

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2020/2173

z dnia 16 października 2020 r.

zmieniające załączniki I, II i III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 w celu aktualizacji parametrów monitorowania i wyjaśnienia niektórych aspektów związanych ze zmianą regulacyjnej procedury badań

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 7 ust. 8 i art. 15 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu obliczenia docelowych indywidualnych poziomów emisji producenta na lata 2021–2024 zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2019/631 wymagane są dane dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym 2020. W przypadku producentów, którzy wprowadzają pojazdy do obrotu w Unii po raz pierwszy w latach 2021–2024, należy wyjaśnić, w jaki sposób powinno się określić ich docelowe indywidualne poziomy emisji oraz poziomy docelowe w ramach odstępstw na ten okres, biorąc pod uwagę, że dane dotyczące emisji CO<sub>2</sub> nie będą dostępne dla tych producentów w roku kalendarzowym 2020 lub będą dostępne tylko częściowo.
- (2) Podobnie potrzebne jest wyjaśnienie w odniesieniu do producentów, którzy w roku kalendarzowym 2020 wprowadzają do obrotu w Unii wyłącznie pojazdy o zerowym poziomie emisji CO<sub>2</sub>, w jaki sposób należy określić ich docelowe indywidualne poziomy emisji w latach 2021–2024.
- (3) Od dnia 1 stycznia 2021 r. normy emisji CO<sub>2</sub> mają być oparte na danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie ze światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich (WLTP) określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151<sup>(2)</sup>. Należy zatem zmienić załącznik I do rozporządzenia (UE) 2019/631 w celu dostosowania parametrów podlegających monitorowaniu i raportowaniu oraz usunięcia odniesień do danych określonych na podstawie nowego europejskiego cyklu jezdny (NEDC). W odniesieniu do przekazywania danych za rok kalendarzowy 2020 należy jednak zezwolić na nakładanie się nowych i obowiązujących przepisów do dnia 28 lutego 2021 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

- (4) Należy również skorzystać z okazji, aby w największym możliwym zakresie zharmonizować parametry monitorowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz dostosować wszystkie przepisy dotyczące sposobu rejestrowania i raportowania parametrów monitorowania przez państwa członkowskie, jak określono w rozporządzeniach wykonawczych Komisji (UE) nr 1014/2010 <sup>(3)</sup> i (UE) nr 293/2012 <sup>(4)</sup>, wraz z formatami przekazywania danych określonymi w załącznikach II i III do rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (5) Niektóre nowe parametry powinny być monitorowane i raportowane w celu przygotowania procedury monitorowania rzeczywistych emisji CO<sub>2</sub> oraz zużycia paliwa lub energii, jak przewidziano w art. 12 rozporządzenia (UE) 2019/631, oraz w celu weryfikacji emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów dopuszczonych do użytku, jak przewidziano w art. 13 tego rozporządzenia. Obejmuje to w szczególności wartości zużycia paliwa oraz, na wniosek Komisji, parametry wykorzystywane do obliczania wartości emisji CO<sub>2</sub> zarejestrowanych w świadectwach zgodności pojazdów, tj. współczynniki obciążenia drogowego, powierzchnię czołową i klasę oporu toczenia opon.
- (6) Należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załącznikach I, II i III do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 października 2020 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1014/2010 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 293/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 98 z 4.4.2012, s. 1).

## ZAŁĄCZNIK

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A wprowadza się następujące zmiany:

(i) po pkt 3 dodaje się pkt 3a, 3b i 3c w brzmieniu:

„3a. W przypadku producenta, dla którego  $WLTP_{CO_2}$  lub  $NEDC_{CO_2}$  wynosi zero, referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi  $NEDC_{2020target}$  określony w pkt 3.

3b. W przypadku producenta, który wprowadza samochody osobowe do obrotu w Unii po raz pierwszy w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024, referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi średnią referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych dla wszystkich producentów zgodnie z pkt 3, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych, które zostały zarejestrowane dla tych producentów w Unii w 2020 r.

3c. Niezależnie od pkt 3b, jeżeli w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024 producent wprowadza samochody osobowe do obrotu w Unii po raz pierwszy, ale ten producent został utworzony w wyniku połączenia dwóch lub większej liczby producentów, z których co najmniej jeden był odpowiedzialny za nowe samochody osobowe zarejestrowane w Unii w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla tego nowego producenta w 2021 r. jest jednym z następujących poziomów:

a) jeżeli dwóch lub więcej łączących swoje firmy producentów było odpowiedzialnych za nowe samochody osobowe zarejestrowane w Unii w 2020 r. referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi średnią referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych dla tych producentów zgodnie z pkt 3, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych, które zostały zarejestrowane dla tych producentów w Unii w 2020 r.;

b) w przypadku gdy tylko jeden z łączących swoje firmy producentów był odpowiedzialny za nowe samochody osobowe zarejestrowane w Unii w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. określony zgodnie z pkt 3 dla tego producenta.”;

(ii) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Poziomy docelowe w ramach odstępstw zgodnie z art. 10 ust. 3 lub 4

a) W odniesieniu do producenta, któremu przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 3 od jego opartego na  $NEDC$  indywidualnego poziomu emisji na rok kalendarzowy 2021 lub odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 4 od jego docelowych indywidualnych poziomów emisji w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024, poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o  $WLTP$  dla tych lat oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{derogationtarget}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

gdzie:

$WLTP_{CO_2}$  oznacza  $WLTP_{CO_2}$  określone w pkt 3;

$NEDC_{CO_2}$  oznacza  $NEDC_{CO_2}$  określone w pkt 3;

$NEDC_{derogationtarget}$  oznacza poziom docelowy w ramach odstępstwa przyznany przez Komisję zgodnie z art. 10 ust. 3 lub 4 stosownie do przypadku.

b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 4 od docelowych indywidualnych poziomów emisji w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024, ale nie był on odpowiedzialny za rejestrację nowych samochodów osobowych w Unii przed 2021 r., poziom docelowy w ramach odstępstwa dla jednego z tych lat kalendarzowych oblicza się zgodnie ze wzorem podanym w lit. a), przy czym zastosowanie mają następujące definicje:

WLTP <sub>CO2</sub>	oznacza średnią wartość dla wszystkich poszczególnych producentów, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r., o WLTP <sub>CO2</sub> określonym w pkt 3;
NEDC <sub>CO2</sub>	oznacza średnią wartość dla wszystkich poszczególnych producentów, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r., o NEDC <sub>CO2</sub> określonym w pkt 3;
NEDC <sub>derogationtarget</sub>	oznacza poziom docelowy w ramach odstępstwa obliczony zgodnie z art. 10 ust. 4 w związku z art. 6 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 63/2011.”;

b) w części B załącznika I po pkt 3 dodaje się pkt 3a, 3b i 3c w brzmieniu:

- „3a. W przypadku producenta, dla którego WLTP<sub>CO2</sub> lub NEDC<sub>CO2</sub> wynosi zero, referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi NEDC<sub>2020target</sub> określony w pkt 3.
- 3b. W przypadku producenta, który wprowadza lekkie pojazdy użytkowe do obrotu w Unii po raz pierwszy w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024, referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi średnią referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych dla wszystkich producentów zgodnie z pkt 3, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych, które zostały zarejestrowane dla tych producentów w Unii w 2020 r.
- 3c. Niezależnie od pkt 3b, jeżeli w jednym z lat kalendarzowych 2021–2024 producent wprowadza lekkie pojazdy użytkowe do obrotu w Unii po raz pierwszy, ale ten producent został utworzony w wyniku połączenia dwóch lub większej liczby producentów, z których co najmniej jeden był odpowiedzialny za nowe lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Unii w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla tego nowego producenta w 2021 r. jest jednym z następujących poziomów:
- a) jeżeli dwóch lub więcej łączących swoje firmy producentów było odpowiedzialnych za nowe lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Unii w 2020 r. referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. stanowi średnią referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych dla tych producentów zgodnie z pkt 3, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych, które zostały zarejestrowane dla tych producentów w Unii w 2020 r.;
- b) w przypadku gdy tylko jeden z łączących swoje firmy producentów był odpowiedzialny za nowe lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Unii w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. określony zgodnie z pkt 3 dla tego producenta.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się pkt 1 w dniu 1 marca 2021 r.;
- (ii) dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii M<sub>1</sub> na ich terytorium, z wyjątkiem danych wskazanych w pkt 22, 23 i 24, które są przekazywane na żądanie Komisji:

- 1) producent;
- 2) numer homologacji typu i jego rozszerzenie;
- 3) typ, wariant i wersja;
- 4) marka i nazwa handlowa;
- 5) identyfikator rodziny interpolacji pojazdu;
- 6) numer identyfikacyjny pojazdu;
- 7) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- 8) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- 9) data pierwszej rejestracji;

- 10) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>;
- 11) zużycie paliwa;
- 12) masa w stanie gotowym do jazdy;
- 13) masa próbna;
- 14) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- 15) zużycie energii elektrycznej;
- 16) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną;
- 17) kod(y) ekoinnowacji;
- 18) ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> dzięki zastosowaniu ekoinnowacji;
- 19) powierzchnia postojowa: rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- 20) pojemność silnika;
- 21) maksymalna moc netto;
- 22) współczynniki obciążenia drogowego: f<sub>0</sub>, f<sub>1</sub> i f<sub>2</sub>;
- 23) powierzchnia czołowa;
- 24) klasa oporu toczenia opon.

Zgodnie z art. 7 państwa członkowskie udostępniają Komisji wszystkie dane wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części B sekcja 2. Dane wskazane w pkt 9 i 11 zapisuje się, począwszy od roku kalendarzowego 2022 i udostępnia Komisji po raz pierwszy w dniu 28 lutego 2023 r.;

(iii) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności danego samochodu osobowego.”;

(iv) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu zasilanych benzyną i gazem płynnym (LPG) lub benzyną i sprężonym gazem ziemnym (CNG), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla obu rodzajów paliw, państwa członkowskie zgłaszają wartość dla LPG lub CNG, w zależności od przypadku.

W przypadku pojazdów FFV zasilanych benzyną i etanolem (E85) państwa członkowskie zgłaszają wartość indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla benzyny.”;

b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się sekcję 2 w dniu 1 marca 2021 r.;

(ii) dodaje się sekcję 2a w brzmieniu:

„Sekcja 2a

Szczegółowe dane z monitoringu – zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1 i 1a	Szczegółowe dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu	Źródła danych
1)	Nazwa producenta – standardowe oznaczenie UE <sup>(1)</sup>	Świadectwo zgodności (załącznik VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 (*)), o ile nie wskazano inaczej
	Nazwa producenta <sup>(2)</sup>	Nazwa nadana przez Komisję
2)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenia	0.5 lub, w przypadku więcej niż jednej nazwy producenta, nazwa zarejestrowana w pozycji 0.5.1
		0.11

3)	Typ	0.2	
	Wariant		
	Wersja		
4)	Marka i nazwa handlowa	0.1 i 0.2.1	
5)	Identyfikator rodziny interpolacji pojazdu	0.2.3.1	
6)	Numer identyfikacyjny pojazdu	0.10	
7)	Kategoria pojazdu z homologacją typu	0.4	
8)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego	Dowód rejestracyjny	
9)	Data pierwszej rejestracji	Dowód rejestracyjny	
10)	Indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 połączone lub, w stosownych przypadkach, ważone łącznie	
11)	Zużycie paliwa (l/100 km lub m <sup>3</sup> /100 km lub kg/100 km)	49.4 połączone lub, w stosownych przypadkach, ważone łącznie	
12)	Masa pojazdu gotowego do jazdy (kg)	13	
13)	Masa próbna (kg)	47.1.1	
14)	Rodzaj paliwa	26	
	Rodzaj zasilania	26.1	
15)	Zużycie energii elektrycznej (Wh/km)	Pojazd wyłącznie elektryczny: 49.5.1 Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnątrz (OVC-HEV): 49.5.2	
16)	Zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną (km)	Pojazd wyłącznie elektryczny: 49.5.1 Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnątrz (OVC-HEV): 49.5.2	
17)	Kod(y) ekoinnowacji	49.3.1	
18)	Ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2	
(19)((19))	Rozstaw osi (w mm)		
	Rozstaw kół osi kierowanej (oś 1) (mm) <sup>(3)</sup>	30	
	Rozstaw kół drugiej osi (oś 2) (mm) <sup>(3)</sup>	30	
20)	Pojemność silnika (cm <sup>3</sup> )	25	
21)	Maksymalna moc netto (kW)	27.1 i 27.3	
22)	Współczynniki obciążenia drogowego <sup>(4)</sup>	f0, N	47.1.3.0
		f1, N/(km/h)	47.1.3.1
		f2, N/(km/h)	47.1.3.2
23)	Powierzchnia czołowa (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2	
24)	Klasa oporu toczenia opon <sup>(4)</sup>	35	

---

Uwaga:

- (1) Lista opublikowana przez Komisję na stronie CIRCABC.
  - (2) W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach (NSS) lub dopuszczenia indywidualnego (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie »Nazwa producenta«, a w kolumnie »Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE« określa się jedno z poniższych: »AA-NSS« lub »AA-IVA«, w zależności od przypadku.
  - (3) W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w rozstaw osi o różnych szerokościach, podaje się maksymalną szerokość osi.
  - (4) Na żądanie Komisji.
- (\*) 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)”;
- 

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się pkt 1.1 w dniu 1 marca 2021 r.;
- (ii) dodaje się pkt 1.1a w brzmieniu:

„1.1a. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N<sub>1</sub>

Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii N<sub>1</sub> na ich terytorium, z wyjątkiem danych wskazanych w pkt 23, 24 i 25, które są przekazywane na żądanie Komisji:

- 1) producent;
- 2) numer homologacji typu i jego rozszerzenie;
- 3) typ, wariant i wersja;
- 4) marka i, jeżeli jest dostępna, nazwa handlowa;
- 5) identyfikator rodziny interpolacji pojazdu;
- 6) numer identyfikacyjny pojazdu;
- 7) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- 8) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- 9) data pierwszej rejestracji;
- 10) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>;
- 11) zużycie paliwa;
- 12) masa w stanie gotowym do jazdy;
- 13) masa próbna;
- 14) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- 15) zużycie energii elektrycznej;
- 16) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną;
- 17) kod(y) ekoinnowacji;
- 18) ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> dzięki zastosowaniu ekoinnowacji;
- 19) powierzchnia postojowa: rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- 20) pojemność silnika;
- 21) maksymalna moc netto;
- 22) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
- 23) współczynniki obciążenia drogowego: f<sub>0</sub>, f<sub>1</sub> i f<sub>2</sub>;

- 24) powierzchnia czołowa;  
25) klasa oporu toczenia opon.

Zgodnie z art. 7 państwa członkowskie udostępniają Komisji wszystkie dane wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części C sekcja 2. Dane wskazane w pkt 9 i 11 zapisuje się, począwszy od roku kalendarzowego 2022 i udostępnia Komisji po raz pierwszy w dniu 28 lutego 2023 r.”;

- (iii) w pkt 1.2.1.2 dodaje się lit. q);
- (iv) Skreśla się pkt 1.2.1.1 i 1.2.1.2 w dniu 1 marca 2021 r.;
- (v) dodaje się pkt 1.2.1.2a w brzmieniu:  
„1.2.1.2a. Pojazdy skompletowane kategorii N1 posiadające homologację typu zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151  
Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego zarejestrowanego w 2021 r. i kolejnych latach kalendarzowych państwa członkowskie podają co najmniej dane określone w pkt 1.1a ppkt 1, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 17, 18 i 22, a dla każdego nowego pojazdu zarejestrowanego w 2022 r. i kolejnych latach kalendarzowych – dane określone w pkt 1.1a ppkt 9, 23, 24 i 25.”;
- (vi) zdanie wprowadzające w pkt 1.2.2. otrzymuje brzmienie:  
„Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego kategorii N<sub>1</sub>, posiadającego homologację typu zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zarejestrowanego w 2020 r. i kolejnych latach kalendarzowych, producent powiązanego pojazdu podstawowego przedkłada Komisji, począwszy od 2021 r., następujące dane dotyczące pojazdu podstawowego:”;
- (vii) pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności danego lekkiego pojazdu użytkowego. W przypadku informacji szczegółowych niedostępnych w świadectwie zgodności należy podać szczegółowe informacje z dokumentacji homologacji typu lub z informacji przekazanych przez producenta pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 1.2.3.”;
- (viii) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:  
„2a. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu zasilanych benzyną i gazem płynnym (LPG) lub benzyną i sprężonym gazem ziemnym (CNG), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla obu rodzajów paliw, państwa członkowskie zgłaszają wartość dla LPG lub CNG, w zależności od przypadku.  
W przypadku pojazdów FFV zasilanych benzyną i etanolem (E85) państwa członkowskie zgłaszają wartość indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla benzyny.”;

b) w części C wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się sekcję 2 w dniu 1 marca 2021 r.;
- (ii) dodaje się sekcję 2a w brzmieniu:

„Sekcja 2a

Szczegółowe dane z monitoringu – zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1.1 i 1.1a	Szczegółowe dane dotyczące każdego zarejestrowanego pojazdu	Źródła danych
		Świadectwo zgodności (załącznik VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683), o ile nie wskazano inaczej
1)	Nazwa producenta – standardowe oznaczenie UE <sup>(1)</sup>	Nazwa nadana przez Komisję
	Nazwa producenta <sup>(2)</sup>	0.5 lub, w przypadku więcej niż jednej nazwy producenta, nazwa zarejestrowana w pozycji 0.5.1



2)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie	0.11	
3)	Typ	0.2	
	Wariant		
	Wersja		
4)	Marka i nazwa handlowa	0.1 i 0.2.1	
5)	Identyfikator rodziny interpolacji pojazdu	0.2.3.1	
6)	Numer identyfikacyjny pojazdu	0.10	
7)	Kategoria pojazdu z homologacją typu	0.4	
8)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego	Dowód rejestracyjny	
9)	Data pierwszej rejestracji	Dowód rejestracyjny	
10)	Indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 połączone lub, w stosownych przypadkach, ważone łącznie	
11)	Zużycie paliwa (l/100 km lub m <sup>3</sup> /100 km lub kg/100 km)	49.4 połączone lub, w stosownych przypadkach, ważone łącznie	
12)	Masa pojazdu gotowego do jazdy (pojazdy kompletne i skompletowane) (kg)	13	
13)	Masa próbna (pojazdy kompletne i skompletowane) (kg)	47.1.1	
14)	Rodzaj paliwa	26	
	Rodzaj zasilania	26.1	
15)	Zużycie energii elektrycznej (Wh/km)	Pojazd wyłącznie elektryczny: 49.5.1 Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnętrznie (OVC-HEV): 49.5.2	
16)	Zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną (km)	Pojazd wyłącznie elektryczny: 49.5.1 Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnętrznie (OVC-HEV): 49.5.2	
17)	Kod(y) ekoinnovacji	49.3.1	
18)	Ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu ekoinnovacji (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2	
19 (19)	Rozstaw osi (w mm)	4	
	Rozstaw kół osi kierowanej (oś 1) <sup>(3)</sup>	30	
	Rozstaw kół drugiej osi (oś 2) <sup>(3)</sup>	30	
20)	Pojemność silnika (cm <sup>3</sup> )	25	
21)	Maksymalna moc netto (kW)	27.1 i 27.3	
22)	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita (pojazd kompletny i skompletowany) (kg)	16.1	
23)	Współczynniki obciążenia drogowego <sup>(4)</sup>	f <sub>0</sub> , N	47.1.3.0
		f <sub>1</sub> , N/(km/h)	47.1.3.1
		f <sub>2</sub> , N/(km/h)	47.1.3.2
24)	Powierzchnia czołowa (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2	
25)	Klasa oporu toczenia opon <sup>(4)</sup>	35	

---

Uwaga:

- (1) Lista opublikowana przez Komisję na stronie CIRCABC.
  - (2) W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach (NSS) lub dopuszczenia indywidualnego (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie »Nazwa producenta«, a w kolumnie »Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE« określa się jedno z poniższych: »AA-NSS« lub »AA-IVA«, w zależności od przypadku.
  - (3) W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w rozstaw osi o różnych szerokościach, podaje się maksymalną szerokość osi.
  - (4) Na żądanie Komisji.”.
-