

## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/956

z dnia 28 czerwca 2018 r.

w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wiążący cel zredukowania do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce o co najmniej 40 % w porównaniu z 1990 r. został zatwierdzony w konkluzjach Rady Europejskiej z dnia 23–24 października 2014 r. w sprawie ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 oraz potwierdzony na posiedzeniu Rady Europejskiej w dniach 17–18 marca 2016 r.
- (2) W konkluzjach Rady Europejskiej z dnia 23–24 października 2014 r. przewidziano, że wyznaczony cel ma zostać zrealizowany wspólnie przez Unię w sposób najbardziej racjonalny pod względem kosztów, a redukcje dotyczyć mają zarówno sektorów objętych systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych w Unii (EU ETS), jak i sektorów nieobjętych tym systemem, i do 2030 r. wynieść odpowiednio 43 % i 30 % w porównaniu z rokiem 2005. Porozumienie paryskie <sup>(3)</sup> określa między innymi długoterminowy cel zgodny z dążeniem do utrzymania wzrostu średniej temperatury globalnej znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz wzywa do kontynuowania wysiłków na rzecz utrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Konieczne jest by wszystkie państwa członkowskie uczestniczyły w tych wysiłkach, a wszystkie sektory gospodarki, w tym transport, przyczyniały się do osiągnięcia wspomnianego ograniczenia emisji uzgodnionego przez Radę Europejską i do realizacji długoterminowych celów Porozumienia paryskiego.
- (3) Opublikowana przez Komisję w lipcu 2016 r. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej wyznacza ambitny cel, by do połowy obecnego wieku emisje gazów cieplarnianych pochodzące z sektora transportu spadły do poziomu o co najmniej 60 % niższego od poziomu w 1990 r., a następnie były konsekwentnie ograniczane aż do poziomu zerowego.
- (4) Aby cel ten został osiągnięty, należy rozważyć szereg rozmaitych środków. Poza ustanowieniem norm emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich czyli samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów, środki te mogą obejmować inne działania przyczyniające się do podniesienia efektywności pojazdów ciężkich i zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z takich pojazdów, takie jak: optymalizacja załadowania, platooning (jazda w kolumnie pojazdów), szkolenie kierowców, stosowanie paliw alternatywnych, programy odnawiania parku pojazdów, stosowanie opon o niskich oporach toczenia, ograniczanie zatorów komunikacyjnych oraz inwestowanie w konserwację infrastruktury.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 95.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 czerwca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 21 czerwca 2018 r.

<sup>(3)</sup> Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

- (5) Emisje gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego w Unii i szacuje się, że, o ile nie zostaną podjęte dodatkowe środki, w latach 2010–2030 wzrosną o 10 %, a w latach 2010–2050 – o 17 %. W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy wprowadzić skuteczne środki w zakresie ograniczenia emisji z pojazdów ciężkich.
- (6) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO<sub>2</sub> Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest uregulowanie procedury ustalania emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa.
- (7) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 <sup>(1)</sup> zapewnia ramy dla uregulowania takiej procedury. Pomiar przeprowadzony zgodnie z tą procedurą dostarczą rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa dla każdego pojazdu ciężkiego w odniesieniu do znacznej części parku pojazdów ciężkich w Unii. Nabywca danego pojazdu ciężkiego oraz odnośne państwo członkowskie rejestracji będą mieli dostęp do tych informacji, co przyczyni się do częściowego wyeliminowania luk w wiedzy.
- (8) Firmy transportowe to w dużym stopniu małe i średnie przedsiębiorstwa. Ponadto wciąż nie mają one dostępu do ujednoczonych informacji umożliwiających ocenę technologii efektywności paliwowej czy porównywanie pojazdów ciężkich w celu podejmowania jak najbardziej świadomych decyzji zakupowych i obniżenia przez to rachunków za paliwo, które odpowiadają za ponad jedną czwartą ich kosztów operacyjnych.
- (9) Informacje dotyczące osiągnięć pojazdu ciężkiego pod względem emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa powinny być podawane do wiadomości publicznej w celu umożliwienia wszystkim użytkownikom pojazdów podejmowania świadomych decyzji zakupowych oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu przejrzystości. Wszyscy producenci pojazdów ciężkich będą mogli porównywać osiągi swoich pojazdów z osiągnięciami pojazdów innych marek. Zwiększy to zachęty do innowacji i będzie sprzyjać rozwojowi bardziej energooszczędnych pojazdów ciężkich, podnosząc tym samym konkurencyjność. Informacje te zapewnią również decydentom politycznym na poziomie Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz upowszechniania bardziej energooszczędnych pojazdów ciężkich.
- (10) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji parku pojazdów ciężkich w Unii, jego rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO<sub>2</sub> właściwe organy państw członkowskich powinny monitorować i zgłaszać Komisji dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane dotyczące mechanizmów napędowych i odpowiednich nadwozi.
- (11) Producenci pojazdów ciężkich powinni zatem monitorować i zgłaszać Komisji wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/2400 <sup>(2)</sup>.
- (12) Dostępność danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa dla poszczególnych kategorii pojazdów ciężkich uzależniona jest od tego, kiedy kategorie te zostaną objęte rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Aby zapewnić jasność i pewność prawa jeśli chodzi o obowiązki producentów w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, w niniejszym rozporządzeniu należy określić daty rozpoczęcia monitorowania i sprawozdawczości dla każdej z kategorii pojazdów ciężkich objętej zakresem jego stosowania. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 dane będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w 2019 r. Począwszy od 2019 r., producenci powinni być zobowiązani do monitorowania i zgłaszania danych technicznych dotyczących tych pojazdów. Co do pozostałych kategorii pojazdów ciężkich i grup pojazdów ciężkich dane będą dostępne dopiero w późniejszym terminie. Przy ustalaniu dat rozpoczęcia monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do danych dla tych kategorii pojazdów i grup pojazdów należy ustanowić rozsądne ramy czasowe. Biorąc pod uwagę techniczną złożoność związaną z opracowywaniem procedur ustalania emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa dla pozostałych kategorii pojazdów ciężkich i grup pojazdów ciężkich, owe ramy czasowe powinny zostać wyznaczone na siedem lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

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

- (13) W interesie publicznym leży, by dane techniczne niezbędne do ustalania emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez pojazd ciężki były aktywnie udostępniane publicznie, aby zwiększyć przejrzystość specyfikacji pojazdu ciężkiego i powiązanych osiągnięć oraz w celu wspierania konkurencji między producentami. Dane, które są wrażliwe ze względu na ochronę danych osobowych i zapewnienie uczciwej konkurencji, nie powinny być publikowane. Niektóre dane dotyczące aerodynamicznych właściwości pojazdów ciężkich powinny być podawane do wiadomości publicznej w postaci przedziału wartości, tak by uwzględnić kwestie dotyczące uczciwej konkurencji. Zgłaszane dane powinny być podawane do wiadomości publicznej w sposób zapewniający łatwy i bezpłatny dostęp. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla innych praw publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska, m.in. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>.
- (14) Ważne jest, aby system monitorowania i sprawozdawczości był łatwy w obsłudze dla wszystkich przewoźników, niezależnie od ich wielkości i zasobów. Równie istotne jest, aby Komisja aktywnie promowała taki system, w celu zapewnienia, by miał on znaczący wpływ na sektor oraz poszerzenia wiedzy na temat dostępności zgłaszanych danych.
- (15) Przeprowadzana przez Komisję analiza przekazanych przez państwa członkowskie i producentów danych za poprzedni rok kalendarzowy powinna być upubliczniana w taki sposób, aby jasno przedstawione były osiągnięcia parku pojazdów ciężkich w Unii i w każdym państwie członkowskim, a także parków pojazdów poszczególnych producentów. Sposób podawania tej analizy do wiadomości publicznej powinien również umożliwiać porównywanie pojazdów w ramach parków pojazdów jak również porównywanie parków pojazdów pod względem średniego zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> dla każdej grupy pojazdów ciężkich w zależności od przeznaczenia.
- (16) Niezbędne jest, aby wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 prawidłowo odzwierciedlały osiągnięcia pojazdów ciężkich. Dlatego też rozporządzenie to ustanawia przepisy pozwalające na weryfikację i zapewnienie zgodności w zakresie użytkowania narzędzia symulacyjnego, a także w zakresie właściwości powiązanych z emisjami CO<sub>2</sub> i zużyciem paliwa w odniesieniu do odpowiednich części, oddzielnych zespołów technicznych i układów. Ta procedura weryfikacji powinna obejmować badania w warunkach drogowych. W nowych ramach dotyczących homologacji typu określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(2)</sup> przewidziano środki zapewniające, by w przypadku odchylenia producent podejmował działania naprawcze, a w przypadku braku zgodności – by Komisja mogła nakładać grzywny administracyjne. Nowe ramy potwierdzają również, że istotne jest zapewnienie stronom możliwości przeprowadzenia niezależnych badań pojazdów i zapewnienie im dostępu do niezbędnych danych. Komisja powinna monitorować wyniki takich badań weryfikacyjnych i powinna przedstawiać analizę tych wyników w swoim sprawozdaniu rocznym.
- (17) Należy zapewnić, aby monitorowane i zgłaszane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami umożliwiającymi weryfikację i, w razie konieczności, korektę ostatecznych danych. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację i weryfikację danych.
- (18) Komisja powinna mieć możliwość nałożenia grzywny administracyjnej, jeśli stwierdzi, że dane zgłoszone przez producenta wykazują odchylenie w stosunku do danych zarejestrowanych w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 582/2011 <sup>(3)</sup> i rozporządzeniem (UE) 2017/2400, lub jeśli producent nie przekaze wymaganych danych w mającym zastosowanie terminie. Grzywny te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (19) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 <sup>(4)</sup> w odniesieniu do nowych samochodów osobowych oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 <sup>(5)</sup> w odniesieniu do nowych lekkich samochodów dostawczych należy powierzyć Europejskiej Agencji

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie zastosowania postanowień Konwencji z Aarhus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska do instytucji i organów Wspólnoty (Dz.U. L 264 z 25.9.2006, s. 13).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

Środowiska odpowiedzialność za wymianę takich danych z właściwymi organami państw członkowskich i producentami, a także za zarządzanie ostateczną bazą danych w imieniu Komisji. Należy również w możliwie największym stopniu dostosować procedury monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do pojazdów ciężkich do już obowiązujących procedur dla pojazdów lekkich.

- (20) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących weryfikacji i korekty monitorowanych danych należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (21) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i sprawozdawczości pozostawały przez cały czas odpowiednie do oceny stopnia, w jakim park pojazdów ciężkich przyczynia się do emisji CO<sub>2</sub>, w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> oraz na temat wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, a także w celu zapewnienia, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacyjnych i dla zapewnienia porównywalności, jak również w celu uzupełnienia przepisów o grzywnach administracyjnych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia dat rozpoczęcia monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do przedmiotowych kategorii pojazdów ciężkich, zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załącznikach do niniejszego rozporządzenia, określania danych, które mają być zgłaszane przez państwa członkowskie do celów monitorowania wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, zmiany przedziałów wartości oporu powietrza oraz określania kryteriów i metod obliczania oraz poboru grzywnien administracyjnych nakładanych na producentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(2)</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (22) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy w Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na zakres i skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii oraz zużycia paliwa przez takie pojazdy.

#### Artykuł 2

##### Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących nowych pojazdów ciężkich przez państwa członkowskie i producentów pojazdów ciężkich.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do następujących kategorii pojazdów:

- a) pojazdy kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> i N<sub>2</sub> o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>, a także wszystkie pojazdy kategorii M<sub>3</sub> i N<sub>3</sub>;
- b) pojazdy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

Do celów niniejszego rozporządzenia, pojazdy te określa się jako „pojazdy ciężkie”.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

### Artykuł 3

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup> oraz w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009.

### Artykuł 4

#### Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. oraz w odniesieniu do każdego kolejnego roku kalendarzowego, państwa członkowskie monitorują dane określone w załączniku I część A dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają te dane Komisji zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Dane dotyczące nowych pojazdów ciężkich, które były wcześniej zarejestrowane poza Unią, nie podlegają monitorowaniu i zgłaszaniu, chyba że rejestracji takiej dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

2. Właściwymi organami odpowiedzialnymi za monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są organy wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

### Artykuł 5

#### Monitorowanie i sprawozdawczość przez producentów

1. Od dat rozpoczęcia określonych w załączniku I część B pkt 1 producenci pojazdów ciężkich monitorują, w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, dane określone w załączniku I część B pkt 2 dla każdego nowego pojazdu ciężkiego.

Do dnia 28 lutego każdego roku, od dat rozpoczęcia określonych w załączniku I część B pkt 1, producenci pojazdów ciężkich zgłaszają Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego wraz z datą symulacji przypadającą w poprzednim roku kalendarzowym, zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Data symulacji jest datą zgłoszoną zgodnie z pozycją 71 w załączniku I część B pkt 2.

2. Każdy producent wyznacza punkt kontaktowy do celów sprawozdawczości w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

### Artykuł 6

#### Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich (zwany dalej „rejestrem”) zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5.

Rejestr jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji a) określonej w załączniku I część A oraz pozycji nr 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 określonych w załączniku I część B pkt 2. W odniesieniu do pozycji 23 określonej w załączniku I część B pkt 2 wartość ta jest podawana do wiadomości publicznej w postaci przedziału wartości, jak określono w załączniku I część C.

2. W imieniu Komisji rejestrem zarządza Europejska Agencja Środowiska.

### Artykuł 7

#### Monitorowanie wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych

1. Aby zweryfikować emisje CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów ciężkich i zużycie paliwa przez takie pojazdy, Komisja monitoruje – w przypadku gdy są one dostępne – wyniki badań w warunkach drogowych przeprowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie danych, które właściwe organy państw członkowskich mają zgłaszać do celów ust. 1 niniejszego artykułu.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

## Artykuł 8

### Jakość danych

1. Za poprawność i jakość danych zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5 odpowiadają właściwe organy i producenci. Bezzwłocznie informują oni Komisję o wszelkich błędach wykrytych w zgłoszonych danych.
2. Komisja przeprowadza własną weryfikację jakości danych zgłoszonych zgodnie z art. 4 i 5.
3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze, o którym mowa w art. 6.
4. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12.

## Artykuł 9

### Grzywny administracyjne

1. Komisja może nałożyć grzywnę administracyjną w każdym z następujących przypadków:
  - a) jeżeli stwierdzi, że dane zgłoszone przez producenta zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia wykazują odchylenie od danych wynikających z dokumentacji producenta lub ze świadectwa homologacji typu silnika wydanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009, a odchylenie jest zamierzone lub jest skutkiem poważnego zaniedbania;
  - b) jeśli dane nie zostały przekazane w terminie, który ma zastosowanie zgodnie z art. 5 ust. 1, a opóźnienie nie może zostać należycie usprawiedliwione.

Do celów weryfikacji danych, o których mowa w lit. a), Komisja konsultuje się z odpowiednimi organami udzielającymi homologacji.

Grzywny administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające oraz nie mogą przekraczać 30 000 EUR w przeliczeniu na pojazd ciężki, którego dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, o czym mowa w lit. a) i b).

2. Komisja przyjmuje, na podstawie zasad ustanowionych w ust. 3 niniejszego artykułu, akty delegowane zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie procedury oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.
3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, muszą być zgodne z następującymi zasadami:
  - a) procedura ustanowiona przez Komisję nie może naruszać prawa do dobrej administracji, a w szczególności prawa do bycia wysłuchanym i prawa dostępu do akt, przy jednoczesnym poszanowaniu uzasadnionych interesów w zakresie poufności oraz tajemnicy handlowej;
  - b) przy określaniu wysokości odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstrasżania, uwzględniając, w stosownych przypadkach, wagę i skutki odchylenia lub opóźnienia, liczbę pojazdów ciężkich, których dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, dobrą wiarę producenta, stopień staranności i współpracy producenta, powtórzenie, częstotliwość lub czas trwania odchylenia lub opóźnienia, jak również uprzednie kary nałożone na tego samego producenta;
  - c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość rozłożenia płatności na kilka rat i etapów.
4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody budżetu ogólnego Unii.

## Artykuł 10

### Sprawozdanie

1. Do dnia 31 października każdego roku Komisja publikuje sprawozdanie roczne zawierające przeprowadzoną przez nią analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni rok kalendarzowy.

2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi parku pojazdów ciężkich w Unii oraz w każdym państwie członkowskim, a także osiągi parku pojazdów ciężkich każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> każdej grupy pojazdów ciężkich dla każdej kombinacji przeznaczenia, obciążenia i paliwa. Analiza uwzględnia również – o ile są dostępne – dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub>, a także alternatywnych mechanizmów napędowych. Ponadto zawiera też analizę wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, które są monitorowane zgodnie z art. 7, jeżeli takie wyniki są dostępne.
3. Komisja przygotowuje analizę przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska.

#### Artykuł 11

##### Zmiana załączników

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu zmiany załączników na potrzeby:
  - a) aktualizacji lub dostosowania wymagań dotyczących danych określonych w załączniku I część A oraz część B, jeżeli zostanie to uznane za konieczne w celu zapewnienia dogłębnej analizy zgodnie z art. 10;
  - b) uzupełnienia dat rozpoczęcia w załączniku I część B pkt 1;
  - c) aktualizacji lub dostosowania przedziałów wartości określonych w załączniku I część C, tak aby uwzględnić zmiany w konstrukcji pojazdów ciężkich i zapewnić, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacji i porównywalności;
  - d) dostosowania procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załączniku II, tak aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia..
2. Akty delegowane, o których mowa w ust. 1 lit. b), przyjmuje się do dnia 30 lipca 2025 r.

#### Artykuł 12

##### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 <sup>(1)</sup>. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### Artykuł 13

##### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 29 lipca 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 14*

**Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 28 czerwca 2018 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

A. TAJANI

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

L. PAVLOVA

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_



## ZAŁĄCZNIK I

**Przepisy dotyczące danych podlegających monitorowaniu i sprawozdawczości**

CZĘŚĆ A: DANE PODLEGAJĄCE MONITOROWANIU I SPRAWOZDAWCZOŚCI PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE:

- a) numery identyfikacyjne pojazdu wszystkich nowych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 akapit drugi lit. a) i b), zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) nazwa producenta;
- c) marka (nazwa handlowa producenta);
- d) kod nadwozia określony w pozycji 38 świadectwa zgodności, o ile jest dostępny;
- e) w przypadku pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 akapit drugi lit. a), informacje dotyczące zespołu napędowego określone w pozycjach 23, 23.1 i 26 świadectwa zgodności.

CZĘŚĆ B: DANE PODLEGAJĄCE MONITOROWANIU I SPRAWOZDAWCZOŚCI PRZEZ PRODUCENTÓW POJAZDÓW CIĘŻKICH

1. Daty rozpoczęcia monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych w odniesieniu do kategorii pojazdów ciężkich określonych w art. 2 akapit drugi lit. a) i b):

Kategoria pojazdu ciężkiego	Grupa pojazdów w kategorii pojazdów (jak określono w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400)	Data rozpoczęcia Monitorowanie	Data rozpoczęcia Sprawozdawczość
N <sub>1</sub>	—	—	—
N <sub>2</sub>	1 i 2	2020 r.	2021 r.
N <sub>3</sub>	3	2020 r.	2021 r.
	4, 5, 9 i 10	2019 r.	2020 r.
	11, 12 i 16	2020 r.	2021 r.
M <sub>1</sub>	—	—	—
M <sub>2</sub>	—	—	—
M <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>4</sub>	—	—	—

2. Dane, które mają być monitorowane i zgłaszane:

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
1	Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	1.1.3	Identyfikacja pojazdu i jego części
2	Numer certyfikacji silnika	1.2.2	
3	Numer certyfikacji CdxA <sup>(1)</sup> (w stosownych przypadkach)	1.8.3	
4	Numer certyfikacji przekładni	1.3.2	
5	Numer certyfikacji osi	1.6.2	
6	Numer certyfikacji opony, oś 1	1.9.2	
7	Numer certyfikacji opony, oś 2	1.9.6	
8	Numer certyfikacji opony, oś 3	1.9.10	
9	Numer certyfikacji opony, oś 4	1.9.14	

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
10	Kategoria pojazdu ( $N_1$ , $N_2$ , $N_3$ , $M_1$ , $M_2$ , $M_3$ )	1.1.4	Klasyfikacja pojazdu
11	Konfiguracja osi	1.1.5	
12	Maksymalna masa całkowita pojazdu (t)	1.1.6	
13	Grupa pojazdu	1.1.7	
14	Nazwa i adres producenta	1.1.1	Specyfikacja pojazdu i podwozia
15	Marka (nazwa handlowa producenta)	1.1.7 załącznik IV część II do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Najważniejsze specyfikacje silnika
16	Skorygowana rzeczywista masa własna (kg)	1.1.8	
17	Moc znamionowa silnika (kW)	1.2.3	
18	Prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym (1/min)	1.2.4	
19	Prędkość znamionowa silnika (1/min)	1.2.5	
20	Pojemność silnika (l)	1.2.6	
21	Rodzaj paliwa wzorcowego silnika (olej napędowy/gaz płynny (LPG)/sprężony gaz ziemny (CNG) itp.)	1.2.7	
22	Opcja certyfikacji stosowana dla wygenerowania $C_{dxA}$ (wartości standardowe/pomiar)	1.8.2	Aerodynamika
23	Wartość $C_{dxA}$ (wartość oporu powietrza)	1.8.4	
24	Nazwa i adres producenta przekładni	—	Najważniejsze specyfikacje przekładni
25	Marka (nazwa handlowa producenta przekładni)	—	
26	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia map strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (opcja 1/opcja 2/opcja 3/wartości standardowe)	1.3.3	
27	Rodzaj przekładni (SMT <sup>(2)</sup> , AMT <sup>(3)</sup> , APT <sup>(4)</sup> -S <sup>(5)</sup> , APT-P <sup>(6)</sup> )	1.3.4	
28	Liczba biegów	1.3.5	
29	Współczynnik przełożenia całkowitego na najwyższym biegu	1.3.6	
30	Rodzaj zwalniacza	1.3.7	
31	Przystawka odbioru mocy (tak/nie)	1.3.8	
32	Nazwa i adres producenta osi	—	Najważniejsze specyfikacje osi
33	Marka (nazwa handlowa producenta osi)	—	
34	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia mapy strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (wartości standardowe/pomiar)	1.7.3	
35	Rodzaj osi (np. standardowa, pojedyncza oś napędzana)	1.7.4	
36	Przełożenie osi	1.7.5	

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
37	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia mapy strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (wartości standardowe/pomiar)	1.6.3	Specyfikacje napędu kątownego
38	Przełożenie napędu kątownego	1.6.4	
39	Nazwa i adres producenta opony	—	Najważniejsze specyfikacje opony
40	Marka (nazwa handlowa producenta opony)	—	
41	Wymiary opon na osi 1	1.9.1	
42	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 1	1.9.3	
43	Wymiary opon na osi 2	1.9.4	
44	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 2	1.9.5	
45	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 2	1.9.7	
46	Wymiary opon na osi 3	1.9.8	
47	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 3	1.9.9	
48	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 3	1.9.11	
49	Wymiary opon na osi 4	1.9.12	
50	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 4	1.9.13	
51	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 4	1.9.15	
52	Technologia wentylatora chłodzącego silnik	1.10.1	
53	Technologia pompy wspomaganie	1.10.2	
54	Technologia układu elektrycznego	1.10.3	Parametry symulacji (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
55	Technologia układu pneumatycznego	1.10.4	
56	Przeznaczenie (transport długodystansowy, transport długodystansowy (EMS (?)), regionalny, regionalny (EMS), miejski, gminny, budownictwo)	2.1.1	Obciążenie (zgodnie z definicją zawartą w narzędziu symulacyjnym) (kg)
57	Obciążenie (zgodnie z definicją zawartą w narzędziu symulacyjnym) (kg)	2.1.2	
58	Rodzaj paliwa (olej napędowy/benzyna/gaz płynny (LPG)/sprężony gaz ziemny (CNG) itp.)	2.1.3	Masa całkowita pojazdu w symulacji (kg)
59	Masa całkowita pojazdu w symulacji (kg)	2.1.4	
60	Średnia prędkość (km/h)	2.2.1	Osiągi pojazdu podczas jazdy (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
61	Minimalna prędkość chwilowa (km/h)	2.2.2	
62	Maksymalna prędkość chwilowa (km/h)	2.2.3	
63	Maksymalne opóźnienie (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Maksymalne przyspieszenie (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Procentowy udział czasu jazdy przy pełnym obciążeniu	2.2.6	

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
66	Całkowita liczba zmian biegów	2.2.7	
67	Całkowita przebyta odległość (km)	2.2.8	
68	Emisje CO <sub>2</sub> (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13–2.3.16	Emisje CO <sub>2</sub> i zużycie paliwa (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
69	Zużycie paliwa (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1–2.3.12	
70	Wersja narzędzia symulacyjnego (X.X.X.)	3.1.1	Oprogramowanie i informacje dla użytkowników
71	Data i godzina symulacji	3.1.2	
72	Numer licencji na użytkowanie narzędzia symulacyjnego	—	
73	Skrót kryptograficzny wyników wygenerowanych przez narzędzie symulacyjne	3.1.4	
74	Zaawansowane technologie ograniczania emisji CO <sub>2</sub>	—	Technologie ograniczania emisji CO <sub>2</sub> w pojeździe
75	Emisje masowe CO <sub>2</sub> silnika w badaniu WHTC <sup>(8)</sup> (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Emisje CO <sub>2</sub> z silnika i jednostkowe zużycie paliwa
76	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	
77	Emisje masowe CO <sub>2</sub> silnika w badaniu WHSC <sup>(9)</sup> (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	
78	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHSC (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	

<sup>(1)</sup> Opór powietrza.

<sup>(2)</sup> Zsynchronizowana przekładnia manualna.

<sup>(3)</sup> Zautomatyzowana przekładnia manualna lub automatyczna przekładnia uruchamiana mechanicznie.

<sup>(4)</sup> Automatyczna przekładnia typu PowerShift.

<sup>(5)</sup> „Układ S” oznacza szeregowy układ przemiennika momentu obrotowego i połączonych z nim mechanicznych części przekładni.

<sup>(6)</sup> „Układ P” oznacza równoległy układ przemiennika momentu obrotowego i połączonych z nim mechanicznych części przekładni (np. w instalacjach rozdziału mocy).

<sup>(7)</sup> Europejski system modułowy (EMS) zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

<sup>(8)</sup> Zharmonizowany ogólnosiwiatowy cykl jezdny w warunkach nieustalonych.

<sup>(9)</sup> Zharmonizowany ogólnosiwiatowy cykl jezdny w warunkach ustalonych.

## CZĘŚĆ C: PRZEDZIAŁY WARTOŚCI OPORU POWIETRZA (CDxA) DO CELÓW PUBLIKACJI ZGODNIE Z ART. 6

Do celów podawania do wiadomości publicznej wartości CdxA określonej w pozycji 23 zgodnie z art. 6 Komisja wykorzystuje przedziały wartości określone w następującej tabeli, w której przedstawiono odpowiednie przedziały wartości dla każdej wartości CdxA:

Przedział	wartość CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## ZAŁĄCZNIK II

**Sprawozdawczość w odniesieniu do danych i zarządzanie nimi**

## 1. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

- 1.1. Punkt kontaktowy właściwego organu przekazuje zgodnie z art. 4 dane określone w załączniku I część A za pośrednictwem elektronicznego transferu danych do centralnego repozytorium danych zarządzanego przez Europejską Agencję Środowiska (zwaną dalej „Agencją”).

Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Agencję o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na następujące adresy:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

oraz

HDV-monitoring@eea.europa.eu

## 2. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PRODUCENTÓW

- 2.1. Producenci przekazują Komisji bezzwłocznie, nie później jednak niż do dnia 31 grudnia 2018 r. następujące informacje:

- a) nazwę producenta wskazaną na świadectwie zgodności lub świadectwie dopuszczenia indywidualnego;
- b) światowy kod identyfikujący producenta (WMI), zgodnie z definicją w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 19/2011<sup>(1)</sup>, który to kod ma być stosowany w numerach identyfikacyjnych pojazdu nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu;
- c) punkt kontaktowy odpowiedzialny za przesyłanie danych do systemu Business Data Repository (repozytorium danych biznesowych) Agencji.

Producenci bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach powyższych informacji.

Powiadomienia przesyła się na adresy określone w pkt 1.1.

- 2.2. Nowi producenci wchodzący na rynek bezzwłocznie zgłaszają Komisji informacje, o których mowa w pkt 2.1.

- 2.3. Punkt kontaktowy producenta przekazuje zgodnie z art. 5 ust. 1 dane określone w załączniku I część B pkt 2 za pośrednictwem elektronicznego transferu danych do systemu Business Data Repository zarządzanego przez Agencję. Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Agencję o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na adresy określone w pkt 1.1.

## 3. PRZETWARZANIE DANYCH

- 3.1. Agencja przetwarza dane przekazane zgodnie z pkt 1.1 i 2.3 i rejestruje dane przetworzone w rejestrze.

- 3.2. Zapisane w rejestrze dane odnoszące się do pojazdów ciężkich zarejestrowanych w poprzednim roku kalendarzowym podaje się do wiadomości publicznej do dnia 31 października każdego roku, począwszy od 2020 r., z wyjątkiem danych określonych w art. 6 ust. 1.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

- 3.3. W przypadku gdy właściwy organ lub producent odkryją błędy w przekazanych danych, niezwłocznie powiadamią o tym Komisję i Agencję, przesyłając sprawozdanie o błędzie do centralnego repozytorium danych lub do Business Data Repository i wysyłając wiadomość e-mail na adresy, o których mowa w pkt 1.1.
  - 3.4. Komisja przy wsparciu Agencji weryfikuje zgłoszone błędy i, w stosownych przypadkach, poprawia dane w rejestrze.
  - 3.5. Komisja przy wsparciu Agencji udostępnia elektroniczne formaty elektroniczne przekazywania danych, o których mowa w pkt 1.1 i 2.3, z odpowiednim wyprzedzeniem przed terminem przekazania danych.
-