonstracji określone w pkt 8.7 dodatku 6 do regulaminu ONZ nr 154 nie ma zastosowania.
- 3.2. Odniesienie do załącznika A1 znajdujące się w pkt 4.1 dodatku 6 do regulaminu ONZ nr 154 należy rozumieć jako odniesienie do dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Dodatek 1

DEKLARACJA PRODUCENTA O ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI ODCZYNNIKA

(Producent):

(Adres producenta):

oświadcza, że:

W przypadku pojazdów objętych niniejszą homologacją/pojazdów wymienionych w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ spełnione są wymagania dotyczące prawidłowego działania układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu zgodnie z załącznikiem XVI do niniejszego rozporządzenia.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽²⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽³⁾]

Załącznik(-i)

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należyście wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

ZAŁĄCZNIK XVII

(zarezerwowane)

ZAŁĄCZNIK XVIII

ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU WYKONAWCZYM (UE) 2020/683

W objaśnieniach w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2020/683 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) objaśnienie (116) otrzymuje brzmienie:

„(116) Dodać liczbę poziomą Euro i, w zależności od przypadku:

 - znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu;
 - jeżeli zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (»Euro 6«): odpowiedni znak przewidziany w tabeli 1 w dodatku 6 do załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1151;
 - jeżeli zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2024/1257 (»Euro 7«): odpowiednia charakterystyka emisji przewidziana w tabeli 1 w dodatku 6 do załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1706.”;
- 2) dodaje się objaśnienia 190 i 191 w brzmieniu:

„(190) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1706 ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 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«)

(191) Jeżeli zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2024/1257 (»Euro 7«): należy dodać numery świadectw homologacji wynikające ze wszystkich odpowiednich aktów wykonawczych, zgodnie z załącznikiem IV pkt 3.1 przykład e). Należy również dodać odpowiednie identyfikatory rodziny OBM zgodnie ze wskazaniem w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/1707. Należy wymienić wszystkie odpowiednie numery świadectw homologacji w odrębnych wierszach w tabeli. Liczba wierszy w tabeli musi odpowiadać liczbie numerów świadectw homologacji i identyfikatorów rodziny OBM.

W innych przypadkach pkt 48.3 nie ma zastosowania.”

W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 2.2 sekcja 2 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) numer rozporządzenia wykonawczego przyjętego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257 i określającego stosowne wymogi.”;
- 2) na końcu pkt 2.3 (sekcja 3) dodaje się akapit w brzmieniu:

„w przypadku homologacji typu w zakresie emisji, udzielonej zgodnie z odpowiednim aktem wykonawczym mającym zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257, bezpośrednio po numerze ostatniego zmieniającego aktu wykonawczego umieszcza się jedną z dwuliterowych charakterystyk z odpowiadającej mu tabeli aktu wykonawczego, tj. bez wstawiania znaku gwiazdki między numerem a odpowiednią dwuliterową charakterystyką.”;
- 3) w pkt 3.1. dodaje się literę e):

„e) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/1706:
e2*2025/1706*2025/1706MA*00003*00”.

W dodatku do załącznika VIII wprowadza się następujące zmiany:

- 1) we wzorze B-część 2 (pojazdy kompletne i skompletowane kategorii M₁, N₁ i N₂) oraz we wzorze C-część 2 (pojazdy niekompletne kategorii M₁, N₁ i N₂) dodaje się pkt 48.3 w brzmieniu:

„48.3 Odpowiedni(-e) numer(-y) świadectwa(-w) homologacji i identyfikator(-y) rodziny OBM” ⁽¹⁹¹⁾:

ZAŁĄCZNIK XIX

(zarezerwowane)

ZAŁĄCZNIK XX

**POMIARY MOCY NETTO I MAKSYMALNEJ MOCY 30-MINUTOWEJ ELEKTRYCZNYCH UKŁADÓW
NAPĘDOWYCH**

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Niniejszy załącznik określa wymagania dotyczące pomiaru: a) mocy netto silnika, b) mocy netto i maksymalnej mocy 30-minutowej elektrycznych układów napędowych.
 - 1.2. To ostatnie dotyczy elektrycznych układów napędowych składających się ze sterowników i silników, które są używane jako jedyny sposób napędu, przynajmniej przez pewien czas.
2. SPECYFIKACJE OGÓLNE
 - 2.1. Specyfikacje ogólne dotyczące przeprowadzania badań i interpretacji wyników określono w pkt 5 regulaminu ONZ nr 85 z wyjątkami określonymi w niniejszym załączniku.
 - 2.2. Paliwo używane do badań
 - 2.2.1. Pkt 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 i 5.2.3.4 regulaminu ONZ nr 85 należy interpretować następująco:
 - 2.2.2. Używa się paliwa dostępnego na rynku. W przypadku wszelkich sporów używa się odpowiedniego paliwa wzorcowego określonego w załączniku IX do niniejszego rozporządzenia.
 - 2.3. Współczynniki korekty mocy
 - 2.3.1. W drodze odstępstwa od pkt 5.1 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 85, jeżeli turbodoładowany silnik wyposażony jest w system umożliwiający kompensowanie temperatury otoczenia i wysokości, na wniosek producenta wskaźniki korygujące aa lub ad wynoszą 1.

ZAŁĄCZNIK XXI

ŚWIATOWA ZHARMONIZOWANA PROCEDURA BADANIA POJAZDÓW LEKKICH (WLTP) (BADANIE TYPU 1)

1. WPROWADZENIE

W niniejszym załączniku opisano procedurę określania poziomów emisji związków gazowych, masy cząstek stałych, liczby cząstek stałych, emisji CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną w przypadku pojazdów lekkich.

2. WYMOGI OGÓLNE

2.1. Wymogi ogólne dotyczące przeprowadzania badania typu 1 określono w regulaminie ONZ nr 154 w odniesieniu do poziomu 1A.

2.2. Wartości graniczne określone w tabeli 1A w pkt 6.3.10 regulaminu ONZ nr 154 zastępuje się wartościami granicznymi określonymi w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

2.3. W odniesieniu do badania z korektą temperatury otoczenia (ATCT), chyba że organ udzielający homologacji nie zażąda przeprowadzenia badania, stosuje się wzór deklaracji producenta określony w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

2.4. Wzór deklaracji producenta dotyczącej wymogów dotyczących regeneracji określono w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące przeprowadzania badania typu 1 określono w pkt 6.3 i części B załączników do regulaminu ONZ nr 154, a wyjątki opisano w poniższych punktach.

3.1. Tabela A4/2 w pkt 4.2.2.1 w załączniku B4 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

Klasa efektywności energetycznej	Zakres RRC dla opon C1	Zakres RRC dla opon C2	Zakres RRC dla opon C3
A	$RRC \leq 6,5$	$RRC \leq 5,5$	$RRC \leq 4,0$
B	$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$
C	$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$
D	$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	$8,1 \leq RRC \leq 9,0$	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$
E	$RRC \geq 10,6$	$RRC \geq 9,1$	$RRC \geq 7,1$
Klasa efektywności energetycznej	Wartość współczynnika oporu toczenia stosowana do interpolacji opon C1	Wartość współczynnika oporu toczenia stosowana do interpolacji opon C2	Wartość współczynnika oporu toczenia stosowana do interpolacji opon C3
A	$RRC = 5,9 (*)$	$RRC = 4,9 (*)$	$RRC = 3,5 (*)$
B	$RRC = 7,1$	$RRC = 6,1$	$RRC = 4,5$
C	$RRC = 8,4$	$RRC = 7,4$	$RRC = 5,5$
D	$RRC = 9,8$	$RRC = 8,6$	$RRC = 6,5$
E	$RRC = 11,3$	$RRC = 9,9$	$RRC = 7,5$

(*) W przypadku gdy rzeczywista wartość RRC jest niższa od tej wartości, do interpolacji wykorzystuje się rzeczywistą wartość oporu toczenia opony lub dowolną wyższą wartość do wskazanej tutaj wartości RRC."

3.2 Pkt 4.3.1.2.1.3 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„4.3.1.2.1.3. Każdą inną konfigurację pobierania próbek w przypadku PTS, w odniesieniu do której można wykazać równoważny czas dla cząstek stałych o wielkości 15 nm, uznaje się za dopuszczalną.”.

3.3 Pkt 4.3.1.2.1.5 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„4.3.1.2.1.5. Każdą inną konfigurację pobierania próbek w przypadku OT, w odniesieniu do której można wykazać równoważny czas dla cząstek stałych o wielkości 15 nm, uznaje się za dopuszczalną.”.

3.4 Akapit pierwszy w pkt 4.3.1.3.3 lit. g) w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„g) w przypadku cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 15 nm, 30 nm i 50 nm musi umożliwić uzyskanie współczynnika redukcji stężenia cząstek stałych $fr(di)$, który nie jest wyższy o więcej niż, odpowiednio, 100 %, 30 % i 20 % i nie jest niższy o więcej niż 5 % w porównaniu z cząstkami stałymi o średnicy ruchliwości elektrycznej 100 nm, dla VPR jako całości.”.

3.5 Pkt 4.3.1.3.3 ppkt (i) w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„(i) uzyskanie ponad 99,9-procentowego odparowania cząstek stałych tetrakontanu ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) o medianie liczbowej średnicy > 50 nm i masie > 1 mg/m³ w efekcie podgrzewania i redukcji ciśnień częściowych tetrakontanu.”.

3.6 Tabela A5/2 w pkt 4.3.1.3.4 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„Tabela A5/2

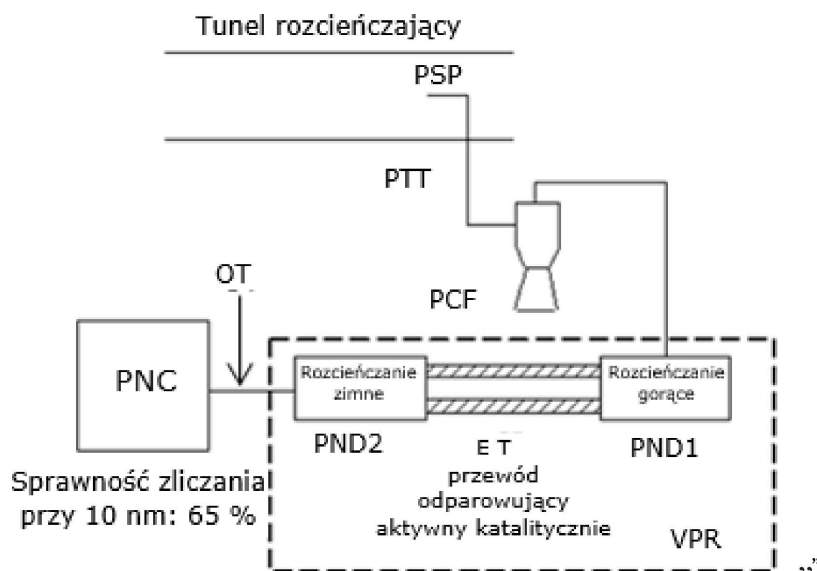
Sprawność zliczania PNC

Nominalna średnica ruchliwości elektrycznej cząstek stałych (nm)	Sprawność zliczania PNC (%)
10	65 ± 15
15	> 90”

- 3.7 Tabela A5/14 w pkt 4.3.1.4 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„Rysunek A5/14

Zalecany układ pobierania próbek cząstek stałych



- 3.8 Zdanie ostatnie w pkt 4.3.1.4 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„Przewód odparowujący, ET, musi być aktywny katalitycznie przy temperaturze ścianki 350 °C (± 10 °C).”

- 3.9 Pkt 5.7–5.7.1 załącznika B5 do regulaminu ONZ nr 154 nie ma zastosowania.

- 3.10 Pkt 5.7.1.3 lit. b) w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„b) drugiego PNC z pełnym przepływem o sprawności zliczania powyżej 90 % dla cząstek o równoważnej średnicy ruchliwości elektrycznej 10 nm skalibrowanego metodą opisaną powyżej. W kalibracji uwzględnia się sprawność zliczania drugiego PNC.”.

- 3.11 Pkt 5.7.1.4 załącznika B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„5.7.1.4. Kalibracja musi również obejmować kontrolę zgodności z wymaganiami zawartymi w pkt 4.3.1.3.4 lit. h) niniejszego załącznika, dotyczącymi sprawności zliczania przez PNC cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 10 nm. Kontrola sprawności zliczania cząstek stałych o średnicy 15 nm nie jest wymagana podczas kalibracji okresowej.”.

- 3.12 Sekcja ostatnia w pkt 5.7.2.1 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:

„VPR musi charakteryzować się współczynnikiem redukcji stężenia cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 15 nm, 30 nm, 50 nm i 100 nm. W przypadku cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 15 nm, 30 nm i 50 nm współczynniki redukcji stężenia cząstek stałych $fr(d)$ nie mogą być wyższe o więcej niż, odpowiednio, 100 %, 30 % i 20 % i nie mogą być niższe o więcej niż 5 % w porównaniu z cząstkami stałymi o średnicy ruchliwości elektrycznej 100 nm. Do celów walidacji średnia arytmetyczna współczynnika redukcji stężenia cząstek stałych obliczona dla cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 30 nm, 50 nm i 100 nm powinna mieścić się w granicach ± 10 % średniej arytmetycznej współczynnika redukcji stężenia cząstek stałych fr , określonego podczas ostatniej pełnej kalibracji VPR.”.

- 3.13 Sekcja pierwsza w pkt 5.7.2.2 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:
„Aerazol stosowany w tych pomiarach musi składać się z cząstek stałych o średnicy ruchliwości elektrycznej 30 nm, 50 nm i 100 nm i mieć minimalne stężenie wynoszące 5 000 cząstek stałych na cm³ oraz minimalne stężenie wynoszące 3 000 cząstek stałych na cm³ o średnicy ruchliwości elektrycznej 15 nm na wlocie VPR. Aerazol stosowany w pomiarach musi zapewniać stabilność termiczną w zakresie temperatur roboczych VPR. Stężenia liczby cząstek stałych należy mierzyć przed podzespołami układu i za nimi.”.
- 3.14 Skreśla się zdanie drugie w pkt 5.7.2.2 i tekst po drugim równaniu w pkt 5.7.2.2 w załączniku B5 do regulaminu ONZ nr 154.
- 3.15 Pkt 5.7.2.3 załącznika B5 do regulaminu ONZ nr 154 otrzymuje brzmienie:
„5.7.2.3. VPR musi wykazywać sprawność usuwania wynoszącą > 99,9 % w przypadku cząstek tetrakontanowych (CH₃(CH₂)₃₈CH₃), dla których mediana liczbowa średnicy wynosi > 50 nm, a masa wynosi > 1 mg/m³.”.
-

Dodatek 1

DEKLARACJA PRODUCENTA DOTYCZĄCA BADANIA Z KOREKTĄ TEMPERATURY OTOCZENIA (ATCT)

(Producent):

(Adres producenta):

oświadczam, że:

W przypadku pojazdów objętych niniejszą homologacją/pojazdów wymienionych w załączniku I do niniejszej deklaracji ⁽¹⁾ w przypadku przetwarzania wyników odpowiednich badań WLTP typu 1 w temperaturze 23 °C należy uwzględnić następujące współczynniki korekcji rodziny (FCF)

Niniejsza deklaracja jest oparta na warunkach i ustawieniach badawczych określonych w regulaminie ONZ nr 154, załącznikach B6A i B6 (poziom 1A), stosownie do przypadku:

opis pojazdu (OEM do określenia)	FCF ⁽¹⁾
X	
Y	
Z	

⁽¹⁾ Producenci podają współczynnik korekcji rodziny w zaokrągleniu do czterech miejsc po przecinku.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽²⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽³⁾]

Załącznik(-i)

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja (w stosownych przypadkach).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Dodatek 2

DEKLARACJA PRODUCENTA DOTYCZĄCA WYMOGÓW W ZAKRESIE REGENERACJI

(Producent):

(Adres producenta):

oświadcza, że:

W przypadku pojazdów objętych niniejszą homologacją/pojazdów wymienionych w załączniku I do niniejszej deklaracji stosuje się następujące współczynniki Ki zgodnie z regulaminem ONZ nr 154 załącznik B6 dodatek 1:

Współczynniki regeneracji (Ki) silnika o zapłonie samoczynnym ⁽¹⁾

	NO _x	CO	THC+NO _x	PM	CO ₂
Mnożnikowe ⁽¹⁾					
Addytywne ²⁹					

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Współczynniki regeneracji (Ki) silnika o zapłonie samoczynnym ⁽²⁸⁾	NO _x	CO	THC	NMHC	PM	CO ₂
Mnożnikowe ²⁹						
Addytywne ²⁹						

Alternatywnie (w stosownym przypadku):

[] współczynniki Ki o wartości 1,0, ponieważ okresowa regeneracja następuje co najmniej raz w trakcie badania typu 1 i nastąpiła już co najmniej raz podczas przygotowywania pojazdu.

[] współczynniki Ki o wartości 1,0, ponieważ odległość między dwiema kolejnymi okresowymi regeneracjami wynosi ponad 4 000 km jazdy w powtarzanych badaniach typu 1.

[] współczynniki Ki dla CO₂ o wartości 1,05, ponieważ dopuszczalne wartości emisji są spełnione podczas regeneracji.

Ponadto na potrzeby badań WLTP typu 1 w trybie ładowania podtrzymującego przeprowadzanych do celów homologacji typu, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku te współczynniki Ki stosuje się w odniesieniu do pojazdów wymienionych w załączniku I do niniejszej deklaracji.

Sporządzono w [..... Miejscowość ⁽³⁾]

w dniu [..... Data]

[Imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej przez producenta lub przedstawiciela producenta ⁽³⁾]⁽¹⁾ Zaokrąglone do czterech miejsc po przecinku.⁽²⁾ Sporządzono w Unii.

⁽³⁾ „Przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 41 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Załącznik(-i)

Załącznik I: Typ(-y) pojazdu, rodzina(-y) lub pojazdy opisane za pomocą innego(-ych) opisu(-ów) pojazdu, do których odnosi się niniejsza deklaracja

ZAŁĄCZNIK XXII

URZĄDZENIA DO MONITOROWANIA W POJEŹDZIE ZUŻYCIA PALIWA I ENERGII ELEKTRYCZNEJ

1. WPROWADZENIE

Niniejszy załącznik określa definicje i wymogi mające zastosowanie do urządzeń do monitorowania zużycia paliwa lub energii elektrycznej w pojeździe.

2. WYMOGI OGÓLNE

Wymogi ogólne dotyczące pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii określono w pkt 6.3.9 regulaminu ONZ nr 154.

3. WYMOGI TECHNICZNE

Wymogi techniczne dotyczące pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii określono w dodatku 5 do regulaminu ONZ nr 154.
