



**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2023/2867**

**z dnia 5 października 2023 r.**

**uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 przez określenie zasad przewodnich i kryteriów na potrzeby określania procedur weryfikacji wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe dopuszczone do użytku (weryfikacja w trakcie eksploatacji)**

**(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. 13 ust. 4 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) 2019/631 przewidziano weryfikację emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe dopuszczone do użytku („weryfikacja w trakcie eksploatacji”).
- (2) Wszyscy producenci pojazdów powinni podlegać weryfikacji w trakcie eksploatacji, z wyjątkiem producentów wprowadzających do obrotu ograniczoną liczbę pojazdów, aby uniknąć nadmiernych obciążeń związanych z badaniami, jednocześnie nie wpływając znacząco na ogólne wyniki w zakresie emisji CO<sub>2</sub>.
- (3) Wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności należy weryfikować przy użyciu procedur badania obciążenia drogowego i badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej określonych w regulaminie ONZ nr 154 <sup>(2)</sup>, ale dodatkowo należy przeprowadzić specjalne badania w celu zweryfikowania stosowania strategii, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach homologacji typu.
- (4) Aby ograniczyć możliwość wystąpienia konfliktu interesów, badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji powinny być przeprowadzane przez służbę techniczną, która nie brała udziału w badaniach homologacji typu danych pojazdów. Badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej należy przeprowadzać we własnym obiekcie służby technicznej, a nie w drodze obserwowania badań w zakładzie producenta.
- (5) Aby na podstawie wyników badań pojazdów objętych próbą organ, który udzielił homologacji typu, mógł sformułować wnioski w odniesieniu do całej rodziny pojazdów, należy ustanowić odpowiednią metodę oceny statystycznej.
- (6) Producenci powinni zapewniać, aby wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności odpowiadały emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku, co podlega weryfikacji przez organ, który udzielił homologacji typu. Aby te działania weryfikacyjne w trakcie eksploatacji były odpowiednio finansowane, organ, który udzielił homologacji typu, powinien pobierać od producentów proporcjonalne opłaty.
- (7) W celu zmniejszenia obciążenia i kosztów związanych z badaniami, tam gdzie jest to możliwe i właściwe, te same pojazdy lub badania powinny być wykorzystywane zarówno do weryfikacji w trakcie eksploatacji w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub>, jak i kontroli zgodności eksploatacyjnej emisji zanieczyszczeń,

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

<sup>(2)</sup> Regulamin ONZ nr 154 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji lekkich pojazdów osobowych i użytkowych w odniesieniu do emisji objętych kryteriami, emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną (WLTP) (Dz.U. L 290 z 10.11.2022, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady przewodnie i kryteria na potrzeby określania procedur weryfikowania, czy wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności odpowiadają emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku. Określa również procedury weryfikacji stosowania jakichkolwiek strategii na pokładzie pojazdów objętych próbą lub dotyczących tych pojazdów, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu („weryfikacja w trakcie eksploatacji”).
2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:
  - a) pojazdów zwolnionych z pomiaru emisji CO<sub>2</sub>;
  - b) producentów, którzy wraz ze wszystkimi przedsiębiorstwami powiązаныmi z nimi byli odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych lub za mniej niż 1 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w roku kalendarzowym przypadającym dwa lata przed rokiem kalendarzowym, w którym wybrano rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji zgodnie z art. 3 ust. 1.

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje wskazane w art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 <sup>(3)</sup> oraz art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631.

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „organ, który udzielił homologacji typu” oznacza organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 <sup>(5)</sup>;
- 2) „rodzina na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji” oznacza wszystkie pojazdy kategorii M1 lub N1, w odniesieniu do których jeden organ udzielający homologacji typu udzielił homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 lub, w stosownych przypadkach, rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 na podstawie tego samego badania typu 1, jak określono w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 w odniesieniu do „pojazdu High” lub „pojazdu Low”;
- 3) „rodzina obciążenia drogowego” oznacza rodzinę obciążenia drogowego lub rodzinę macierzy obciążenia drogowego zgodnie z definicjami w pkt 6.3.3 i pkt 6.3.4 regulaminu ONZ nr 154; w przypadku pojazdów kategorii N1 homologowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 rodzina obciążenia drogowego obejmuje wszystkie pojazdy z danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji;

<sup>(3)</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).

<sup>(4)</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).

<sup>(5)</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).

- 4) „strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu” oznacza wszelkie strategie na pokładzie pojazdów objętych próbą lub dotyczących tych pojazdów, które to strategie sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach przeprowadzanych do celów homologacji typu.

### Artykuł 3

#### Wybór rodzin na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji

Każdy organ, który udzielił homologacji typu, wybiera co roku próbkę rodzin na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, w odniesieniu do których wydał homologację typu w zakresie emisji. Wybór ten obejmuje w odniesieniu do danego producenta co najmniej jedną rodzinę na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, dla której organ, który udzielił homologacji typu, wydał homologację typu w zakresie emisji w ciągu trzech lat kalendarzowych poprzedzających weryfikację w trakcie eksploatacji.

### Artykuł 4

#### Badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji

1. Dla każdej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji wybranej zgodnie z art. 3 organ, który udzielił homologacji typu, wybiera do celów badań, o których mowa w ust. 2, pojazdy dopuszczone do użytku, które są w stanie reprezentatywnym dla pojazdu właściwie utrzymywanego i użytkowanego oraz posiadają cechy objęte zapisami w świadectwie zgodności.
2. Organ, który udzielił homologacji typu, weryfikuje za pomocą któregokolwiek z następujących badań, czy indywidualne wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności pojazdów wybranych zgodnie z ust. 1 odpowiadają emisjom CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku oraz czy stosowane są strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu:
  - a) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej: badania z wykorzystaniem hamowni podwoziowej zgodnie z załącznikiem B6 i załącznikiem B8 do regulaminu ONZ nr 154;
  - b) w przypadku danej liczby pojazdów określonych na podstawie metody oceny statystycznej i należących do jednej rodziny obciążenia drogowego: badania obciążenia drogowego zgodnie z załącznikiem B4 do regulaminu ONZ nr 154;
  - c) w przypadku odpowiedniej liczby pojazdów: specjalne badania z wykorzystaniem wirtualnych lub fizycznych metod badawczych.
3. Organ, który udzielił homologacji typu, powierza badania, o których mowa w ust. 2, służbie technicznej, która nie przeprowadziła, w odniesieniu do danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji, badania typu 1 określonego w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 do celów homologacji typu w zakresie emisji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 lub, w stosownych przypadkach, rozporządzeniem (WE) nr 595/2009.
4. Organ, który udzielił homologacji typu, ocenia wyniki badań poszczególnych badanych pojazdów i ustala, czy wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa pojazdów dopuszczonych do użytku są wyższe niż indywidualne wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa zapisane w świadectwach zgodności, biorąc pod uwagę ocenę statystyczną badań, o której mowa w ust. 2 lit. a) i b), oraz ustala czy stosowane są strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu.
5. Na żądanie każdy producent przekazuje organowi, który udzielił homologacji typu, i każdemu podmiotowi wykonującemu badania na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji wszelkie informacje, dokumentację i specyfikacje techniczne lub udziela wszelkiego wsparcia, jakie są niezbędne do odpowiedniego przeprowadzenia weryfikacji w trakcie eksploatacji.

## Artykuł 5

**Dokumentacja, obowiązek informowania oraz wniosek organu, który udzielił homologacji typu**

1. Organ, który udzielił homologacji typu, zapewnia, aby badania przeprowadzane zgodnie z art. 4 były dokumentowane oraz aby sprawozdania z badań zostały udostępnione Komisji, producentowi odnośnych pojazdów oraz, na żądanie, innym organom udzielającym homologacji typu, organom nadzoru rynku i osobom trzecim spełniającym wymogi rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/163 <sup>(6)</sup>.
2. W ciągu 10 miesięcy po rozpoczęciu badania organ, który udzielił homologacji typu, formułuje wniosek, czy podczas weryfikacji w trakcie eksploatacji stwierdzono brak zgodności między wartościami emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez pojazdy dopuszczone do użytku a wartościami zapisanymi w świadectwach zgodności lub stosowanie strategii sztucznie poprawiających wyniki pojazdu.
3. Wniosek organu, który udzielił homologacji typu, sformułowany zgodnie z ust. 2 stosuje się do wszystkich pojazdów z danej rodziny na potrzeby weryfikacji w trakcie eksploatacji lub, jeżeli został on sformułowany na podstawie wyników badań obciążenia drogowego, do wszystkich pojazdów z danej rodziny obciążenia drogowego, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do ruchu w Unii.

## Artykuł 6

**Finansowanie weryfikacji w trakcie eksploatacji**

Organ, który udzielił homologacji typu, zapewnia dostępność wystarczających zasobów na pokrycie kosztów weryfikacji w trakcie eksploatacji. Koszty te są pokrywane z opłat, które organ, który udzielił homologacji typu, może nałożyć na producenta. Opłaty te pokrywają etapy weryfikacji w trakcie eksploatacji niezbędne do tego, aby organ, który udzielił homologacji typu, mógł sformułować wniosek, o którym mowa w art. 5 ust. 2.

## Artykuł 7

**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 5 października 2023 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiające przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 27 z 8.2.2022, s. 1).