

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2023/1634

z dnia 5 czerwca 2023 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8 akapit drugi i art. 15 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono szczegółowe metody obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.
- (2) Od dnia 1 stycznia 2021 r. normy emisji CO₂ są oparte na danych dotyczących emisji CO₂ ustalonych zgodnie ze światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich (WLTP) określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151⁽²⁾. Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2019/631 został zmieniony rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2173⁽³⁾ w celu uwzględnienia wprowadzenia WLTP poprzez wyjaśnienie sposobu określania docelowych indywidualnych poziomów emisji dla poszczególnych rodzajów producentów. Potrzebne są jednak dalsze wyjaśnienia dla producentów będących członkami grupy, aby zapewnić metodę obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na lata kalendarzowe 2021–2024.
- (3) W części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono metodę obliczania poziomów docelowych w ramach odstępstw, mających zastosowanie w latach kalendarzowych 2021–2024. W celu zapewnienia pewności prawa konieczne jest określenie metody obliczania również w odniesieniu do poziomów docelowych w ramach odstępstw mających zastosowanie w latach kalendarzowych 2025–2028, o których mowa w art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. c) tego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 433 z 22.12.2020, s. 1).

- (4) Aby odróżnić przypadek kompletnych i niekompletnych pojazdów podstawowych należy dostosować definicję masy próbnej („TM”) dla średniej masy próbnej w kilogramach wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, określoną w części B pkt 6.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (5) W załącznikach II i III do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono rodzaj i format danych, które państwa członkowskie lub producenci muszą gromadzić i przekazywać Komisji co roku w odniesieniu do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. W oparciu o zdobyte doświadczenia stało się oczywiste, że niektóre parametry monitorowania można usunąć w celu ułatwienia procesu monitorowania, ponieważ parametry te nie są wykorzystywane do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji ani średnich indywidualnych poziomów emisji, a zatem powinny zostać usunięte bez utrudniania rzetelnej oceny zgodności producentów z ich docelowymi indywidualnymi poziomami emisji. Ponadto konieczne jest dodanie pewnych nowych parametrów, w szczególności do celów weryfikacji emisji CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku. Te zmiany parametrów należy odzwierciedlić w odniesieniu do rodzaju danych, które mają być gromadzone w części A załącznika II i części A załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631, a także w odniesieniu do formatów gromadzenia danych określonych w części B załącznika II i części B załącznika III do tego rozporządzenia.
- (6) W załączniku III do rozporządzenia (UE) 2019/631 szczegółowo określono procedurę stosowaną przez producentów w celu obliczania wartości emisji CO₂ i masy w przypadku lekkich pojazdów użytkowych, homologowanych w wielu etapach. W przypadku pojedynczego niekompletnego pojazdu podstawowego masę pojazdu oblicza się zgodnie z częścią A pkt 1.2.4 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631, biorąc pod uwagę wartość masy karoserii (B₀), która została ustalona na 1,375 do celów obliczeń dotyczących roku kalendarzowego 2021. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2022–2024 wartość tę należy zmienić na podstawie średniej masy w stanie gotowym do jazdy nowych niekompletnych pojazdów podstawowych zarejestrowanych w Unii w latach kalendarzowych 2018, 2019 i 2020.
- (7) W obliczu braku ostatecznych danych z monitorowania emisji CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych za rok kalendarzowy 2020, przegląd wartości B₀ nie mógł zostać zakończony do dnia 31 października 2021 r. jak przewidziano w części A pkt 1.2.4 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631. Biorąc pod uwagę, że zmiana wartości B₀ z wykorzystaniem wyłącznie danych za lata kalendarzowe 2018 i 2019 skutkowałaby wartością bardzo zbliżoną do obecnej wartości B₀ oraz w celu ułatwienia wdrażania i zapewnienia pewności prawa dla zainteresowanych producentów, należy utrzymać mającą obecnie zastosowanie wartość B₀ na rok kalendarzowy 2022. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2023 i 2024 zmienioną wartość B₀ obliczono na podstawie ostatecznych danych z monitorowania lekkich pojazdów użytkowych za lata kalendarzowe 2018, 2019 i 2020. Ponadto, aby zapewnić producentom pewność prawa po 2024 r., należy wyjaśnić, że zmieniona wartość B₀ nadal ma zastosowanie również w latach następujących po 2024 r.
- (8) Niezbędne jest wyjaśnienie w celu lepszego uwzględnienia różnych sposobów określania wpływu oporu aerodynamicznego w przypadku niekompletnych pojazdów podstawowych kategorii N₁ w ramach obliczania kontrolnego poziomu emisji CO₂.
- (9) Część B załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631 zawiera pewne informacje dotyczące w szczególności regulacyjnej procedury badań NEDC, które stały się nieaktualne, i w związku z tym powinny zostać usunięte.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Następujące przepisy stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.:

- a) pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i (iii) oraz pkt 2 lit. b) i c) załącznika II;
- b) pkt 1 lit. a) ppkt (iii) i (v) oraz pkt 3 lit. c) i e) załącznika III.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5 czerwca 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 3d w brzmieniu:

„3d. W przypadku grupy utworzonej zgodnie z art. 6 referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP określa się na podstawie wartości $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ i $NEDC_{2020target}$ obliczonych dla całej grupy.

W przypadku grupy nowo utworzonej w latach 2021–2024 lub w przypadku zmiany w członkostwie grupy istniejącej w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP oblicza się na podstawie wartości $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ i $NEDC_{2020target}$ dla całej nowej grupy.”;

b) w pkt 5 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 4 na którykolwiek z lat kalendarzowych od 2025 r. do 2028 r., docelowy indywidualny poziom emisji (poziom docelowy w ramach odstępstwa_{2025–2028}) oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDC_{CO_2,ind}} \cdot \text{poziom docelowy}_{2021} \cdot (1 - \text{współczynnik redukcji}_{2025})$$

W przypadku producenta, który nie był odpowiedzialny za rejestrację nowych samochodów osobowych w 2020 r. lub dla którego wartość $WLTP_{CO_2}$ zdefiniowana w pkt 3 lub $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowana w pkt 3 wynosi zero, docelowy indywidualny poziom emisji (poziom docelowy w ramach odstępstwa_{2025–2028}) oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{poziom docelowy}_{2021} \cdot (1 - \text{współczynnik redukcji}_{2025})$$

gdzie:

$WLTP_{CO_2,measured}$	oznacza średnią wartość $WLTP_{CO_2,measured}$ zgodnie z definicją w pkt 6.0 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$WLTP_{CO_2}$	oznacza średnią wartość $WLTP_{CO_2}$ zgodnie z definicją w pkt 3 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$NEDC_{CO_2}$	oznacza średnią wartość $NEDC_{CO_2}$ zgodnie z definicją w pkt 3 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$WLTP_{CO_2, ind}$	jest równa $WLTP_{CO_2}$ zdefiniowanej w pkt 3;
$NEDC_{CO_2, ind}$	jest równa $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowanej w pkt 3;
współczynnik redukcji ₂₀₂₅	oznacza redukcję, o której mowa w art. 1 ust. 4 lit. a);
poziom docelowy ₂₀₂₁	oznacza redukcję o 45 % średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ tego producenta w 2007 r.”;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 3d w brzmieniu:

„3d. W przypadku grupy utworzonej zgodnie z art. 6 referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP określa się na podstawie wartości $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ i $NEDC_{2020target}$ obliczonych dla całej grupy.

W przypadku grupy nowo utworzonej w latach 2021–2024 lub w przypadku zmiany w członkostwie grupy istniejącej w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP oblicza się na podstawie wartości $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ i $NEDC_{2020target}$ dla całej nowej grupy.”;

b) w pkt 6.2.1 słowa:

„TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;”

zastępuje się słowami:

„TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym.

W przypadku kompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym wartość masy próbnej, którą należy uwzględnić, to masa próbna tego pojazdu podstawowego.

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym wartość masy próbnej, którą należy uwzględnić, to wartość DM_{base} określona zgodnie z załącznikiem III część A pkt 1.2.4 lit. a);”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części A wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 1a wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii M₁ na ich terytorium i przekazują je Komisji zgodnie z art. 7 ust. 2 w formacie określonym w części B sekcja 2 A.”;
 - (ii) dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
„5a) identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego.”;
 - (iii) dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
„9a) znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu.”;
 - (iv) uchyla się pkt 19, 22, 23 i 24;
 - (v) uchyla się akapit drugi;
 - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1a, pochodzą ze świadectwa zgodności danego samochodu osobowego, chyba że wskazano inaczej w części B sekcja 2 A niniejszego załącznika.”;

2) W części B sekcja 2 A w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pierwszej kolumnie w pozycji pierwszej nagłówek „Odniesienie do części A pkt 1 i 1a” otrzymuje brzmienie:
„Odniesienie do części A pkt 1a”;
- b) dodaje się pozycję 5a) w brzmieniu:

„5a)	Identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego	0.2.3.4. 0.2.3.5”
------	--	----------------------

c) dodaje się pozycję 9a w brzmieniu:

„9a)	Znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu	47”
------	---	-----

d) pozycja 14 otrzymuje brzmienie:

„14)	Rodzaj paliwa	26
	Rodzaj zasilania	26.1 23 (w przypadku pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym) 23.1 (w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrznie)”

- e) uchyla się pozycje 19, 22, 23 i 24;
- f) uchyla się uwagę 4.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1.1.a. wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł i formuła wprowadzająca otrzymują brzmienie:

„1.1.a. Sprawozdawczość państw członkowskich w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N₁

„Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego kompletnego lub skompletowanego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii N₁ na ich terytorium i przekazują je Komisji zgodnie z art. 7 ust. 2 w formacie określonym w części C sekcja 2 A.”;

(ii) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) producent (w przypadku pojazdów skompletowanych: producent pojazdu podstawowego);”;

(iii) dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego;”;

(iv) dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) pojazd kompletny lub skompletowany;”;

(v) dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu;”;

(vi) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) Masa pojazdu kompletnego lub skompletowanego w stanie gotowym do jazdy;”;

(vii) dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) W przypadku pojazdów skompletowanych masa pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy;”;

(viii) uchyla się pkt 19, 23, 24 i 25;

(ix) uchyla się akapit drugi;

b) uchyla się pkt 1.2.1. i 1.2.1.2a.;

c) w pkt 1.2.2. wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego zgłoszonego przez państwa członkowskie zgodnie z pkt 1.1.a. producent pojazdu podstawowego przekazuje Komisji dane określone w lit. a) i b) niniejszego punktu w odniesieniu do każdego pojazdu podstawowego o tym samym numerze identyfikacyjnym pojazdu co pojazd skompletowany. Dane przekazuje się w terminie trzech miesięcy od powiadomienia producenta o danych wstępnych zgodnie z art. 7 ust. 4 akapit drugi.”;

(ii) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

— ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„identyfikator rodziny interpolacji pojazdu, o którym mowa w pkt 6.2.6 regulaminu ONZ 154”;

— uchyla się ppkt (iv), (v) i (viii);

— pkt (vii) otrzymuje brzmienie:

„(vii) masę niekompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy.”;

(iii) lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) masę kompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy.”;

d) pkt 1.2.3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy producent pojazdu podstawowego nie przekazuje danych, o których mowa w pkt 1.2.2, indywidualne poziomy emisji CO₂ i masę w stanie gotowym do jazdy przekazane przez państwa członkowskie dla powiązanego pojazdu skompletowanego, zgodnie z pkt 1.1a., wykorzystuje się do określenia, czy pojazd wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, oraz do obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta pojazdu podstawowego.”;

e) w pkt 1.2.4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Począwszy od roku kalendarzowego 2020, producent oblicza kontrolny poziom emisji CO₂ dla każdego niekompletnego pojazdu podstawowego zgodnie z metodą interpolacji, o której mowa w pkt 3.2.3.2 lub 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, przy zastosowaniu tej samej metody, którą stosuje się do homologacji typu WE pojazdu podstawowego w odniesieniu do jego emisji, przy czym warunki są określone w tych punktach, z następującymi wyjątkami:”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Masa pojedynczego pojazdu

Termin »TM_{ind}«, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.1 lub 3.2.4.1.1.1 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, zastępuje się masą standardową pojazdu podstawowego, DM_{base}. W przypadku gdy DM_{base} jest niższa niż masa próbna pojazdu Low (TM_L) z rodziny interpolacji, TM_{ind} zastępuje się TM_L. W przypadku gdy DM_{base} jest wyższa niż masa próbna pojazdu High z rodziny interpolacji (TM_H), TM_{ind} zastępuje się TM_H.

DM_{base} oblicza się według następującego wzoru:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

gdzie:

MRO _{base}	oznacza masę pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy zgodnie z definicją w pkt 3.2.5 regulaminu ONZ 154;
B ₀	oznacza wartość masy karoserii wynoszącą 1,375 do roku kalendarzowego 2022 i 1,351 w odniesieniu do lat kalendarzowych 2023–2034;
TPMLM	to technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zdefiniowana w pkt 3.2.23 regulaminu ONZ 154.”;

(iii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Opór toczenia pojedynczego pojazdu

Opór toczenia pojazdu podstawowego stosuje się do celów pkt 3.2.3.2.2.2 lub 3.2.4.1.1.2 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154.”;

(iv) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Wpływ oporu aerodynamicznego pojedynczego pojazdu

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego należącego do rodziny macierzy obciążenia drogowego producent określa termin »A_{f,ind}«, o którym mowa w pkt 3.2.4.1.1.3 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, zgodnie z jedną z następujących opcji:

- (i) powierzchnia czołowa pojazdu reprezentatywnego z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w m²;
- (ii) średnia wartość powierzchni czołowej pojazdu High i pojazdu Low z rodziny interpolacji, w m²;
- (iii) powierzchnia czołowa pojazdu High z rodziny interpolacji, w przypadku gdy metoda interpolacji nie jest stosowana, w m².

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego, który nie należy do rodziny macierzy obciążenia drogowego termin $f_{2,ind}$, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, określa się jako równy jednej z poniższych wartości:

- (i) średniej wartości terminów $f_{2,L}$ i $f_{2,H}$, o których mowa w tym punkcie;
- (ii) terminowi $f_{2,H}$, o którym mowa w tym punkcie.”;

f) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1.1.a., pochodzą ze świadectwa zgodności danego lekkiego pojazdu użytkowego, chyba że wskazano inaczej w części C sekcja 2a.”;

2) uchyla się część B;

3) w części C sekcja 2a wprowadza się następujące zmiany:

a) w pierwszej kolumnie nagłówek „Odniesienie do części A pkt 1.1 i 1.1a” otrzymuje brzmienie:

„Odniesienie do części A pkt 1.1a”;

b) pozycja 1 otrzymuje brzmienie:

„1)	Nazwa producenta (standardowe oznaczenie UE) ⁽¹⁾	Nazwa nadana przez Komisję
	Nazwa producenta ⁽²⁾	0.5 lub, w przypadku pojazdów podlegających wielostopniowej homologacji typu, 0.5.1 (nazwa producenta pojazdu podstawowego)”

c) dodaje się pozycję 5a w brzmieniu:

„5a)	Identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego	0.2.3.4. 0.2.3.5.”
------	--	-----------------------

d) dodaje się pozycję 7a w brzmieniu:

„7a)	Pojazd kompletny lub skompletowany	0.4”
------	------------------------------------	------

e) dodaje się pozycję 9a w brzmieniu:

„9a)	Znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu	47”
------	---	-----

f) pozycja 12 otrzymuje brzmienie:

„12)	Masa pojazdu kompletnego lub skompletowanego w stanie gotowym do jazdy	13”
------	--	-----

g) dodaje się pozycję 12a w brzmieniu:

„12a)	Masa pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy (w przypadku pojazdu skompletowanego)	14”
-------	---	-----

h) pozycja 14 otrzymuje brzmienie:

„14)	Rodzaj paliwa	26
	Rodzaj zasilania	26.1 23 (w przypadku pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym) 23.1 (w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrznie)”

i) pozycja 22 otrzymuje brzmienie:

„22)	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita (TPMLM)	16.1”
------	--	-------

j) uchyla się pozycje 19, 23, 24 i 25;

k) uchyla się uwagę 4.
