



Bruksela, dnia 10.11.2022 r.
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów,
komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów
w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń
(WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Aby jednolity rynek mógł funkcjonować prawidłowo, konieczne jest zapewnienie swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ustanowiono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Ujednolicone zostały również wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników pod kątem emisji zanieczyszczeń, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zapewnić wysoki poziom ochrony środowiska i zdrowia.

Zanieczyszczenie powietrza wciąż stanowi poważne zagrożenie dla środowiska i zdrowia w Europie. Chociaż jakość powietrza uległa poprawie, znaczna część ludności miejskiej w UE jest nadal narażona na działanie zanieczyszczeń w stężeniach przekraczających wartości dopuszczalne określone w dyrektywie w sprawie jakości powietrza¹. Szacuje się, że zanieczyszczenie powietrza było przyczyną ponad 300 000 przedwczesnych zgonów w UE-28 w 2018 r.² Mimo iż pewną rolę odgrywają również inne sektory, to właśnie transport drogowy wciąż stanowi jedną z głównych przyczyn zanieczyszczenia powietrza. W 2018 r. odpowiadał on średnio za 39 % szkodliwych emisji NO_x (47 % na obszarach miejskich³) oraz za 11 % całkowitych emisji PM₁₀ w tym samym roku⁴.

Europejski Zielony Ład⁵ stanowi nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce. UE powinna również promować niezbędną transformację cyfrową i jej narzędzia oraz prowadzić inwestycje w tej dziedzinie, ponieważ to one przede wszystkim prowadzą do zaistnienia zmian. Bez wątpienia technologia cyfrowa może pomóc w ograniczeniu globalnych emisji, poprawie jakości życia i zmniejszeniu śladu środowiskowego społeczeństwa, na przykład dzięki optymalizacji zużycia energii i monitorowaniu emisji w transporcie⁶. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. oraz zrealizować strategię „zero zanieczyszczeń” na rzecz nietoksycznego środowiska, konieczne jest przekształcenie wszystkich sektorów, w tym transportu drogowego. W Europejskim Zielonym Ładzie zapowiedziano przyjęcie wniosku dotyczącego bardziej rygorystycznych norm w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów z silnikami spalinowymi (Euro 7).

Dążąc do przyspieszenia obniżenia emisyjności transportu drogowego, Komisja zaproponowała w lipcu 2021 r. zmianę rozporządzenia w sprawie **norm emisji CO₂** dla

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza

i czystszego powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

² [EEA, 2020 r.](#) Air quality in Europe – 2020 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie 2020).

³ [JRC, 2019 r.](#) Urban NO₂ Atlas.

⁴ [EEA, 2020 r.](#) Przeglądarka danych dotyczących emisji zanieczyszczeń powietrza (ang. Air pollutant emissions data viewer) (protokół z Göteborga, konwencja LRTAP) 1990-2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

samochodów osobowych i dostawczych⁷, aby zapewnić jasno określoną ścieżkę prowadzącą do mobilności bezemisyjnej⁸. Ponadto w grudniu 2020 r. Komisja przyjęła **strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**⁹, a w maju 2021 r. – **plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń**¹⁰. Zgodnie z tymi strategiami poziom zanieczyszczeń pochodzących z transportu powinien znacznie zmaleć, w szczególności w miastach, a normę Euro 7 uważa się za zasadniczy element transformacji w kierunku czystszej mobilności.

Ponadto w **nowej strategii przemysłowej dla Europy**¹¹ zaproponowano narzędzia pozwalające sprostać podwójnemu wyzwaniu, jakim jest ekologiczna i cyfrowa transformacja, oraz wspierać przemysł europejski w realizacji ambicji Europejskiego Zielonego Ładu. Nowe ramy emisji zanieczyszczeń zapewnią sektorowi motoryzacyjnemu UE pewność prawa i przewagę pioniera. Unijne normy emisji muszą wyprzedzać normy opracowywane na kluczowych rynkach, takich jak Stany Zjednoczone i Chiny, aby utrzymać przewagę konkurencyjną. Dostęp do tych rynków mógłby zostać utrudniony dla producentów z UE, ponieważ spełnienie wymogów dotyczących emisji na różnych rynkach stałoby się bardziej kosztowne.

Przejście na flotę bezemisyjnych samochodów osobowych/dostawczych będzie rozłożone na co najmniej dwie dekady, zważywszy chociażby na fakt, że średni okres eksploatacji samochodów osobowych i dostawczych wynosi ponad 11 lat. Tymczasem, aby osiągnąć opisane powyżej cele polityki, wprowadzane nadal do obrotu pojazdy z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania muszą być jak najbardziej ekologicznie czyste.

Jednocześnie przemysł motoryzacyjny stoi w obliczu innych istotnych przemian – znaczące braki w łańcuchu dostaw, wpływ inwazji rosyjskiej na Ukrainę, rosnące koszty energii i surowców.

Pomimo proponowanych celów stuprocentowej redukcji emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych do 2035 r., przygotowywanego wniosku dotyczącego zmiany norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, rosnącego udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, a także wprowadzanych do obrotu nowych pojazdów spełniających normę Euro 6d/VI E, bez podjęcia dalszych działań nie jest możliwe osiągnięcie w krótkiej i średniej perspektywie czasu niskiego poziomu emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Celem niniejszego wniosku jest rozwiązanie trzech zidentyfikowanych **problemów**, z powodu których normy emisji Euro 6/VI w niewystarczającym stopniu przyczyniają się do niezbędnej redukcji emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Są to następujące problemy: 1) złożoność norm emisji zanieczyszczeń z pojazdów, 2) przestarzałe wartości dopuszczalne zanieczyszczeń z pojazdów oraz 3) niedostateczna kontrola emisji zanieczyszczeń z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy.

Ogólny cel inicjatywy jest dwojaki: 1) zapewnienie prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku dzięki ustanowieniu bardziej adekwatnych, opłacalnych i nieulegających dezaktualizacji przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń z pojazdów oraz 2) zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia w UE w wyniku dalszego ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu drogowego.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ W 2022 r. zostanie również opracowany wniosek dotyczący norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final i COM(2021) 350 final.

Inicjatywa ta przyczyni się do realizacji celu ogólnego dzięki dążeniu do osiągnięcia poniższych trzech **celów szczegółowych**. Są to:

- 1) zmniejszenie złożoności obecnych klas emisji Euro;
- 2) zapewnienie aktualnych wartości dopuszczalnych w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza;
- 3) poprawa kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Poprawa kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy przez cały okres eksploatacji pojazdu ma duże znaczenie dla rynku pojazdów używanych, ważnego dla kilku państw członkowskich, ale także dla innych regionów, takich jak Afryka czy Bliski Wschód. Wniosek dotyczący normy Euro 7 ma na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów w większej części okresu ich eksploatacji, co z kolei przyniesie korzyści również użytkownikom pojazdów używanych. W szczególności jeżeli chodzi o cel szczegółowy nr 3, samochody wyprodukowane przed wejściem w życie normy Euro 7 jeszcze przez wiele lat będą miały wpływ na jakość powietrza. W przypadku starszych samochodów można wprowadzić odpowiednie zachęty do ich przebudowy w sposób umożliwiający spełnienie wymogów normy Euro 7 w zakresie emisji z rury wydechowej, ale również w zakresie emisji z opon i hamulców. Ponadto, aby przyspieszyć ograniczenie emisji z istniejących flot i przyspieszyć przejście na transport bezemisyjny, należy zachęcać do konwersji pojazdów z silnikami spalinowymi na napęd elektryczny oparty na akumulatorach lub ogniwach paliwowych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 określono ogólne ramy homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Częścią tych ram są normy emisji Euro dla pojazdów (rozporządzenia 715/2007 i 595/2009)¹². Są one powiązane z szeregiem istniejących przepisów w zakresie polityki oraz z planowanymi wnioskami dotyczącymi zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu drogowego, jak również z normami emisji CO₂¹³, w przypadku których ograniczenie zanieczyszczenia powietrza stanowi dodatkową korzyść. Niniejszy wniosek ustawodawczy dotyczący klas emisji Euro 7 dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów przyczyni się do poprawy spójności norm emisji Euro za pomocą poniższych środków.

Celem **dyrektywy w sprawie jakości powietrza**¹⁴ jest poprawa jakości powietrza dzięki ustanowieniu wartości dopuszczalnych stężeń określonych zanieczyszczeń w powietrzu pochodzących ze wszystkich źródeł zanieczyszczenia powietrza (np. rolnictwa, energetyki, produkcji itp.). Celem **dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji (dyrektywa NEC)**¹⁵ jest ograniczenie krajowych emisji zanieczyszczeń powietrza dzięki ustanowieniu krajowych zobowiązań w zakresie redukcji emisji określonych zanieczyszczeń powietrza, przy czym ograniczenia dotyczą wszystkich sektorów, w tym transportu drogowego. 26 października 2022 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący rewizji dyrektywy w sprawie

¹² Ramy te określono w załączniku II do rozporządzenia 2018/858.

¹³ Rozporządzenie (UE) 2019/631 i rozporządzenie (UE) 2019/1242.

¹⁴ Dyrektywa 2008/50/WE.

¹⁵ Dyrektywa (UE) 2016/2284.

jakości powietrza¹⁶. W ramach proponowanej rewizji określone zostaną przejściowe unijne normy jakości powietrza na 2030 r., dostosowane w większym stopniu do wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia, co pozwoli skierować UE na ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia zerowego zanieczyszczenia powietrza najpóźniej do 2050 r. Wniosek dotyczący normy Euro 7 stanowi ważny element realizacji tych ambicji oraz przyczynia się do osiągnięcia celów unijnej polityki czystego powietrza, w tym rewizji dyrektywy w sprawie jakości powietrza. Zapewniając ograniczenie emisji wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu drogowego zgodnie z zakresem i poziomami docelowymi zanieczyszczeń powietrza określonymi w dyrektywie w sprawie jakości powietrza/dyrektywie NEC, wniosek dotyczący normy Euro 7 w znacznym stopniu wspiera realizację zobowiązań państw członkowskich wynikających z tych dyrektyw.

Normy emisji CO₂ wspomagają realizację ambicji klimatycznych UE określonych w Europejskim prawie o klimacie¹⁷, które zakłada ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w UE o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z 1990 r. W lipcu 2021 r. Komisja złożyła wniosek, w którym przewidziano rewizję i wzmocnienie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych/dostawczych¹⁸, natomiast rewizja norm dla pojazdów ciężkich przewidziana jest do końca 2022 r. O ile w normach emisji CO₂ promuje się technologie bezemisyjne, takie jak pojazdy elektryczne, o tyle nowe normy Euro 7 dotyczą emisji szkodliwych zanieczyszczeń powietrza z silników spalinowych oraz emisji innych niż z rury wydechowej w pojazdach elektrycznych i mają na celu ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska. Z tego względu nadal obowiązują ogólne cele Euro 7, ponieważ pojazdy z silnikami spalinowymi będą nadal emitować zanieczyszczenia ze spalin, a wszystkie pojazdy będą przyczyniać się do powstawania emisji innych niż spalin. Pomimo zaproponowanego celu polegającego na ograniczeniu emisji CO₂ o 100 % do 2035 r. dla nowych samochodów osobowych/dostawczych liczba wprowadzanych do obrotu pojazdów z silnikami spalinowymi (w tym hybrydowymi) wciąż będzie znacząca, w szczególności w przypadku samochodów ciężarowych/autobusów. Uważa się, że normy emisji CO₂ i normy emisji zanieczyszczeń wzajemnie się uzupełniają na potrzeby realizacji celu klimatycznego i strategii „zero zanieczyszczeń” określonych w Europejskim Zielonym Ładzie oraz przyczyniają się do przejścia na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Dyrektywy dotyczące zdatności do ruchu drogowego¹⁹ mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE oraz zapewnienie efektywności środowiskowej pojazdów dzięki regularnym badaniom pojazdów przez cały okres ich eksploatacji. Jeżeli chodzi o emisje, celem jest przyczynienie się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza dzięki skuteczniejszemu wykrywaniu pojazdów, które emitują nadmierne ilości zanieczyszczeń z powodu defektów technicznych, w ramach okresowych kontroli technicznych i kontroli drogowych. W niniejszym wniosku przewidziano elementy wspierające ten cel, w tym wdrażane w ramach monitorowania pokładowego, które to elementy zgodnie z oczekiwaniami mają prowadzić do oszczędności kosztów. Takie mechanizmy mogłyby być stopniowo uwzględniane jako podstawowe narzędzia w

¹⁶ COM(2022) 542, wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy.

¹⁷ [Rozporządzenie 2021/119](#) w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

¹⁹ [Dyrektywa 2014/45/UE](#) w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep; [dyrektywa 2014/47/UE](#) w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii.

dyrektywach dotyczących zdatności do ruchu drogowego, zapewniać aktualizację obecnych procedur kontroli i prowadzić do obniżenia kosztów administracyjnych. Przy najbliższej rewizji dyrektyw dotyczących zdatności do ruchu drogowego konieczne będzie uwzględnienie tych nowych mechanizmów, również w odniesieniu do środków wykonawczych, które będzie trzeba opracować w ramach rewizji pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego²⁰.

Ponadto **dyrektywa w sprawie eurowiniet**²¹, w której ustanowiono wspólne zasady dotyczące opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej, oraz **dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów**²², w której promuje się rozwiązania w zakresie ekologicznie czystej mobilności w ramach zamówień publicznych, są zgodne z ogólnymi celami norm Euro. W szczególności za pomocą tych dyrektyw wspiera się popyt na czyste ekologicznie pojazdy, umożliwiając państwom członkowskim uzależnienie opłat drogowych od emisji zanieczyszczeń z pojazdów oraz za pomocą zamówień publicznych. W **dyrektywie w sprawie jakości paliw**²³ określono cechy jakościowe paliwa sprzedawanego na rynku i dlatego ma ona istotne znaczenie dla norm Euro.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

W ramach strategii cyfrowej UE oraz w następstwie komunikatu w sprawie **europejskiej strategii w zakresie danych**²⁴, Komisja przedstawiła akt w sprawie danych, który ma na celu wspieranie udostępniania danych przez przedsiębiorstwa administracji publicznej oraz między przedsiębiorcami. W akcie tym przedstawiono horyzontalne ramy umożliwiające zwiększenie dostępu do danych i ich wymianę między sektorami. Szczególne problemy sektora motoryzacyjnego w kontekście dostępu do danych pokładowych uzasadniają uzupełnienie aktu w sprawie danych o specjalną inicjatywę. Inicjatywa ta powinna zapewnić dostępność minimalnego zbioru danych i funkcji, a także uczciwych warunków dostępu dla wszystkich dostawców usług motoryzacyjnych. Zapewniając dostępność i przystępność danych pokładowych, inicjatywa ta stanowiłaby uzupełnienie niniejszego wniosku dotyczącego normy Euro 7, ponieważ ułatwiłaby optymalne przyjęcie ciągłego monitorowania emisji.

W **nowej strategii przemysłowej dla Europy**²⁵ uwzględniono nowe okoliczności wynikające z kryzysu, a także trwającą transformację w kierunku bardziej zrównoważonej, cyfrowej, odpornej i konkurencyjnej na świecie gospodarki. W strategii tej określono priorytety i zdefiniowano nowe cele w zakresie zwiększenia odporności jednolitego rynku, radzenia sobie ze strategicznymi zależnościami, łączenia ukierunkowanych działań w obszarach ram regulacyjnych, wspierania innowacji, dostępu do surowców i bezemisyjnej energii, umiejętności i przestrzeni danych, w celu przyspieszenia dwójakiej transformacji. Strategia ta zapewnia narzędzia pozwalające sprostać podwójnemu wyzwaniu, jakim jest ekologiczna i cyfrowa transformacja, oraz wspierać przemysł europejski w realizacji ambicji Europejskiego Zielonego Ładu. Nowe ramy emisji zanieczyszczeń zapewnią sektorowi motoryzycznemu

²⁰ Bezpieczeństwo pojazdów – przegląd unijnego pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego (europa.eu).

²¹ [Dyrektywa 1999/62/WE](#) w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy.

²² [Dyrektywa 2019/1161/UE](#) w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.

²³ [Dyrektywa 2009/30/WE](#) odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final i COM(2021) 350 final.

UE pewność prawa i przewagę pioniera, a jednocześnie pozwolą uniknąć ryzyka pozostania w tyle za innymi znaczącymi jurysdykcjami, które ustalają nowe normy emisji zanieczyszczeń.

Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (ELV)²⁶ zawiera przepisy dotyczące zbierania, przetwarzania i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich komponentów, jak również ograniczenia dotyczące substancji niebezpiecznych w nowych pojazdach. W lustrzanej **dyrektywie dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku**²⁷ przewidziano łączenie projektowania nowych pojazdów z ich przydatnością do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Zgodnie z ambitnymi celami określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie i **Planie działania dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym**²⁸ dyrektywy te mają być przedmiotem przeglądu w 2023 r. O ile wniosek dotyczący normy Euro 7 ma na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów w większej części okresu ich eksploatacji dzięki rozszerzeniu wymogów dotyczących trwałości, o tyle celem rewizji dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest uzupełnienie za pomocą analizy problemu eksportu wadliwych, zanieczyszczających środowisko pojazdów używanych poza UE.

Inicjatywa ta jest również spójna z **Next Generation EU**²⁹, a w szczególności z **Instrumentem na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności**³⁰ (RRF) oraz z inicjatywą przewodnią „Ładowanie i tankowanie”, która promuje nieulegające dezaktualizacji i ekologicznie czyste technologie w celu przyspieszenia korzystania ze zrównoważonego, dostępnego i inteligentnego transportu, stacji ładowania i tankowania oraz rozbudowy transportu publicznego. Dzięki finansowaniu z RRF, ale także ukierunkowanym programom inwestycyjnym w ramach **InvestEU**³¹ lub „**Horyzont Europa**”³² zostaną przeznaczone środki na zwiększenie potencjału wzrostu gospodarczego, jak również na przyspieszenie transformacji ekologicznej, zwłaszcza poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań i przyszłościowych technologii niskoemisyjnych.

Inicjatywa ta obejmuje również konieczność zapewnienia sprawiedliwej i uczciwej transformacji ekologicznej, wspierając w szczególności obywateli znajdujących się w trudnej sytuacji w zakresie transportu: jest ona zgodna ze **sprawozdaniem końcowym z konferencji w sprawie przyszłości Europy** (wniosek 18.3), szczególnie w zakresie przystępności cenowej środków transportu i pojazdów wykorzystujących technologie, które nie emitują zanieczyszczeń.

Ponadto inicjatywa ta jest spójna z niedawnym wnioskiem dotyczącym zmiany europejskiego prawa konsumenckiego, w szczególności **dyrektywy o nieuczciwych praktykach handlowych**³³ i **dyrektywy w sprawie praw konsumentów**³⁴, i przyczynia się do powstania czystej i ekologicznej gospodarki UE o obiegu zamkniętym dzięki umożliwieniu konsumentom podejmowania świadomych decyzji o zakupie, prowadząc tym samym do zapewnienia bardziej zrównoważonej konsumpcji.

²⁶ Dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

²⁷ Dyrektywa 2005/64/WE w sprawie przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku pojazdów.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Rozporządzenie (UE) 2021/241.

³¹ Rozporządzenie (UE) 2021/523.

³² Rozporządzenie (UE) 2021/695.

³³ Dyrektywa 2005/29/WE.

³⁴ Dyrektywa 2011/83/UE.

Ponadto, aby zwiększyć spójność polityki w różnych dziedzinach, zgodnie z komunikatem „**Lepsze stanowienie prawa: połączenie sił na rzecz stanowienia lepszego prawa**”³⁵, Komisja udoskonala swoje wytyczne dotyczące lepszego stanowienia prawa w celu zapewnienia, aby wszystkie jej inicjatywy były zgodne z zasadą „nie czyn poważnych szkód”, a tym samym z obowiązkami wynikającymi z Europejskiego prawa o klimacie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Prawodawstwo dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych przyczynia się do wdrożenia i funkcjonowania jednolitego rynku towarów. Niniejszy wniosek ma na celu bardziej skuteczne wdrażanie i egzekwowanie tych przepisów w ramach ogólnego celu politycznego, jakim jest pogłębienie strategii jednolitego wewnętrznego.

Drugim powodem jest ponadnarodowy charakter zanieczyszczeń powietrza i transportu drogowego. Mimo że skutki wywoływane przez najważniejsze toksyczne substancje zanieczyszczające są najbardziej dotkliwe w pobliżu źródła emisji, wpływ na jakość powietrza nie ogranicza się do poziomu lokalnego, a zanieczyszczenie transgraniczne jest poważnym problemem środowiskowym, który często utrudnia rozwiązania na poziomie krajowym. Modelowanie atmosferyczne pokazuje, że zanieczyszczenia emitowane w jednym państwie członkowskim przyczyniają się do zanieczyszczenia w innych państwach członkowskich. Aby rozwiązać problem zanieczyszczenia powietrza, konieczne jest podjęcie wspólnych działań na szczeblu UE.

Opracowanie norm emisji na poziomie UE i ustanowienie odpowiedniego zarządzania nimi jest kluczowe dla uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmują różne środki krajowe, które potencjalnie nie są zgodne ani spójne (np. środki ograniczające dostęp do niektórych obszarów). Takie środki stwarzałyby znaczne przeszkody dla przemysłu i stanowiłyby duże ryzyko dla jednolitego rynku. Dlatego też kontynuacja zharmonizowanego działania UE w celu dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów jest w pełni uzasadniona.

• Proporcjonalność

Wniosek jest proporcjonalny, ponieważ przewiduje konieczną zmianę prawa, a jednocześnie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu w postaci zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych oraz zagwarantowania pewności prawa producentom pojazdów. Przewidziano w nim konieczne warunki prawne do umożliwienia producentom funkcjonowania na w miarę podobnych zasadach.

• Wybór instrumentu

Zastosowanie rozporządzenia uważa się za właściwe, ponieważ zapewnia ono wymagane bezpośrednie i zharmonizowane stosowanie i egzekwowanie przepisów, a zarazem nie nakłada obowiązku transpozycji do prawodawstwa państw członkowskich.

³⁵ COM(2021) 219 final.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny ex post obowiązującego prawodawstwa

Komisja postanowiła zastosować koncepcję równoległą, w której ocenę i ocenę skutków przeprowadzono równolegle jako jeden proces, aby zrealizować plan działania określony w Europejskim Zielonym Ładzie³⁶. Tym samym wnioski z oceny przedstawione w załączniku 5 do oceny skutków zostały wykorzystane do dalszych rozważań na temat tego, czy normy emisji Euro 6/VI nadal zapewniają wysoki poziom ochrony środowiska w UE i właściwe funkcjonowanie jednolitego rynku pojazdów silnikowych.

W zakres oceny wchodziły osiągnięcia dokonane dzięki tym przepisom w stosunku do celów określonych w prawodawstwie dotyczącym norm emisji Euro 6/VI. W ocenie tej stwierdzono, że cele norm emisji Euro 6/VI, polegające na poprawie jakości powietrza w wyniku ograniczenia zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego oraz ustanowieniu zharmonizowanych przepisów dotyczących konstrukcji pojazdów silnikowych, pozostają bardzo aktualne. Uznano ponadto, że przepisy te są w znacznym stopniu spójne oraz że przyczyniły się do tego, że po drogach UE poruszają się pod pewnymi względami bardziej ekologicznie czyste pojazdy, a także odnotowano, że procedury badań przeprowadzanych według norm emisji Euro 6/VI są skuteczne częściowo. Występują koszty regulacyjne, ale zasadniczo przepisy dotyczące norm emisji Euro 6/VI uznaje się za opłacalne. Ponadto przepisy te przyczyniły się do wytworzenia znacznej europejskiej wartości dodanej, której nie można było osiągnąć w takim samym stopniu za pomocą środków krajowych.

Kluczowe wnioski z oceny są następujące:

- Dzięki przedmiotowym przepisom po drogach UE poruszają się pod pewnymi względami bardziej ekologicznie czyste pojazdy.
- Od czasu wprowadzenia dopuszczalnych wartości emisji według normy Euro VI w 2013 r. i dopuszczalnych wartości emisji według normy Euro 6 w 2014 r. do 2020 r. poziom emisji NO_x na drogach UE zmniejszył się o 22 % w przypadku samochodów osobowych i dostawczych oraz o 36 % w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów. Odnotowano spadek emisji cząstek stałych na drogach UE o 28 % w przypadku samochodów osobowych i dostawczych oraz spadek o 14 % w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów.
- Przepisy te przyczyniły się w pewnym stopniu do ograniczenia negatywnych skutków dla zdrowia spowodowanych zanieczyszczeniami pochodzącymi z transportu drogowego, których wdychanie może wywoływać choroby układu oddechowego i choroby układu krążenia.
- Koszty regulacyjne dla przemysłu motoryzacyjnego szacuje się na 357–929 EUR na pojazd z silnikiem wysokoprężnym i 80–181 EUR na pojazd z silnikiem benzynowym dla samochodów osobowych i dostawczych oraz do 3 717–4 326 EUR na pojazd ciężki. O ile w przypadku tego ostatniego rodzaju pojazdów koszty są zgodne z oczekiwaniami, to w przypadku samochodów osobowych i dostawczych są one wyższe, niż pierwotnie zakładano.
- Wpływ na konkurencyjność i innowacyjność wydaje się zasadniczo pozytywny, bez oznak zakłócenia konkurencji.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- W najnowszych rozwiązaniach politycznych, takich jak Europejski Zielony Ład, zapewnia się wsparcie w dążeniu do osiągnięcia celów norm emisji Euro 6/VI oraz potwierdza się znaczenie dalszej poprawy jakości powietrza dzięki ograniczeniu emisji pochodzących z transportu drogowego w ramach jednolitego podejścia UE.
- Przedmiotowe przepisy przyniosły społeczeństwu korzyści ekonomiczne netto.
- Mimo że rozporządzenia są zasadniczo spójne, stwierdzono pewne problemy ze spójnością zarówno w obrębie norm emisji Euro 6/VI, jak i z innymi przepisami UE.
- W przepisach tych nie dokonano żadnych uproszczeń.
- Harmonizacja rynku jest najbardziej kluczowym aspektem europejskiej wartości dodanej i jest bardzo mało prawdopodobne, że działania nieskoordynowane byłyby równie skuteczne. W przedmiotowych przepisach określono wspólne wymogi, dzięki czemu zminimalizowano koszty dla producentów i zapewniono pewność prawa.
- Istnieją jednak pewne niedociągnięcia, które uniemożliwiają wykorzystanie tych przepisów do dalszej poprawy jakości powietrza dzięki ograniczeniu zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu drogowego. Dlatego niektóre elementy strukturalne (sposoby realizacji) tych przepisów miały prawdopodobnie wpływ na ich skuteczność. W szczególności:
 - Z oceny wynika, że na kolejnych etapach wdrażania norm emisji Euro 6/VI problemy ze złożonością i spójnością zakorzeniły się zarówno w ogólnych ramach prawnych, jak i w ramach ich praktycznej realizacji.
 - W ocenie podkreślono także, że w obowiązujących przepisach pomija się wiele potencjalnych korzyści dla zdrowia ludzkiego i środowiska. Pomimo postępu w zmniejszaniu różnicy między emisją zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pojazdu (cykle jazdy i warunki użytkowania, zwłaszcza w warunkach miejskich) a emisją zanieczyszczeń określonych w homologacji typu, w badaniach emisji według normy Euro 6/VI nadal nie uwzględnia się istotnych emisji. Ponadto emisje nie są odpowiednio kontrolowane przez cały okres eksploatacji pojazdów.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W celu zgromadzenia dowodów i zapewnienia dużej przejrzystości Komisja dążyła do uzyskania informacji zwrotnych od zainteresowanych stron w ramach licznych działań konsultacyjnych. Dokładniej rzecz ujmując, na potrzeby niniejszego wniosku Komisja dążyła do uzyskania informacji zwrotnych od następujących grup zainteresowanych stron: państw członkowskich i organów krajowych, przemysłu motoryzacyjnego (w tym producentów pojazdów, dostawców komponentów i innych zainteresowanych stron z branży), społeczeństwa obywatelskiego (w tym organizacji konsumenckich i organizacji pozarządowych działających na rzecz ochrony środowiska) oraz obywateli.

Szczegółowe podsumowanie szeroko zakrojonego procesu konsultacji zostało przedstawione w sprawozdaniu zbiorczym w załączniku 2 do oceny skutków niniejszego wniosku.

Komisja zebrała informacje zwrotne w ramach następujących działań:

- Inicjatywa została po raz pierwszy omówiona z zainteresowanymi stronami podczas konferencji zainteresowanych w październiku 2018 r. Następnie, w wyniku połączenia odpowiednich grup ekspertów z branży, społeczeństwa obywatelskiego i państw członkowskich, powołano Grupę Doradcą ds. Norm Emisji Zanieczyszczeń

z Pojazdów (AGVES), która w okresie od lipca 2019 r. do kwietnia 2021 r. zorganizowała dziesięć spotkań i jednorazowe warsztaty *ad hoc* na temat uproszczeń.

- Wstępną ocenę skutków przeprowadzono od 27 marca do 3 czerwca 2020 r. Następnie 6 lipca 2020 r. rozpoczęły się trwające 18 tygodni konsultacje publiczne w sprawie wniosku i trwały do 9 listopada 2020 r.
- Przeprowadzono dwie 14-tygodniowe ukierunkowane konsultacje – jedną dotyczącą oceny normy emisji Euro 6/VI (od 4 marca do 8 czerwca 2020 r.) i drugą dotyczącą oceny skutków normy Euro 7 (od 3 sierpnia do 9 listopada 2020 r.) – skupiające się bardziej na szczegółowych i technicznych aspektach inicjatywy.

Informacje, opinie i dane uzyskane w ramach wszystkich działań konsultacyjnych zostały uwzględnione przy ocenie normy Euro 6/VI oraz przy sporządzaniu oceny skutków normy Euro 7. Zebrane od zainteresowanych stron dowody pozwoliły uzupełnić dowody zebrane już podczas innych badań w ramach oceny skutków i badań uzupełniających, przeprowadzić kontrolę krzyżową tych dowodów i je potwierdzić.

Główne wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami można podsumować następująco:

Zainteresowane strony ze wszystkich grup zgodziły się, że transport drogowy wciąż przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza i problemów zdrowotnych oraz że konieczne jest podjęcie działań w tej kwestii. Chociaż większość respondentów reprezentujących dostawców komponentów, państwa członkowskie, społeczeństwo obywatelskie i obywatele uważa, że nowe normy Euro są odpowiednim środkiem do dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, to producenci pojazdów byli mniej przekonani. W przypadku kilku działań przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego podkreślali, że zachowanie normy Euro 6/VI byłoby realistyczną i zrównoważoną opcją.

Większość przedstawicieli wszystkich grup zgodziła się, że norma Euro 6/VI jest skomplikowana. Z odpowiedzi udzielonych w ramach konsultacji publicznych wynika, że złożoność prowadzi do znacznych kosztów przestrzegania przepisów i obciążeń administracyjnych. Ponadto wszystkie grupy oprócz przemysłu wskazały, że złożoność utrudnia ochronę środowiska, a społeczeństwo obywatelskie dodało, że prowadzi ona do błędnych interpretacji. Respondenci ze wszystkich grup sugerowali, że istnieje potrzeba rozwiązania problemu złożoności przepisów za pomocą różnych środków.

Poza producentami pojazdów większość zainteresowanych stron ze wszystkich grup, w tym dostawcy komponentów, wyraziła poparcie dla opracowania bardziej rygorystycznych wartości dopuszczalnych w odniesieniu do zanieczyszczeń podlegających uregulowaniom oraz nowych wartości dopuszczalnych w odniesieniu do zanieczyszczeń niepodlegających uregulowaniom. Dostawcy komponentów, państwa członkowskie, społeczeństwo obywatelskie i obywatele uważają, że obecna technologia kontroli emisji zanieczyszczeń pozwala na dodatkową redukcję emisji.

Większość zainteresowanych stron uważa, że w przypadku normy Euro 6/VI emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy nie są odpowiednio monitorowane ani ograniczane w całym okresie eksploatacji pojazdów. Jako potencjalne przyczyny wskazano ingerencję, starzenie się pojazdów, nieodpowiednie kontrole techniczne i koszty utrzymania. Wszystkie grupy zainteresowanych stron wyraziły poparcie dla wdrożenia ciągłego monitorowania emisji jako działania mającego na celu pomiar emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy. Mimo to większość producentów dodaje, że w najbliższej

przyszłości monitorowanie to będzie można stosować tylko w przypadku ograniczonej ilości substancji zanieczyszczających.

Informacje zwrotne i różnice w stanowiskach zainteresowanych stron zostały dokładnie przeanalizowane i w przypadku stwierdzenia ich wiarygodności uwzględniono je w ocenie skutków. W szczególności pomocne w analizie problemu złożoności i potencjalnych środków upraszczających były opinie przedstawicieli przemysłu i państw członkowskich. Ponadto ważnym źródłem przy ocenie skutków gospodarczych były informacje przekazywane przez przedstawicieli przemysłu na temat kosztów sprzętu do celów technologii kontroli emisji zanieczyszczeń. Informacje zwrotne i obawy przekazane przez przedstawicieli państw członkowskich, przemysłu, społeczeństwa obywatelskiego i obywateli zostały uwzględnione przy opracowywaniu i ocenie wariantów, w szczególności w odniesieniu do potencjału technologicznego w zakresie ograniczania emisji za pomocą dopuszczalnych wartości emisji, trwałości, warunków testowania i ciągłego monitorowania emisji, potencjalnego przyspieszonego przejścia na pojazdy elektryczne oraz wpływu na konkurencyjność, w przypadkach ewentualnych odmiennych stanowisk zainteresowanych stron z przemysłu.

Stanowiska zainteresowanych stron w sprawie wprowadzenia jednej klasy emisji Euro dla samochodów osobowych/dostawczych oraz samochodów ciężarowych/autobusów różniły się od stanowiska Komisji. Początkowo zainteresowane strony z przemysłu nie popierały tego środka upraszczającego. Ponieważ spełnienie argumentów przedstawicieli przemysłu, takich jak odpowiednie zróżnicowanie, a także międzynarodowa harmonizacja, powinno być możliwe również przy połączeniu aktów podstawowych (715/2007 i 595/2009), z zachowaniem odrębności szczegółowych rozporządzeń wykonawczych, Komisja utrzymała to podejście. Zainteresowane strony potwierdziły to podczas rozmów następczych związanych z ukierunkowanymi konsultacjami dotyczącymi oceny skutków oraz podczas spotkania AGVES w dniu 16 listopada 2020 r.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Ocena skutków opiera się na dowodach z kilku źródeł, w tym na badaniach przeprowadzonych przez wykonawców zewnętrznych konsorcjum CLOVE, w tym kluczowych ekspertów z Laboratorium Termodynamiki Stosowanej Uniwersytetu Arystotelesa w Salonikach (LAT) (GR), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) i VTT (FI).

Pierwsze badanie przeprowadzone przez CLOVE miało na celu przegląd, porównanie i wyciągnięcie wniosków z prawodawstwa w innych częściach świata, ocenę skuteczności obecnych badań emisji w UE oraz opracowanie i ocenę nowych badań emisji dla zanieczyszczeń podlegających i niepodlegających uregulowaniom. Jako działanie następcze, drugie badanie obejmowało dokładny przegląd opłacalności środków, które zostały wprowadzone w pierwszym badaniu, a także ocenę możliwości spełnienia nowych dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń z wszystkich pojazdów oraz analizę możliwości uproszczenia norm emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Badanie to umożliwiło również ocenę ram prawnych normy Euro 6/VI, dostarczając jednocześnie dowodów niezbędnych do oceny skutków. Obydwa badania zostały poparte analizami i testami przeprowadzonymi przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji, w jego placówkach zlokalizowanych w Isprze we Włoszech.

Na potrzeby ilościowej oceny skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych w badaniu i sprawozdaniu dotyczącym oceny wpływu wykorzystano model SIBYL i COPERT. COPERT służy do obliczania bilansu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza w transporcie drogowym na podstawie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach

jazdy, koordynowanych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) i JRC. SIBYL to specjalistyczne narzędzie do prognozowania wpływu szczegółowych technologii pojazdów na przyszłe floty, energię, emisje i koszty, zaprojektowane w celu wspierania procesu kształtowania polityki. Oba modele zostały zaktualizowane na podstawie danych i dowodów zebranych w wyniku konsultacji z zainteresowanymi stronami, najnowszych współczynników emisji i przeglądów literatury.

Ponadto uzyskano dalsze informacje dotyczące następujących kwestii:

- dostępnych technologii, które można zastosować w danym okresie w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń, a także ich skuteczności i kosztów;
- wpływu na zdrowie i środowisko w ujęciu pieniężnym;
- ogólnych wskaźników makroekonomicznych, takich jak tworzenie nowych miejsc pracy, wymagane umiejętności, badania naukowe i innowacje itp.;
- konkurencyjności unijnego przemysłu i spójności rynku wewnętrznego;
- skutków jakościowych dla MŚP i konsumentów (w tym zaufania konsumentów).

Wykaz badań i źródeł znajduje się w załączniku 1 do oceny skutków.

- **Ocena skutków**

Środki przewidziane w niniejszym wniosku są wyważone pod względem ich korzyści dla zdrowia i środowiska oraz obciążenia dla przemysłu. Skuteczność i opłacalność środków jest poparta towarzyszącą im oceną skutków. Arkusz zbiorczy oraz pozytywna opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej są dostępne za pośrednictwem X (dodać link).

Oceniono trzy warianty strategiczne, o różnej kombinacji środków i różnych poziomach ambicji, w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów w obecnych przepisach dotyczących normy Euro 6/VI, z uwzględnieniem ekologicznej i cyfrowej transformacji wymaganej w Europejskim Zielonym Ładzie. Transformacja stwarza możliwości w zakresie bardziej zaawansowanych rozwiązań dotyczących redukcji emisji zanieczyszczeń, takich jak zastosowanie technologii o niskiej emisji zanieczyszczeń i ciągłego monitorowania emisji za pomocą zaawansowanych czujników i łączności pojazdów. W wariantach strategicznych uwzględniono również przejście na zelektryfikowane mechanizmy napędowe, wymagające efektywnych kosztowo i adekwatnych rozwiązań w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń w segmencie silników spalinowych.

Zgodnie z celami szczegółowymi warianty strategiczne 1, 2 (2a i 2b) i 3a miały na celu zmniejszenie złożoności obecnych klas emisji Euro dzięki wprowadzeniu środków upraszczających (takich jak zastąpienie dwóch rozporządzeń jednym rozporządzeniem lub wyeliminowanie przestarzałych testów). Aktualne dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza zostały przewidziane w wariantcie strategicznym 1 o niskim poziomie ambicji, w wariantach 2a i 3a o średnim poziomie ambicji oraz w wariantcie 2b o wysokim poziomie ambicji. Kontrola emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy została poprawiona w wariantcie strategicznym 1 dzięki mało ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy, w wariantcie 2a dzięki średnio ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy i wymogom trwałości, w wariantcie 2b dzięki bardzo ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy i wymogom trwałości oraz w wariantcie 3a dzięki średnio ambitnym granicom testów w rzeczywistych warunkach jazdy, wymogom trwałości i ciągłemu monitorowaniu emisji.

Ocena skutków wykazała, że średnio ambitny wariant strategiczny 3a jest najbardziej proporcjonalny w przypadku pojazdów lekkich i ciężkich. Stwierdzono, że ten wariant strategiczny jest najbardziej skuteczny w osiąganiu określonych celów, a jednocześnie jest opłacalny, ponieważ przynosi obywatelom najwyższe korzyści dla zdrowia i środowiska przy niskich kosztach regulacyjnych dla przemysłu. Ponadto wariant ten uznano za spójny z przepisami dotyczącymi jakości powietrza, normami emisji CO₂ i dyrektywami dotyczącymi zdolności do ruchu drogowego. Dzięki wprowadzeniu ciągłego monitorowania emisji wariant 3a byłby również najbardziej zgodny z dwojaką ekologiczną i cyfrową transformacją, do której zmierza Europejski Zielony Ład.

Skutki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe wariantu 3a można podsumować następująco:

Całkowite koszty regulacyjne szacuje się na 304 EUR na pojazd w przypadku pojazdów lekkich i 2 681 EUR na pojazd w przypadku pojazdów ciężkich. W okresie 25 lat, którego dotyczyła ocena skutków, doprowadziłyby to do powstania całkowitych kosztów regulacyjnych w wysokości 35,48 mld EUR w przypadku pojazdów lekkich i 17,53 mld EUR w przypadku pojazdów ciężkich.

Z drugiej strony, korzyści pieniężne dla zdrowia i środowiska sięgają odpowiednio 55,75 mld EUR i 133,58 mld EUR dzięki ograniczeniu szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza. Osiągnięcie tych korzyści możliwe jest głównie dzięki ograniczeniu emisji NO_x i PM_{2.5}. Ponadto w ramach tego wariantu wykazano dla wszystkich pojazdów największe pozytywne skutki w zakresie dostępu do kluczowych międzynarodowych rynków i innowacji.

Koszty dostosowania (obejmujące istotne koszty przestrzegania przepisów wynikające z kosztów wyposażenia do celów technologii kontroli emisji oraz związane z tym koszty badań i rozwoju oraz kalibracji, w tym koszty urządzeń i oprzyrządowania) oceniono w wariantcie 3a na kwotę rzędu 67 mld EUR w latach 2025–2050 w przypadku pojazdów lekkich i 26 mld EUR w przypadku pojazdów ciężkich.

Oprócz tych korzyści, oszczędności kosztów regulacyjnych (obejmujące oszczędności kosztów podczas badań i obserwacji badań przez organy udzielające homologacji typu oraz opłat za homologację typu, a także oszczędności kosztów administracyjnych związanych z obowiązkiem przekazywania sprawozdań i innych informacji w ramach procedur homologacji typu) szacuje się na 4,67 mld EUR w przypadku pojazdów lekkich i 0,58 mld EUR w przypadku pojazdów ciężkich w wariantcie preferowanym.

Ogólnie rzecz biorąc, wpływ wariantu 3a na przystępność cenową konsumentów byłby ograniczony. Oczekuje się, że całkowite koszty regulacyjne w porównaniu ze scenariuszem bazowym zostaną przeniesione na konsumentów, co doprowadziłyby jednak do wzrostu cen małych pojazdów benzynowych o 0,8 % i wzrostu cen małych pojazdów z silnikiem wysokoprężnym o 2,2 % w przypadku samochodów osobowych i dostawczych.

Po przyjęciu nowego ogólnego przepisu technicznego ONZ nr 22 z 14 kwietnia 2022 r. w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych dodano wymogi dotyczące trwałości akumulatorów, określając minimalne wymogi w zakresie wydajności pojazdów elektrycznych na poziomie, który nie będzie wymagał zmiany technologii akumulatorów. Oczekuje się, że wymogi te nie przyniosą dodatkowych kosztów, ale zwiększą świadomość i zaufanie konsumentów.

W świetle aktualnej sytuacji geopolitycznej i gospodarczej dokonano ostatecznego przeglądu celem zapewnienia aktualności rozważań dla przemysłu motoryzacyjnego i konsumentów. Wzrost kosztów, szczególnie energii i surowców, który odnotowano po raz pierwszy w 2021 r., gwałtownie przyspieszył. Jednocześnie nastąpił spadek popytu i sprzedaży pojazdów silnikowych przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na inwestycje związane z transformacją ekologiczną. W kontekście wysokiej inflacji sytuacja ta wywiera presję na łańcuch dostaw w branży motoryzacyjnej i stwarza problemy związane z przystępnością cenową dla konsumentów. Aby ułatwić udaną transformację ekologiczną ekosystemu motoryzacyjnego, wspomniany powyżej wariant 3a został ponownie dostosowany dla pojazdów lekkich w celu zmniejszenia kosztów dostosowania, przy zachowaniu ogółem średniego poziomu ambicji środowiskowych i cyfrowych.

W przypadku samochodów osobowych i dostawczych dopuszczalne wartości emisji spalin ustalono na najniższym poziomie, jaki obecnie obowiązuje w ramach normy Euro 6 dla samochodów osobowych, co oznacza niższe wartości dopuszczalne dla samochodów dostawczych niż w ramach normy Euro 6, natomiast wymogi dotyczące trwałości oraz granice testów w rzeczywistych warunkach jazdy zostały ustalone na poziomie wariantu 3a. Wymogi dotyczące emisji oparów, trwałości akumulatorów i emisji innych niż spaliny zostały ustalone na poziomie wariantu 3a. Jest to wariant pośredni pod względem dopuszczalnych wartości emisji z rury wydechowej pomiędzy wariantami 1 i 2a/3a. Tego wyboru dokonano w celu zrównoważenia konieczności poprawy efektywności środowiskowej z potrzebą uniknięcia nieproporcjonalnych inwestycji w przypadku pojazdów, które nie będą już sprzedawane po 2035 r. Po przekroczeniu pewnego progu koszty rosną znacznie szybciej niż korzyści dla środowiska. Wybrany wariant zwiększa przystępność cenową samochodów osobowych i dostawczych dla konsumentów oraz minimalizuje koszty inwestycji wymagane do opracowania nowych rozwiązań sprzętowych na potrzeby systemów kontroli emisji dla samochodów osobowych i dostawczych z silnikami spalinowymi.

W ramach wybranych środków ustalono neutralne pod względem technologicznym i pod względem paliwa wartości dopuszczalne dla samochodów osobowych i dostawczych, zezwalając jednocześnie na nieco wyższe wartości dopuszczalne dla samochodów dostawczych o zbyt małej mocy, w przypadku gdy takie zezwolenie jest uzasadnione względami technicznymi. Granice testów są zgodne z wariantem 3a, a więc pozwalają na osiągnięcie korzyści poprzez ograniczenie emisji, które obecnie nie podlegają kontroli. Metodyka i wartości dopuszczalne określone w odniesieniu do emisji oparów oraz emisji z hamulców i opon, a także w odniesieniu do trwałości akumulatorów i stosowania narzędzi do monitorowania emisji z czujnikami są zgodne z tymi, które zostały przedstawione w wariantcie 3a w sprawozdaniu z oceny skutków. Środki te w coraz większym stopniu zwiększają potencjał redukcji emisji oraz korzyści dla środowiska i zdrowia, w szczególności w środowiskach miejskich, gdzie narażenie na te zanieczyszczenia jest większe. Emisje pochodzące z hamulców i opon wkrótce będą stanowiły większość emisji cząstek stałych.

Dla samochodów ciężarowych i autobusów zostaje zachowany wariant 3a. Świadczy to o znacznie wolniejszym przechodzeniu samochodów ciężarowych i autobusów na technologie o zerowej emisji spalin. Oczekuje się, że samochody ciężarowe i autobusy z silnikami spalinowymi pozostaną na rynku UE znacznie dłużej.

W przypadku wszystkich pojazdów silnikowych wszystkie środki upraszczające zostają utrzymane zgodnie z wariantem 3a, ponieważ odzwierciedlają one potrzebę aktualizacji przepisów i zmniejszenia obciążeń administracyjnych. Ten wariant zapewnia również poprawę całkowitych emisji, w szczególności podczas zimnego rozruchu i podczas jazdy w

mieście, ponieważ pojazdy muszą spełniać dopuszczalne wartości emisji również podczas krótkich podróży.

Pod względem korzyści dla środowiska, wybrany wariant przyczynia się do znacznego ograniczenia emisji, tylko nieznacznie niższego niż wariant 3a dla samochodów osobowych i dostawczych, ponieważ wyższym dopuszczalnym wartościami emisji towarzyszy poprawa warunków testowania i środków zapewnienia zgodności z przepisami, które nie były przewidziane w wariantcie 1. Za pomocą wybranych środków oszacowano ograniczenie emisji NO_x pochodzących z samochodów osobowych/dostawczych o ponad 85 % w porównaniu z poziomem z 2018 r. oraz pochodzących z samochodów ciężarowych/autobusów o ponad 80 % do 2035 r. Szacuje się, że do 2035 r. łączna ilość NO_x emitowanych przez pojazdy silnikowe zostanie zmniejszona o połowę w porównaniu ze scenariuszem bazowym.

Oczekuje się, że oszczędności kosztów regulacyjnych będą takie same jak w wariantcie 3a. Znacznie zmniejszają się koszty rozwoju produktów dla przemysłu, ponieważ w ramach nowego wariantu nie będzie konieczności przeprojektowania pojazdów, a zgodność można osiągnąć przy użyciu obecnie stosowanych technologii kontroli emisji i ponownej kalibracji. Oczekuje się znacznego obniżenia kosztów regulacyjnych, których poziom uplasuje się pomiędzy kosztami wariantu 1 i wariantu 3a. W sumie oczekuje się, że wybrane środki przyniosą korzyści netto podobne lub wyższe niż w przypadku wariantu 3a, przynosząc znaczne oszczędności emisji przy ograniczonych kosztach dostosowania.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Zgodnie ze zobowiązaniem Komisji do lepszego stanowienia prawa wniosek został przygotowany w sposób kompleksowy, w oparciu o zasadę przejrzystości i przy stałym zaangażowaniu zainteresowanych stron.

MŚP (referencyjna ocena skutków): W ocenie skutków stwierdzono, że europejski przemysł motoryzacyjny obejmuje głównie dużych producentów zajmujących się montażem pojazdów i produkcją komponentów. Niektóre MŚP produkują pojazdy lub układy, które wymagają uzyskania unijnej homologacji typu w zakresie emisji. Wskazano 35 MŚP, które budują pojazdy specjalistyczne na bazie mechanizmów napędowych produkowanych przez większych producentów. Dla drobnych producentów proponuje się uproszczone zasady, aby uwzględnić specyfikę łączącą się z ograniczoną produkcją.

Oszczędności kosztów: W ocenie skutków przeanalizowano również, w jaki sposób można uprościć przepisy i ograniczyć niepotrzebne koszty przestrzegania przepisów i koszty administracyjne. Chociaż w niniejszym wniosku przewidziano wzrost kosztów regulacyjnych dla producentów pojazdów w postaci kosztów sprzętu do celów technologii kontroli emisji zanieczyszczeń i czujników; oraz kosztów badań i rozwoju oraz związanych z nimi kosztów kalibracji, przewidziano w nim również oszczędności w zakresie kosztów przestrzegania przepisów w trakcie testów, obserwacji badań przez organy udzielające homologacji typu, opłat za homologację typu, jak również oszczędności kosztów administracyjnych. W szczególności oczekuje się, że zmniejszy się obciążenie administracyjne dzięki wprowadzeniu środków upraszczających i nowych wymogów dotyczących ciągłego monitorowania emisji. Te ostatnie mają jeszcze bardziej uprościć obowiązki w zakresie sprawozdawczości i dostarczania innych informacji na potrzeby udzielenia homologacji typu oraz procedury weryfikacji dzięki zmniejszeniu liczby homologacji typu. W wariantcie 3a oszczędności kosztów administracyjnych szacuje się na 224 tys. EUR na homologację typu (22 EUR na pojazd) dla samochodów osobowych/dostawczych z silnikiem wysokoprężnym i 204 tys. EUR na homologację dla samochodów osobowych/dostawczych z silnikiem benzynowym (26 EUR na pojazd). W przypadku samochodów ciężarowych/autobusów oszczędności kosztów

administracyjnych w wariantach 3a wynoszą do 66 tys. EUR na homologację typu dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym (22 EUR na pojazd) i 67 tys. EUR na homologację typu dla pojazdów z silnikiem benzynowym (47 EUR na pojazd). Oczekuje się, że w ostatecznie wybranych wariantach wszystkie koszty dla samochodów osobowych/dostawczych będą niższe.

Konkurencyjność: Pomimo kosztów regulacyjnych dla przemysłu i skumulowanych inwestycji związanych z normami emisji CO₂ oczekuje się, że wniosek będzie miał pozytywny wpływ na konkurencyjność. Świadczą o tym nowe możliwości rynkowe, jakie wiążą się z rozwojem nowych czujników, jak również z protokołami komunikacji, wariantami cyberbezpieczeństwa i ochroną przed ingerencją. Zastosowanie zaawansowanych technologii cyfrowych i czystych technologii będzie stanowić dodatkowy atut w uzyskaniu dostępu do kluczowych rynków międzynarodowych, w szczególności Stanów Zjednoczonych i Chin.

Technologie cyfrowe: Zgodnie z priorytetowymi celami inicjatywy cyfrowej dekady³⁷ wszystkie sektory powinny przejść transformację cyfrową, która w dużym stopniu przyczyni się do transformacji ekologicznej, w tym transportu drogowego, w celu osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska. Wniosek jest dodatkowo spójny z dwójką transformacją, ponieważ przewidziano w nim ograniczenie emisji w całym okresie eksploatacji pojazdów dzięki wprowadzeniu ciągłego monitorowania emisji i łączności pojazdów. Krajowe organy udzielające homologacji typu powinny również preferować świadczenie usług w formie cyfrowej (w tym na podstawie informacji nadających się do odczytu maszynowego). Przyczynia się to do powstania efektywnego cyfrowego społeczeństwa i gospodarki (domyślna cyfrowość).

Przedmiotowa inicjatywa jest zgodna z zasadą „nie czynić poważnych szkód”, ponieważ przyczynia się do realizacji celów transformacji ekologicznej przewidzianej w Europejskim Zielonym Ładzie (w szczególności mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i strategii „zero zanieczyszczeń”). W ramach tej inicjatywy zapewnia się zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska przez transport, szczególnie w miastach, i uznaje się ją za istotny element przejścia na ekologicznie czystą mobilność. Ocena skutków wykazała, że warianty nie powinny w znaczący sposób zaszkodzić żadnemu ze środowiskowych celów zrównoważonego rozwoju (SDG)³⁸.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych i równości. Nie różnicuje wpływu ze względu na płeć.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie wymaga dodatkowych środków finansowych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Niniejszy wniosek zawiera ustalenia dotyczące monitorowania i oceny skuteczności norm emisji Euro 7 w odniesieniu do celów operacyjnych oraz ustalenia związku przyczynowego

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Chodzi w szczególności o następujące cele: cel 3: Dobre zdrowie i jakość życia, cel 6: Czysta woda i warunki sanitarne, cel 13: Działania w dziedzinie klimatu, cel 14: Życie pod wodą oraz cel 15: Życie na lądzie.

między obserwowanymi wynikami a prawodawstwem. W tym celu w ramach przeglądu norm emisji Euro 7 zaproponowano szereg wskaźników monitorowania. Wskaźniki te obejmują:

- liczbę homologacji typu w zakresie emisji w ramach Euro 7 na typ pojazdu;
- koszty na etapie wdrażania i koszty administracyjne na homologację typu w zakresie emisji;
- dowód poprawy kontroli emisji we wszystkich warunkach użytkowania w odniesieniu do wszystkich regulowanych zanieczyszczeń;
- koszty egzekwowania przepisów, w tym koszty naruszeń i sankcji w przypadku nieprzestrzegania przepisów oraz koszty monitorowania;
- zmianę emisji zanieczyszczeń w całym okresie eksploatacji pojazdów potwierdzoną odpowiednimi kampaniami badawczymi i stałym monitorowaniem emisji.

W ramach przeglądu norm emisji Euro 7 oceniony zostanie również zestaw bardziej ogólnych wskaźników z innych unijnych polityk dotyczących zanieczyszczeń powietrza w przypadku transportu drogowego:

- roczne poziomy stężenia zanieczyszczeń w europejskich obszarach miejskich i roczny udział transportu drogowego w emisji zanieczyszczeń według danych przekazanych przez państwa członkowskie EEA na podstawie dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji (dyrektywa NEC)³⁹ i zawartych w sprawozdaniu rocznym EEA na temat jakości powietrza w Europie;
- roczna liczba zarejestrowanych pojazdów i udział technologii mechanizmów napędowych na drogach w UE według danych przekazanych przez państwa członkowskie europejskiemu obserwatorium paliw alternatywnych;
- coroczne opracowanie dotyczące wpływu zanieczyszczenia powietrza na zdrowie (tj. przedwczesne zgony związane z narażeniem na określone zanieczyszczenia) zawarte w sprawozdaniu rocznym EEA na temat jakości powietrza w Europie;
- roczny udział transportu drogowego w emisji niektórych zanieczyszczeń według danych przekazanych przez państwa członkowskie EEA na podstawie dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji;
- roczna liczba powiadomień otrzymanych od państw członkowskich w sprawie barier w handlu wewnątrzunijnym samochodami osobowymi, samochodami dostawczymi, samochodami ciężarowymi/autobusami powstałych w związku z wymaganiami technicznymi nałożonymi przez organy krajowe, regionalne lub lokalne (tj. wszelkiego rodzaju zakazami) w ramach procedury udzielania informacji przewidzianej w dyrektywie 2015/1535⁴⁰.
- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W rozdziale I ustanowiono przepisy ogólne, w tym dotyczące przedmiotu (art. 1), zakresu stosowania rozporządzenia (art. 2) oraz definicje najważniejszych pojęć stosowanych w rozporządzeniu (art. 3).

³⁹ Dyrektywa (UE) 2016/2284.

⁴⁰ [Dyrektywa \(UE\) 2015/1535](#) ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego; zob. również [procedura udzielania informacji przewidziana w dyrektywie 2015/1535](#).

Rozdział II zawiera przepisy dotyczące obowiązków producentów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do ich emisji zanieczyszczeń i trwałości akumulatorów. W szczególności obejmuje on zobowiązania producentów w zakresie budowy i projektowania takich pojazdów, w tym środki bezpieczeństwa cybernetycznego (art. 4), a także możliwość zadeklarowania przez producentów lepszych osiągnięć przy niższych dopuszczalnych wartościach emisji lub zwiększonej trwałości akumulatora, jak również technologie geofencingu umożliwiające tryb zerowej emisji spalin (art. 5). Producenci są zobowiązani do przestrzegania określonych wymogów dotyczących trwałości w okresie eksploatacji pojazdów, ale także minimalnej trwałości akumulatorów trakcyjnych, aby spełnić dopuszczalne wartości emisji i inne powiązane wymagania techniczne (art. 6). W celu wykazania zgodności z tymi wymogami należy przeprowadzić określone testy, jak również złożyć określone deklaracje i przeprowadzić procedury administracyjne (art. 7). W art. 8 i art. 9 określono przepisy szczegółowe dotyczące – odpowiednio – drobnych producentów (art. 8) i pojazdów budowanych wieloetapowo (art. 9) w zakresie testów i odpowiedzialności.

W rozdziale III określono obowiązki państw członkowskich w zakresie homologacji typu i nadzoru rynku, w szczególności w odniesieniu do roli krajowych organów udzielających homologacji typu i dat wejścia w życie (art. 10) oraz zawarto przepisy szczegółowe dotyczące komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (art. 11), jak również odczynników ulegających zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń (art. 12).

W rozdziale IV zawarte są przepisy dotyczące roli Komisji i stron trzecich w zakresie sprawdzania zgodności eksploatacyjnej i sprawdzania w ramach nadzoru rynku (art. 13).

W rozdziale V określono specjalne badania i metodyki, które mają być stosowane przez producentów i organy w odniesieniu do każdej kategorii pojazdu w celu udowodnienia zgodności z wymogami i zobowiązaniami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia (art. 14). W rozdziale tym zawarto również przepisy szczegółowe dotyczące dostosowania do postępu technicznego (art. 15).

W rozdziale VI zawarto przepisy ogólne dotyczące przyznanych Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych (art. 16), procedury komitetowej (art. 17) oraz wymogów sprawozdawczych dla państw członkowskich (art. 18).

Rozdział VII zawiera przepisy końcowe dotyczące uchylecia rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia (WE) nr 595/2009 (art. 19) oraz wejścia w życie i stosowania rozporządzenia (art. 20).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny to obszar, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁴³ wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.
- (2) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) powinny pozostać zharmonizowane, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, jak również wysoki poziom ochrony środowiska i zdrowia, wspólny dla wszystkich państw członkowskich.
- (3) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielny akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. W niniejszym rozporządzeniu określono przepisy i wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń z pojazdów i trwałości akumulatorów, natomiast elementy

⁴¹ Dz.U. C z , s. .

⁴² Dz.U. C z , s. .

⁴³ 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).

techniczne zostaną określone w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą i przy wsparciu komitetu w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011 (procedura komitetowa).

- (4) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) są obecnie opisane w dwóch rozporządzeniach, które dotyczą homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów lekkich i ciężkich – odpowiednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 („Euro 6”) ⁴⁴ oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 („Euro VI”) ⁴⁵. Powodem istnienia dwóch rozporządzeń był fakt, że emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych były sprawdzane na podstawie badania silnika, natomiast w przypadku pojazdów lekkich podstawą było badanie całego pojazdu. Od tego czasu opracowano metodyki, które umożliwiają badanie zarówno lekkich, jak i ciężkich pojazdów na drodze. Dlatego nie zachodzi już konieczność oparcia homologacji typu na badaniach silnika.
- (5) Ujęcie w jednym rozporządzeniu wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 powinno zapewnić wewnętrzną spójność systemu homologacji typu w zakresie emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, przy jednoczesnym zezwoleniu na różne dopuszczalne wartości emisji dla tych pojazdów.
- (6) Ponadto obecne dopuszczalne wartości emisji zostały przyjęte dla pojazdów lekkich w 2007 r., a dla pojazdów ciężkich w 2009 r. Oba rodzaje dopuszczalnych wartości emisji zostały przyjęte na podstawie ówczesnej technologii. Od tego czasu nastąpił postęp technologiczny, a poziom emisji osiągnięty dzięki połączeniu obecnych technologii jest znacznie niższy niż ten osiągnięty ponad 15 lat temu. Ten postęp technologiczny powinien znaleźć odzwierciedlenie w dopuszczalnych wartościach emisji opartych na najnowszej istniejącej technologii i wiedzy na temat kontroli zanieczyszczeń i dla wszystkich istotnych zanieczyszczeń.
- (7) Konieczne jest również zmniejszenie złożoności, kosztów administracyjnych i kosztów wdrażania dla producentów i władz oraz zapewnienie skutecznego i efektywnego wdrożenia klas emisji Euro. Uproszczenie osiągnięto dzięki wyeliminowaniu różnych terminów stosowania wartości dopuszczalnych i badań, które występowały w normie Euro 6 i Euro VI, wyeliminowaniu licznych i złożonych badań emisji, gdy takie badania nie są potrzebne, odwołaniu się do norm w ramach istniejących regulaminów ONZ, w stosownych przypadkach, oraz zapewnieniu uproszczonego i spójnego zestawu procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

- (8) Celem zapewnienia rzeczywistego ograniczenia wartości dopuszczalnej emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, konieczne jest badanie pojazdów w rzeczywistych warunkach użytkowania z zachowaniem minimalnego zestawu ograniczeń, granic i innych wymogów dotyczących jazdy, a nie tylko w laboratorium.
- (9) Od czasu wprowadzenia przenośnych urządzeń do pomiaru emisji używanych do pomiaru emisji z pojazdów poruszających się po drogach, ich dokładność znacznie się poprawiła. Należy zatem określić dopuszczalne wartości emisji na podstawie takich pomiarów drogowych, co wiąże się z tym, że podczas badań drogowych nie będą już konieczne współczynniki zgodności.
- (10) Zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 pojazdy muszą spełniać dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, który nie odpowiada już przeciętnemu okresowi eksploatacji pojazdów. Należy zatem ustanowić wymogi dotyczące trwałości, które będą odzwierciedlały średni przewidywany okres eksploatacji pojazdów w Unii.
- (11) Istnieją obecnie dostępne i szeroko stosowane na świecie technologie, które ograniczają emisje oparów lotnych związków organicznych podczas użytkowania, parkowania i tankowania pojazdu benzyną. Dlatego należy ustalić dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do takich lotnych związków organicznych na niższym poziomie i wprowadzić dopuszczalne wartości emisji dla fazy tankowania.
- (12) Emisje inne niż spaliny składają się z cząstek emitowanych przez opony i hamulce pojazdów. Szacuje się, że emisje z opon są największym źródłem mikrodrobin plastiku do środowiska. Jak wynika z oceny skutków, oczekuje się, że do roku 2050 emisje inne niż spaliny będą stanowiły do 90 % wszystkich cząstek emitowanych przez transport drogowy, ponieważ cząstki spalin zmniejszą się ze względu na elektryfikację pojazdów. Należy zatem dokonać pomiarów wspomnianych emisji innych niż spaliny i określić dla nich wartości dopuszczalne. Do końca 2024 r. Komisja powinna przygotować sprawozdanie na temat ścieralności opon, w którym dokona przeglądu metod pomiarowych i stanu wiedzy technicznej w celu przedstawienia wniosków dotyczących dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności opon.
- (13) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144⁴⁶ reguluje kwestię sygnalizatorów zmiany biegów (GSI), których głównym celem jest minimalizacja zużycia paliwa przez pojazd, gdy kierowca stosuje się do ich wskazań. W niniejszym rozporządzeniu należy jednak uwzględnić wymogi dotyczące emisji zanieczyszczeń w rzeczywistym użytkowaniu, w tym przy stosowaniu GSI.
- (14) Pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, w tym hybrydy typu plug-in i pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, przyczyniają się do obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego. Chcąc zdobyć i zwiększyć zaufanie konsumentów do

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

takich pojazdów, muszą być one wydajne i trwałe. Dlatego ważne jest, aby akumulatory trakcyjne po wielu latach użytkowania zachowały znaczną część swojej początkowej pojemności. Ma to szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów elektrycznych, którzy chcą mieć pewność, że pojazd będzie dalej funkcjonował zgodnie z oczekiwaniami. W związku z tym monitorowanie stanu akumulatora powinno być wymagane w przypadku wszystkich pojazdów korzystających z akumulatorów trakcyjnych. Ponadto należy wprowadzić minimalne wymagania w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów w samochodach osobowych, biorąc pod uwagę ogólny przepis techniczny ONZ nr 22⁴⁷.

- (15) Dobrze znanym problemem jest ingerencja w pojazdy w celu usunięcia lub dezaktywacji części układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Takie praktyki prowadzą do niekontrolowanych emisji i należy im zapobiegać. Ingerencja w drogomierz skutkuje fałszywym przebiegiem i utrudnia prawidłową kontrolę eksploatacyjną pojazdu. Dlatego niezwykle ważne jest zagwarantowanie najwyższej możliwej ochrony bezpieczeństwa tych układów, wraz z certyfikatami bezpieczeństwa i odpowiednią ochroną przed ingerencją w celu uniknięcia ingerencji w układy kontroli emisji zanieczyszczeń oraz drogomierz pojazdu.
- (16) Zainstalowane w pojazdach czujniki są już obecnie wykorzystywane do wykrywania nieprawidłowości w emisji i uruchomienia związanych z tym napraw za pośrednictwem pokładowego układu diagnostycznego (OBD). Obecnie stosowany układ OBD nie wykrywa jednak dokładnie i w porę usterek ani nie wymusza wystarczająco i w porę napraw. W rezultacie możliwe jest, że emisje z pojazdów są znacznie wyższe niż dopuszczalne. Czujniki stosowane dotychczas w OBD można również wykorzystać do ciągłego monitorowania i kontrolowania zachowania pojazdów w zakresie emisji za pomocą pokładowego układu monitorującego (OBM). OBM będzie również ostrzegał użytkownika o konieczności przeprowadzenia napraw silnika lub układów kontroli emisji zanieczyszczeń, gdy będą one konieczne. W związku z tym należy wprowadzić wymóg instalowania takiego układu i uregulować jego wymagania techniczne.
- (17) Producenci mogą zdecydować się na produkcję pojazdów spełniających niższe dopuszczalne wartości emisji lub o lepszej trwałości akumulatora niż wymagana w niniejszym rozporządzeniu, bądź zawierających zaawansowane warianty, takie jak geofencing i sterowanie adaptacyjne. Konsumenci i organy krajowe powinni mieć możliwość identyfikacji takich pojazdów dzięki odpowiedniej dokumentacji. Dlatego należy udostępnić środowiskowy paszport pojazdu (EVP).
- (18) W przypadku gdy Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestracji po 2035 r. nowych pojazdów lekkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ poza zakresem norm CO₂ dla flot, a także zgodnie z prawem Unii i unijnym celem neutralności klimatycznej, niniejsze rozporządzenie będzie musiało zostać zmienione w celu uwzględnienia możliwości udzielania homologacji typu takich pojazdów.
- (19) Emisje z pojazdów sprzedawanych przez drobnych producentów stanowią nieistotną część emisji w Unii. W związku z tym można dopuścić pewną elastyczność w niektórych wymogach dla takich producentów. Drobni producenci powinni zatem mieć możliwość zastąpienia niektórych badań podczas homologacji typu deklaracjami

⁴⁷ Ogólny przepis techniczny ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych, GTR ONZ nr 22.

zgodności, natomiast bardzo drobni producenci powinni mieć możliwość stosowania badań laboratoryjnych opartych na losowych, rzeczywistych cyklach jazdy.

- (20) Średni poziom emisji CO₂ floty w przypadku nowych pojazdów silnikowych w Unii regulują rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁸ i (UE) 2019/1242⁴⁹. Procedury i metodyki dokładnego określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy dla poszczególnych pojazdów powinny zostać wprowadzone do homologacji typu w zakresie emisji.
- (21) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do: obowiązków producentów w ramach homologacji typu oraz procedur, badań i metodyk stosowanych w odniesieniu do deklaracji zgodności, sprawdzenia zgodności produkcji, sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i środowiskowego paszportu pojazdu (EVP); wariantów i oznaczeń pojazdów; wymogów, badań, metod i środków naprawczych dotyczących trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz możliwości rejestracji i komunikacji układów OBM, w tym do celów okresowych kontroli technicznych i sprawdzania zdolności do ruchu drogowego; wymogów i informacji, które muszą dostarczyć producenci pojazdów budowanych wieloetapowo, jak również procedur ustalania wartości CO₂ dla tych pojazdów; elementów technicznych, wymogów administracyjnych i dokumentacyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, sprawdzeń i kontroli oraz sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, jak również obowiązków sprawozdawczych, sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej i zgodności produkcji; metod i badań na potrzeby (i) dokonania pomiaru emisji spalin w laboratorium i na drodze, w tym cykli badań losowych i uwzględniających najgorszy scenariusz cykli badań RDE, wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy oraz emisji na biegu jałowym, (ii) określenia emisji CO₂, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu i mocy silnika pojazdu silnikowego, (iii) przedstawienia specyfikacji dla wskaźnika zmiany biegów (GSI), (iv) określenia wpływu przyczep O₃ i O₄ na emisję CO₂, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika, (v) pomiaru emisji ze skrzyni korbowej, emisji oparów, emisji z hamulców, (vi) oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów, (vii) oceny zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów; progów zgodności i wymogów dotyczących wydajności, jak również (viii) badań i metod zapewniających działanie czujników (OBD i OBM); (ix) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa; specyfikacji i charakterystyki systemów ostrzegania kierowców oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania; (x) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń; (xi) metod zapewnienia i oceny środków

⁴⁸ 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 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

bezpieczeństwa, w tym metod analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją; (xi) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów homologowanych zgodnie z konkretnymi oznaczeniami Euro 7; (xii) kryteriów dotyczących udzielenia homologacji typu w zakresie emisji dla drobnych i bardzo drobnych producentów; (xiii) procedur sprawdzania i badania pojazdów budowanych wieloetapowo; (xiv) wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego; (xv) specyfikacji paliw wzorcowych oraz (xvi) metod oceny braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji); (xvii) pomiaru ścieralności opon, a także (xviii) formatu EVP, danych i metod przekazywania danych ze środowiskowego paszportu pojazdu (EVP). Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁵⁰.

- (22) W celu zmiany lub uzupełnienia, w stosownych przypadkach, elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do warunków badania opartych na danych zgromadzonych podczas badania pojazdów, hamulców lub opon pod kątem zgodności z normą Euro 7; wymogów dotyczących badania, w szczególności uwzględniając postęp techniczny i dane zebrane podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; wprowadzenia dla producentów wariantów i oznaczeń pojazdów opartych na innowacyjnych technologiach, ale także określenia dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców i dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon, jak również minimalnych wymogów w zakresie wydajności w odniesieniu do akumulatorów i mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7 oraz określenia definicji i szczególnych zasad dla drobnych producentów dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃. 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 prawa⁵¹. 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.
- (23) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, jako że przepisy dotyczące homologacji typu w zakresie emisji pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów zostały zaktualizowane i w całości zawarte w niniejszym rozporządzeniu, należy uchylić dotychczasowe rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i (WE) nr 715/2007 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.
- (24) Ilekroć środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinny one być wykonane zgodnie z rozporządzeniami

⁵⁰ 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).

⁵¹ [Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.](#)

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁵² i (WE) nr 45/2001⁵³ oraz z krajowymi środkami wykonawczymi do nich.

- (25) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, krajowym organom udzielającym homologacji typu i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania. O ile w przypadku pojazdów lekkich data rozpoczęcia stosowania powinna być możliwie najszybsza z technicznego punktu widzenia, o tyle w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać opóźniona o dwa lata, ponieważ przejście na pojazdy bezemisyjne będzie w przypadku pojazdów ciężkich trwać dłużej.
- (26) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów kategorii M i N oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do emisji, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki 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 tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I – Przedmiot, zakres stosowania i definicje

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi techniczne i przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu w zakresie emisji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do ich emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii oraz trwałości akumulatorów.
2. Niniejsze rozporządzenie określa zasady dotyczące początkowej homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej, nadzoru rynku, trwałości układów kontroli emisji zanieczyszczeń i akumulatorów trakcyjnych, pokładowych układów monitorujących, przepisów bezpieczeństwa służących ograniczeniu ingerencji i środków cyberbezpieczeństwa, a także dokładnego określania emisji CO₂, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, zużycia paliwa i energii oraz efektywności energetycznej.

⁵² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁵³ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

Artykuł 2
Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ oraz do przyczep kategorii O₃ i O₄, określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, łącznie z pojazdami i przyczepami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/858.

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „homologacja typu w zakresie emisji” oznacza unijną homologację typu zgodną z przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi niniejszego rozporządzenia w zakresie emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii oraz trwałości akumulatora;
- 2) „początkowa homologacja typu w zakresie emisji” oznacza pierwszy etap procedury homologacji typu w zakresie emisji, przed wydaniem przez organy świadectwa homologacji typu w zakresie emisji i wprowadzeniem pojazdów do produkcji;
- 3) „zgodność produkcji” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do nowych pojazdów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów wybranych w zakładzie producenta w celu zapewnienia spełnienia przez produkty wprowadzane do obrotu wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 4) „zgodność eksploatacyjna” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do pojazdów w eksploatacji w celu weryfikacji wymogów dotyczących trwałości określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 5) „silnik” oznacza źródło napędu pojazdu;
- 6) „emisje” oznaczają emisje spalin oraz emisje inne niż spaliny pochodzące z pojazdu silnikowego;
- 7) „emisje spalin” oznaczają emisje z rury wydechowej pojazdu silnikowego lub silnika wszystkich następujących zanieczyszczeń: CO₂, gazowe, stałe, płynne związki i emisje ze skrzyni korbowej;
- 8) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają emisję substancji chemicznych gazowych, z wyłączeniem CO₂;
- 9) „emisje CO₂” lub „CO₂” oznaczają emisje dwutlenku węgla z rury wydechowej pojazdu silnikowego lub silnika;
- 10) „tlenki azotu” lub „NO_x” oznaczają całkowitą ilość tlenków azotu emitowanych z rury wydechowej;
- 11) „cząstki stałe” lub „PM” oznaczają dowolny materiał emitowany z rury wydechowej lub hamulców i zebrany na czynnikach filtrujących;
- 12) „cząstki stałe mniejsze niż 10 µm” lub „PM₁₀” oznaczają cząstki stałe o średnicy mniejszej niż 10 µm;

- 13) „liczba cząstek stałych” lub „PN” oznacza łączną liczbę cząstek stałych emitowanych z rury wydechowej pojazdu lub hamulców;
- 14) „liczba cząstek stałych powyżej 10 nm” lub „PN₁₀” oznacza łączną liczbę cząstek stałych emitowanych z rury wydechowej lub hamulców pojazdu o średnicy większej lub równej 10 nm;
- 15) „tlenek węgla” lub „CO” oznacza tlenek węgla emitowany z rury wydechowej;
- 16) „metan” lub „CH₄” oznacza metan emitowany z rury wydechowej;
- 17) „suma węglowodorów” lub „THC” oznacza sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej;
- 18) „węglowodory niemietanowe” lub „NHMC” oznaczają sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej z wyłączeniem metanu;
- 19) „gazy organiczne niemietanowe” lub „NMOG” oznaczają sumę nienatlenionych i natlenionych węglowodorów emitowanych z rury wydechowej;
- 20) „amoniak” lub „NH₃” oznacza amoniak emitowany z rury wydechowej;
- 21) „formaldehyd” lub „HCHO” oznacza formaldehyd emitowany z rury wydechowej;
- 22) „WHTC” oznacza zharmonizowany ogólnoswiatowo cykl jezdny w warunkach niustalonych, zgodnie z pkt 7.2.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49;
- 23) „WHSC” oznacza zharmonizowany ogólnoswiatowo cykl jezdny w warunkach ustalonych, zgodnie z pkt 7.2.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 49;
- 24) „narzędzie do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd” lub „VECTO” oznacza narzędzie symulacyjne służące do określania emisji CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w pojazdach ciężkich; „zużycie energii” oznacza zużycie energii elektrycznej w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;
- 25) „zużycie paliwa” oznacza zużycie paliwa w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;
- 26) „emisja oparów” oznacza pary węglowodorów emitowane z układu paliwowego pojazdu, z wyłączeniem par związanych z emisją spalin;
- 27) „emisje ze skrzyni korbowej” oznaczają zanieczyszczenia gazowe emitowane z miejsc w silniku lub na zewnątrz silnika połączonych z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami;
- 28) „emisje cząstek stałych z hamulców” oznaczają cząstki stałe emitowane z układu hamulcowego pojazdu;
- 29) „ścieralność opon” oznacza masę materiału traconego z opony w wyniku procesu ścierania i emitowanego do środowiska;
- 30) „emisje inne niż spaliny” oznaczają emisje par, emisje wynikające ze ścieralności opon oraz emisje z hamulców;
- 31) „emisja zanieczyszczeń” oznacza emisję spalin i emisje inne niż spaliny, z wyłączeniem emisji CO₂;
- 32) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza urządzenia w pojeździe, które kontrolują lub ograniczają emisję zanieczyszczeń;

- 33) „układy kontroli emisji zanieczyszczeń” oznaczają urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń zainstalowane w pojeździe, w tym wszystkie jednostki sterujące i oprogramowanie, które regulują ich działanie;
- 34) „oryginalne układy kontroli emisji” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które są objęte homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi;
- 35) „zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które służą do zastąpienia oryginalnego układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń i które mogą uzyskać homologację jako oddzielny zespół techniczny;
- 36) „funkcja adaptacyjnego sterowania” oznacza układ regulujący pracę silnika, układ kontroli emisji zanieczyszczeń lub inne parametry pojazdu w celu poprawy zużycia paliwa lub energii oraz skuteczności systemu kontroli emisji zanieczyszczeń w zależności od przewidywanego sposobu użytkowania pojazdu;
- 37) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „OBD” oznacza układ, który może generować informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 49 rozporządzenia (UE) 2018/858 i jest w stanie przekazać te informacje za pomocą portu OBD oraz bezprzewodowo;
- 38) „pokładowy układ monitorujący” lub „OBM” oznacza zainstalowany w pojeździe układ zdolny do wykrywania przekroczenia norm emisji albo, w stosownych przypadkach, trybu bezemisyjnego pojazdu, zdolny do sygnalizowania wystąpienia takich przekroczeń przy pomocy informacji przechowywanych w pojeździe oraz do przekazywania tych informacji za pomocą portu OBD oraz bezprzewodowo;
- 39) „pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii” lub „przyrząd OBFCM” oznacza dowolne oprogramowanie lub sprzęt, który wykrywa i wykorzystuje parametry pojazdu, silnika, paliwa lub energii elektrycznej oraz masy użytecznej/masy w celu określenia, przechowywania w pojeździe danych dotyczących zużycia paliwa i energii oraz innych parametrów istotnych dla określenia zużycia paliwa lub energii oraz efektywności energetycznej pojazdu;
- 40) „urządzenie ograniczające skuteczność działania” oznacza dowolne oprogramowanie lub sprzęt mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń, w celu zmniejszenia skuteczności układu kontroli emisji zanieczyszczeń podczas jazdy;
- 41) „strategia nieracjonalna” (kontroli emisji) oznacza strategię zmniejszającą skuteczność kontroli emisji zanieczyszczeń w określonych warunkach otoczenia lub warunkach eksploatacyjnych silnika podczas użytkowania pojazdu albo poza procedurami badania homologacji typu lub fałszującą dane związane z czujnikami, zużyciem paliwa lub energii, zasięgiem pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną lub trwałością akumulatora;
- 42) „emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy” lub „RDE” oznaczają emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdu w normalnych warunkach jazdy i w warunkach wydłużonej jazdy, zgodnie z tabelami 1 i 2 w załączniku III;
- 43) „drogomierz” oznacza przyrząd wskazujący całkowitą drogę przejechaną przez pojazd od jego wyprodukowania;

- 44) „ingerencja” oznacza dezaktywację lub modyfikację dokonaną przez podmioty gospodarcze lub niezależne podmioty w silniku, urządzeniu kontrolującym emisję zanieczyszczeń oraz układzie kontroli emisji zanieczyszczeń z pojazdu, układzie napędowym, akumulatorze trakcyjnym, drogomierzu, OBFCEM lub OBD/OBM, w tym we wszelkim oprogramowaniu lub innych logicznych elementach sterujących tych układów i ich danych;
- 45) „własny zakład produkcyjny” oznacza zakład produkcyjny lub montażowy wykorzystywany przez producenta do celów produkcji lub montażu nowych pojazdów dla tego producenta, w tym, w stosownych przypadkach, pojazdów przeznaczonych na wywóz;
- 46) „własny ośrodek projektowy” oznacza zakład, w którym projektuje się i opracowuje cały pojazd i który znajduje się pod kontrolą producenta i jest przez niego użytkowany;
- 47) „drobny producent” oznacza producenta, który produkuje mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym i który:
- a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
 - b) jest częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna łącznie za mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym; lub
 - c) który jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i własny ośrodek projektowy;
- 48) „bardzo drobny producent” oznacza drobnego producenta, który wyprodukował mniej niż 1 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M₁ lub mniej niż 1 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N₁ zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;
- 49) „pojazd wyposażony wyłącznie w silniki spalinowe” lub „ICEV” oznacza pojazd, w którym wszystkie przetworniki energii napędowej to silniki spalinowe wewnętrznego spalania, w tym pojazdy z napędem wodorowym;
- 50) „pojazd wyłącznie elektryczny” lub „PEV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący wyłącznie urządzenia elektryczne jako przetworniki energii napędowej oraz wyłącznie układy magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania jako układy magazynowania energii napędowej.
- 51) „ogniwo paliwowe” oznacza przetwornik energii przekształcający energię chemiczną (pobieraną) w energię elektryczną (oddawaną) lub na odwrót;
- 52) „pojazd zasilany ogniwami paliwowymi” lub „FCV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący wyłącznie ogniwo (ogniwa) paliwowe oraz maszynę elektryczną (maszyny elektryczne) jako przetwornik (przetworniki) energii napędowej;
- 53) „pojazd hybrydowy zasilany ogniwami paliwowymi” lub „FCHV” oznacza pojazd zasilany ogniwami paliwowymi wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący co najmniej jeden układ przechowywania paliwa oraz co najmniej jeden układ

magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania jako układy magazynowania energii napędowej;

- 54) „pojazd hybrydowy” lub „HV” oznacza pojazd wyposażony w mechanizm napędowy obejmujący co najmniej dwie różne kategorie przetworników energii napędowej oraz co najmniej dwie różne kategorie układów magazynowania energii napędowej;
- 55) „hybrydowy pojazd elektryczny” lub „HEV” oznacza pojazd hybrydowy, w którym jeden z przetworników energii napędowej jest urządzeniem elektrycznym;
- 56) „hybrydowy pojazd elektryczny doładowywany zewnątrz” lub „OVC-HEV” oznacza hybrydowy pojazd elektryczny, który może być doładowywany ze źródła zewnętrznego;
- 57) „hybrydowy pojazd elektryczny niedoładowywany zewnątrz” lub „NOVC-HEV” oznacza pojazd, który do celów napędu posiada co najmniej dwa różne przetworniki energii i dwa różne układy magazynowania energii i którego nie można naładować ze źródła zewnętrznego;
- 58) „technologie geofencingu” oznaczają technologie, które nie pozwalają na jazdę pojazdem hybrydowym z użyciem silnika spalinowego (tzn. włączają tryb bezemisyjny) podczas jazdy w obrębie określonego obszaru geograficznego;
- 59) „tryb bezemisyjny” oznacza możliwy do wybrania tryb, w którym pojazd hybrydowy jest napędzany bez użycia silnika spalinowego;
- 60) „moc netto” oznacza moc uzyskaną na stanowisku badawczym na końcu wału korbowego lub jego odpowiednika przy odpowiedniej prędkości obrotowej silnika lub silnika z urządzeniami pomocniczymi, która jest określona w referencyjnych warunkach atmosferycznych;
- 61) „moc na kołach” oznacza moc mierzoną na kołach pojazdu i wykorzystywaną do jego napędu;
- 62) „stosunek mocy do masy” oznacza stosunek mocy znamionowej do masy pojazdu gotowego do jazdy;
- 63) „moc znamionowa” lub „ P_{rated} ” oznacza maksymalną moc netto silnika w kW;
- 64) „masa pojazdu gotowego do jazdy” oznacza masę pojazdu ze zbiornikiem(zbiornikami) paliwa wypełnionym(i) w co najmniej 90 % objętości, łącznie z masą kierowcy, paliwa i płynów, z zamontowanym wyposażeniem standardowym zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz — w przypadku gdy są zamontowane — masę nadwozia, kabiny, sprzęgu i kół zapasowych oraz narzędzi;
- 65) „akumulator trakcyjny” oznacza układ akumulatorów, w którym gromadzona jest energia służąca głównie do napędzania pojazdu;
- 66) „zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną” oznacza odległość przejechaną w warunkach pracy z rozładowaniem aż do rozładowania akumulatora trakcyjnego;
- 67) „zasięg bezemisyjny” oznacza maksymalną odległość, jaką pojazd bezemisyjny może przejechać do rozładowania akumulatora trakcyjnego lub opróżnienia zbiornika paliwa, co w przypadku PEV odpowiada zasięgowi pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną;
- 68) „trwałość” oznacza zdolność układu, urządzenia, komponentu lub dowolnej części pojazdu do utrzymania wymaganej wydajności przez określony czas;

- 69) „trwałość akumulatora” oznacza trwałość akumulatora trakcyjnego mierzoną jego stanem zdrowia;
- 70) „stan zdrowia” lub „SOH” oznacza zmierzony lub oszacowany stan określonego wskaźnika wydajności pojazdu lub akumulatora trakcyjnego w określonym momencie jego okresu eksploatacji, wyrażony jako wartość procentowa wydajności ustalonej w momencie certyfikacji pojazdu lub dla nowego pojazdu;
- 71) „środowiskowy paszport pojazdu” lub „EVP” oznacza zapis w formie papierowej i cyfrowej zawierający informacje o efektywności środowiskowej pojazdu w momencie jego rejestracji, w tym o poziomie dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń, emisji CO₂, zużyciu paliwa, zużyciu energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika oraz trwałości akumulatora i innych powiązanych wartościach;
- 72) „układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu dostarczania użytkownikowi informacji o nadmiernej emisji i wymuszenia napraw;
- 73) „układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu ostrzeżenia użytkownika o niskim poziomie zużywalnego odczynnika oraz wymuszenia jego użycia;
- 74) „emisje na biegu jałowym” oznaczają emisje spalin powstałe podczas pracy silnika spalinowego, który nie jest obciążony w celu napędzania pojazdu;
- 75) „deklaracja zgodności” oznacza deklarację producenta, że określony typ lub grupa pojazdów, komponent lub oddzielny zespół techniczny spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia;
- 76) „efektywność energetyczna przyczepy” oznacza wydajność przyczepy w odniesieniu do jej wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa i energii, zasięg bezemisyjny, zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i moc silnika holującego pojazdu silnikowego;
- 77) „opona śniegowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięć zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;
- 78) „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do mieszanego zastosowania drogowego i terenowego lub do innych zastosowań specjalnych. Opony te zostały zaprojektowane przede wszystkim pod kątem wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu w warunkach terenowych.

Rozdział II – Obowiązki producenta

Artykuł 4

Obowiązki producentów dotyczące konstrukcji pojazdów

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe i zamiennie układy kontroli emisji

zanieczyszczeń wymagające homologacji typu, sprzedawane lub wprowadzane do użytku w Unii, posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia.

2. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I oraz z wartościami zadeklarowanymi w świadectwie zgodności i w dokumentacji dotyczącej homologacji typu na cały okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z tabelą 1 w załączniku IV. Pojazdy te oznaczają się jako pojazdy „Euro 7”.
3. Podczas weryfikacji zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin, gdy badanie odbywa się w warunkach wydłużonej jazdy, emisje dzieli się przez dzielnik wydłużonej jazdy określony w załączniku III.

Emisje podczas regeneracji układów kontroli emisji zanieczyszczeń zostaną uwzględnione jako średnia ważona na podstawie częstotliwości i czasu trwania regeneracji.

4. Producenci projektują i konstruują komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe i zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I.
5. Producenci nie projektują, nie konstruują i nie montują pojazdów wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania lub strategie nieracjonalne (kontroli emisji).
6. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ wyposażone w:
 - a) układy OBD mogące wykrywać nieprawidłowo działające układy, które prowadzą do przekroczenia norm emisji, w celu ułatwienia naprawy;
 - b) układy OBM mogące wykrywać emisje przekraczające wartości dopuszczalne z powodu nieprawidłowego działania, zwiększonej degradacji lub innych sytuacji powodujących wzrost emisji;
 - c) przyrząd OBFCM służący do monitorowania ich rzeczywistego zużycia paliwa i energii oraz innych istotnych parametrów, takich jak masa użyteczna/masa, które są potrzebne do określenia rzeczywistej efektywności paliwowej i energetycznej;
 - d) monitory SOH akumulatora trakcyjnego i układów emisji;
 - e) układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji;
 - f) układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;
 - g) urządzenia przekazujące dane generowane przez pojazd, wykorzystywane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, oraz dane OBFCM, do celów okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowej kontroli technicznej z wykorzystaniem łączności bezprzewodowej, a także do celów komunikacji z infrastrukturą ładowania i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania.

7. Producenci projektują, konstruują i montują pojazdy kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ w sposób minimalizujący zagrożenia występujące na wszystkich etapach ich okresu eksploatacji, które mogą prowadzić do ingerencji w:
 - a) układ wtrysku paliwa i odczynników;
 - b) silnik i jednostki sterujące silnikiem;
 - c) akumulatory trakcyjne;
 - d) drogomierz; oraz
 - e) układy kontroli emisji zanieczyszczeń.
8. Producent zapobiega możliwości wykorzystania zagrożeń, o których mowa w pkt 7. Po wykryciu takiego zagrożenia producent usuwa je za pomocą aktualizacji oprogramowania lub innych odpowiednich środków.
9. Producenci zapewniają bezpieczne przesyłanie danych dotyczących emisji i trwałości akumulatorów, stosując środki cyberbezpieczeństwa zgodnie z regulaminem ONZ nr 155⁵⁴.
10. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedur, badań i metodyk weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w pkt 1–9. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 5

Rozwiązania wariantowe dla producentów dotyczące konstrukcji i oznaczeń pojazdów

1. Producenci mogą oznaczać produkowane przez siebie pojazdy jako „pojazdy Euro 7+”, jeśli spełniają one następujące wymogi:
 - a) w przypadku ICEV i NOVC-HEV, deklarując zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji niższymi o co najmniej 20 % niż określone w załączniku I odnośnie do zanieczyszczeń gazowych oraz niższymi o jeden rząd wielkości odnośnie do liczby emitowanych cząstek stałych;
 - b) w przypadku OVC-HEV, deklarując zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji niższymi o co najmniej 20 % niż określone w załączniku I odnośnie do zanieczyszczeń gazowych, niższymi o jeden rząd wielkości odnośnie do liczby emitowanych cząstek stałych, a także trwałość akumulatora wyższą o co najmniej 10 punktów procentowych niż wymóg określony w załączniku II;
 - c) w przypadku PEV, deklarując trwałość akumulatora wyższą o co najmniej 10 punktów procentowych niż wymóg określony w załączniku II.
2. Zgodność tych pojazdów z wymogami ust. 1 sprawdza się na podstawie wartości deklarowanych.
3. Producenci mogą oznaczać pojazdy jako „pojazdy Euro 7A”, jeśli są one wyposażone w funkcje adaptacyjnego sterowania. Wykorzystanie funkcji adaptacyjnego sterowania demonstruje się organom udzielającym homologacji typu

⁵⁴ Regulamin ONZ nr 155 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania bezpieczeństwem (Dz.U. L 82 z 9.3.2021, s. 30).

podczas homologacji typu i weryfikuje podczas okresu eksploatacji pojazdu zgodnie z tabelą 1 w załączniku IV.

4. Producenci mogą oznaczyć pojazdy jako „pojazdy Euro 7G”, jeśli są one wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania z technologią geofencingu. Producent musi zainstalować w tych pojazdach układ ostrzegania kierowcy, który będzie informował użytkownika o zbliżającym się rozładowaniu akumulatorów trakcyjnych i zatrzyma pojazd, jeżeli nie zostanie on naładowany w ciągu 5 km od pierwszego ostrzeżenia w trybie bezemisyjnym. Zastosowanie takich technologii geofencingu może być weryfikowane w trakcie okresu eksploatacji pojazdu.
5. Producenci mogą konstruować pojazdy łączące dwie lub więcej z cech, o których mowa w pkt 1, 2 lub 3, i oznaczać je za pomocą kombinacji symboli i liter, takich jak „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” lub „Euro 7AG”.
6. Na wniosek producenta, w przypadku pojazdów N₂ o masie maksymalnej od 3,5 do 4,0 ton wywodzących się z pojazdu typu N₁, organ udzielający homologacji typu może udzielić homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdu typu N₁. Takie pojazdy będą oznaczane jako „pojazdy Euro 7ext”.
7. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedur, badań i metodyk weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w pkt 1–6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 6

Wymogi dotyczące trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do użytku w Unii spełniały dopuszczalne wartości emisji określone w załączniku I podczas jazdy w normalnych warunkach jazdy i w warunkach wydłużonej jazdy określonych w załączniku III, przez cały okres eksploatacji pojazdu określony w tabeli 1 w załączniku IV, a także spełniały minimalne wymogi w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatora określone w załączniku II.
2. Producenci zapewniają zgodność tych pojazdów z wartościami dotyczącymi emisji CO₂, zużycia paliwa i energii oraz efektywności energetycznej zadeklarowanymi na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia w całym okresie eksploatacji pojazdu, jak określono w tabeli 1 w załączniku IV.
3. Producenci muszą zapewnić, aby urządzenia OBFCM, OBD i OBM oraz środki zapobiegające ingerencji instalowane w tych pojazdach były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia przez cały okres użytkowania pojazdu.
4. Wymogi, o których mowa w pkt 1–3, mają zastosowanie do pojazdów zasilanych wszystkimi rodzajami paliw lub źródeł energii. Te same wymogi mają również zastosowanie do wszystkich oddzielnych zespołów technicznych i komponentów przeznaczonych do takich pojazdów.
5. W celu weryfikacji zgodności z wymogami, o których mowa w akapicie pierwszym, podczas dodatkowego okresu eksploatacji pojazdu, dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń gazowych określone w załączniku I zostają dostosowane przy użyciu mnożników trwałości określonych w tabeli 2 w załączniku IV.

6. Układy OBM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być w stanie wykonywać wszystkie poniższe funkcje:
 - a) rejestrowanie wielkości i czasu trwania wszystkich przekroczeń emisji;
 - b) przekazywanie danych dotyczących emisji zanieczyszczeń przez pojazd, w tym danych z czujników zanieczyszczeń i danych dotyczących przepływu spalin, za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo, w tym w celu przeprowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych^{55, 56};
 - c) uruchomienie naprawy pojazdu, gdy system ostrzegania kierowcy powiadomi o znacznym przekroczeniu poziomu emisji.
7. Przyrządy OBFCM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być zdolne do przekazywania zarejestrowanych danych o pojeździe za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo.
8. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych stwarzających poważne zagrożenie lub niezgodnych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu producenci podejmują natychmiast niezbędne działania naprawcze, w tym w stosownych przypadkach dokonują naprawy lub modyfikacji tych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, aby zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem. W stosownych przypadkach producenci lub inne podmioty gospodarcze wycofują takie wyroby z obrotu lub od użytkowników. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu, o zaistnieniu niezgodności, podając szczegółowe informacje na ten temat.
9. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – szczegółowe przepisy dotyczące wymogów, badań, metod i środków naprawczych związanych z obowiązkami, o których mowa w ust. 1–8. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 7

Obowiązki producentów dotyczące homologacji typu w zakresie emisji

1. W celu wykazania zgodności z przepisami dotyczącymi homologacji typu w zakresie emisji podczas takiej homologacji producent przeprowadza badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V. Do celów weryfikacji zgodności produkcji z wymogami niniejszego rozporządzenia organ udzielający homologacji typu lub producent wybiera pojazdy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne u producenta. Zgodność eksploatacyjną sprawdza się w okresach wskazanych w tabeli 1 w załączniku IV.
2. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), korekty temperatury otoczenia CO₂, układu OBD, układu OBM, emisji i trwałości akumulatora, ciągłej lub okresowej regeneracji, zabezpieczenia przed

⁵⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129).

ingerencją oraz wymogów dotyczących skrzyni korbowej, o których mowa w załączniku V. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu podpisaną deklarację zgodności dotyczącą stosowania sterowania adaptacyjnego i technologii geofencingu, jeżeli producent wybierze takie rozwiązania.

3. Organy krajowe mogą badać typ pojazdu w celu weryfikacji jego zgodności podczas kontroli zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej lub nadzoru rynku, o których mowa w załączniku V.
4. Producenci wydają środowiskowy paszport pojazdu (EVP) dla każdego pojazdu i dostarczają go nabywcy pojazdu wraz z pojazdem, pozyskując odpowiednie dane ze źródeł takich jak świadectwo zgodności i dokumentacja dotycząca homologacji typu. Producent zapewnia dostępność danych z EVP do celów ich wyświetlania w układach elektronicznych pojazdu oraz możliwość ich przesyłania z urządzeń pokładowych do urządzeń zewnętrznych.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające badania i weryfikacje zgodności oraz procedury związane z homologacją typu w zakresie emisji, zgodnością produkcji, zgodnością eksploatacyjną, deklaracją zgodności i środowiskowym paszportem pojazdu, o których mowa w ust. 1–4. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 8

Zasady szczególne dotyczące drobnych producentów

1. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń drobnymi producentami mogą zastąpić badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V deklaracjami zgodności. Zgodność pojazdów skonstruowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów można badać pod kątem zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku zgodnie z tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V. Badania zgodności produkcji określone w załączniku V nie są wymagane. Art. 4 ust. 4 lit. b) nie ma zastosowania do drobnych producentów.
2. Bardzo drobnymi producentami muszą przestrzegać dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I w badaniach laboratoryjnych opartych na losowych cyklach rzeczywistej jazdy do celów zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.

Artykuł 9

Zasady szczególne dotyczące pojazdów budowanych wieloetapowo

1. W przypadku wielostopniowych homologacji typu producenci na drugim etapie lub na kolejnych etapach są odpowiedzialni za homologację typu w zakresie emisji, jeżeli dokonują modyfikacji jakiegokolwiek części pojazdu, która zgodnie z danymi dostarczonymi przez producentów na poprzednim etapie może mieć wpływ na emisję lub trwałość akumulatora.
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wymogi administracyjne i dane, które mają być przekazywane przez producentów pojazdów na poprzednim etapie zgodnie z ust. 1, oraz procedury służące określeniu emisji CO₂ z takich pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Rozdział III – Obowiązki państw członkowskich dotyczące homologacji typu w zakresie emisji i nadzoru rynku

Artykuł 10

Homologacja typu w zakresie emisji, zgodność produkcji, zgodność eksploatacyjna i nadzór rynku

1. Krajowe organy udzielające homologacji wprowadzają środki mające na celu udzielenie homologacji typu w zakresie emisji typom pojazdów, komponentom i oddzielnym zespołom technicznym oraz przeprowadzanie badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji, czy producenci spełniają wymogi dotyczące zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem V.
2. Krajowe organy nadzoru rynku przeprowadzają sprawdzenia w ramach nadzoru rynku zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V.
3. Ze skutkiem od dnia ... [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*], na wniosek producenta, krajowe organy udzielające homologacji nie mogą odmówić udzielenia nowemu typowi pojazdu lub silnika homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji ani zakazać rejestracji, sprzedaży ani wprowadzenia do obrotu nowego pojazdu, który spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.
4. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2025 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii lub trwałości akumulatora zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.
5. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz nowych przyczep kategorii O₃ i O₄ niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.
6. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2030 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₁ i N₁ skonstruowanych przez drobnych producentów i niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.
7. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2031 r., w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ skonstruowanych przez drobnych producentów i niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.

8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające elementy administracyjne i techniczne niezbędne do przeprowadzenia badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji zgodności z ust. 1, jak również elementy techniczne niezbędne do przeprowadzenia sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, o których mowa w ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 11

Szczególne obowiązki państw członkowskich dotyczące homologacji typu w zakresie emisji w odniesieniu do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2025 r. zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M₁ i N₁ homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r. zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
3. Krajowe organy udzielające homologacji mogą nadal udzielać rozszerzenia homologacji typu UE w zakresie emisji w odniesieniu do zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, udzielonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, na warunkach obowiązujących w momencie udzielenia początkowej homologacji typu w zakresie emisji. Organy krajowe zabraniają sprzedaży lub montażu w pojeździe takich zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń, chyba że udzielono im homologacji typu.

Artykuł 12

Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń

1. Podmioty gospodarcze i niezależne podmioty nie ingerują w pojazd i jego układy.
2. Podczas sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzeń w ramach nadzoru rynku organy krajowe weryfikują, czy producenci pojazdów prawidłowo zamontowali układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji, układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynników oraz czy istnieje możliwość ingerowania w pojazdy.

Rozdział IV

Rola Komisji i stron trzecich w zakresie zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku

Artykuł 13

Stosowanie wymogów dotyczących badań w odniesieniu do Komisji i stron trzecich

1. Zgodnie z art. 9 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858 Komisja lub strony trzecie mogą przeprowadzać sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i sprawdzenia w ramach nadzoru rynku określone w tabelach 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V, aby zweryfikować zgodność pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z wymogami niniejszego rozporządzenia.
2. Producenci udostępniają Komisji i stronom trzecim dane niezbędne do przeprowadzenia takich sprawdzeń zgodnie z art. 9 ust. 5 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Rozdział V

Badania i deklaracje

Artykuł 14

Procedury i badania

1. Procedury homologacji typu w zakresie emisji obejmują badania i sprawdzenia, jak również stosowanie wszystkich procedur administracyjnych i wymogów dotyczących dokumentacji określonych w załączniku V. W odniesieniu do wymogów określonych w załączniku V, w stosownych przypadkach, producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu deklarację zgodności.
2. Producenci i organy krajowe stosują badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami art. 4, jak określono w załączniku V. Badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami art. 4 mogą być stosowane przez Komisję i strony trzecie, jak również określono w załączniku V.
3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku, odnoszące się do procedur i badań dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, metod badań, przepisów administracyjnych, zmiany i rozszerzenia homologacji typu w zakresie emisji, dostępu do danych, wymogów dotyczących dokumentacji i wzorów w odniesieniu do wszystkich poniższych kwestii:
 - a) pojazdów kategorii M₁ i N₁;
 - b) pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃;
 - c) silników stosowanych w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃;
 - d) układów OBM/OBD;
 - e) układów zabezpieczenia przed ingerencją, układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;

- f) typów zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i ich części;
 - g) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych;
 - h) typów opon w zakresie ścieralności opon;
 - i) innych typów komponentów i ich części zamiennych;
 - j) emisji CO₂, zużycia paliwa i energii, określania zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika w przypadku pojazdów kategorii M₁ i N₁, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii;
 - k) emisji CO₂, zużycia paliwa i energii, określania zasięgu przy jeździe bezemisyjnej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, efektywności energetycznej przyczep kategorii O₃ i O₄, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych dotyczących wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności eksploatacyjnej, zgodności produkcji i nadzoru rynku w celu określenia:
- a) metod pomiaru emisji spalin w laboratorium i na drodze, w tym losowych i uwzględniających najgorszy scenariusz cykli badań RDE, wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy oraz emisji na biegu jałowym;
 - b) metod określania emisji CO₂, zużycia paliwa i energii, zasięgu przy jeździe bezemisyjnej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika pojazdu silnikowego;
 - c) metod, wymogów i specyfikacji technicznych dotyczących sygnalizatora zmiany biegów;
 - d) metod określania efektywności energetycznej przyczep kategorii O₃ i O₄;
 - e) metod pomiaru emisji ze skrzyni korbowej;
 - f) metod pomiaru emisji oparów;
 - g) metod pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców, w tym metod dotyczących pojazdów ciężkich, emisji cząstek stałych z hamulców w rzeczywistych warunkach jazdy i układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii;
 - h) metod pomiaru ścieralności opon w celu monitorowania wskaźników ścieralności opon;
 - i) metod oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatora;
 - j) przyrządów OBFCM, układów OBD i OBM, w tym progów zgodności, wymogów w zakresie wydajności i badań, metod zapewniających działanie czujników oraz bezprzewodowe przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy;
 - k) cech i działania układów ostrzegania kierowcy oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania;

- l) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń;
- m) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 ust. 5, w tym metodyki przeprowadzania analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją;
- n) kryteriów dotyczących homologacji typu w zakresie emisji i wdrożenia zasad szczególnych dla drobnych i bardzo drobnych producentów określonych w art. 8;
- o) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów pojazdów homologowanych zgodnie z oznaczeniami przedstawionymi w art. 5;
- p) sprawdzeń zgodności z przepisami art. 9 ust. 1 oraz procedur badań pojazdów budowanych wieloetapowo;
- q) wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego;
- r) specyfikacji paliw wzorcowych stosowanych do badania;
- s) metod ustalania braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji);
- t) metod pomiaru ścieralności opon;
- u) formatu i danych oraz metod bezprzewodowego przekazywania danych na potrzeby EVP;
- v) wymogów administracyjnych i dokumentacji dotyczących homologacji typu w zakresie emisji;
- w) w stosownych przypadkach – obowiązków sprawozdawczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 15

Dostosowanie do postępu technicznego

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uwzględnienia postępu technicznego, aby zmienić:
 - a) załącznik III w odniesieniu do warunków badania pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7;
 - b) załącznik III w odniesieniu do warunków badania na podstawie danych zebranych podczas badania hamulców lub opon Euro 7;
 - c) załącznik V w zakresie stosowania wymogów dotyczących badań i deklaracji na podstawie postępu technicznego;
 - d) art. 5 przez wprowadzenie wariantów i oznaczeń opartych na innowacyjnych technologiach dla producentów.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 16, aby uwzględnić postęp techniczny poprzez:

- a) określenie w załączniku I dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców, odnosząc się do prac wykonanych w ramach Światowego Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29);
- b) określenie w załączniku I dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności typów opon, odnosząc się do prac wykonanych w ramach Światowego Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29);
- c) określenie w załączniku II minimalnych wymogów w zakresie wydajności akumulatora, odnosząc się do prac wykonanych w ramach Światowego Forum ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29);
- d) określenie w załączniku IV mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7 kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz sprawozdania dotyczącego trwałości pojazdów ciężkich przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie;
- e) określenie na podstawie art. 3 i 8 niniejszego rozporządzenia definicji i zasad szczególnych dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃.

Rozdział VI – Przepisy ogólne

Artykuł 16

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. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... r. [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone 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. 15, 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 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 określonymi 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.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 15 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 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. 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 18

Sprawozdawczość

1. Do dnia 1 września 2030 r. państwa członkowskie informują Komisję o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
2. Do dnia 1 września 2031 r. na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające na temat stosowania niniejszego rozporządzenia.

Rozdział VI – Przepisy końcowe

Artykuł 19

Uchylenie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia (WE) nr 595/2009

Rozporządzenie (WE) 715/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2025 r.

Rozporządzenie (WE) 595/2009 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r.

Odesłania do rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 1 lipca 2025 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów, a także od 1 lipca 2027 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów i przyczep kategorii O₃ i O₄.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 1 lipca 2030 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ i N₁ skonstruowanych przez drobnych producentów.

Niezależnie od akapitu drugiego, art. 11 ust. 3 stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- 3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych*
- 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne*
- 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
- 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody**

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Dziedzina polityki: Rynek wewnętrzny towarów

Działania w dziedzinie klimatu: Zasoby naturalne i środowisko

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

nowego działania

nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁵⁷

przedłużenia bieżącego działania

połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Celem wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia dwójakiego celu ogólnego, jakim jest: 1) zapewnienie prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku dzięki ustanowieniu bardziej adekwatnych, opłacalnych i nieulegających dezaktualizacji przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń z pojazdów oraz 2) zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia w UE w wyniku dalszego, jak najszybszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu drogowego w celu osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, zgodnie z wymogami planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cel szczegółowy nr 1: zmniejszenie złożoności obecnych klas emisji EURO w celu ograniczenia kosztów administracyjnych i ułatwienia skutecznej realizacji.

Cel szczegółowy nr 2: zapewnienie aktualnych dopuszczalnych wartości w odniesieniu do wszystkich istotnych zanieczyszczeń powietrza.

Cel szczegółowy nr 3: poprawa kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

⁵⁷

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Wniosek przedstawiony w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ma na celu harmonizację wymogów technicznych w odniesieniu do emisji. Z tej perspektywy ma on kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku.

Wniosek zapewni poprawę wyników w zakresie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów lekkich i ciężkich oraz zapewni konsumentom korzyści w zakresie jakości powietrza, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia szkód dla zdrowia i w środowisku. Wniosek przyczyni się również do wzmocnienia pozycji technologicznej i zwiększenia konkurencyjności łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym w UE. Dodatkową korzyścią jest większe zaufanie konsumentów do wysokiej efektywności środowiskowej ich pojazdów. Można również oczekiwać pozytywnego wpływu na podnoszenie i zmianę kwalifikacji siły roboczej, ponieważ opracowuje się i coraz częściej stosuje czyste technologie nieulegające dezaktualizacji.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Określono następujące wskaźniki:

1. liczba homologacji typu w zakresie emisji w ramach Euro 7 na typ pojazdu;
2. koszty na etapie wdrażania i koszty administracyjne na homologację typu w zakresie emisji;
3. dowód poprawy kontroli emisji we wszystkich warunkach użytkowania w odniesieniu do wszystkich regulowanych zanieczyszczeń;
4. koszty egzekwowania przepisów, w tym koszty naruszeń i sankcji w przypadku nieprzestrzegania przepisów oraz koszty monitorowania;
5. zmiana emisji zanieczyszczeń w całym okresie eksploatacji pojazdów potwierdzona odpowiednimi kampaniami badawczymi i stałym monitorowaniem emisji;
6. roczna liczba zarejestrowanych pojazdów i udział technologii mechanizmów napędowych na drogach w UE według danych przekazanych przez państwa członkowskie europejskiemu obserwatorium paliw alternatywnych;
7. coroczne opracowanie dotyczące wpływu zanieczyszczenia powietrza na zdrowie (tj. przedwczesne zgony związane z narażeniem na określone zanieczyszczenia) zawarte w sprawozdaniu rocznym na temat jakości powietrza w Europie;
8. roczny udział transportu drogowego w emisji niektórych zanieczyszczeń według danych przekazanych przez państwa członkowskie EEA na podstawie dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji;
9. roczna liczba powiadomień otrzymanych od państw członkowskich w sprawie barier w wewnątrzunijnym handlu samochodami osobowymi, samochodami dostawczymi, samochodami ciężarowymi/autobusami powstałych w związku z wymaganiami technicznymi nałożonymi przez organy krajowe, regionalne lub lokalne (tj. wszelkiego rodzaju zakazami) w ramach procedury udzielania informacji przewidzianej w dyrektywie 2015/153.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Wszystkie nowe pojazdy, silniki lub części zamienne kategorii M1 i N1, które mają zostać wprowadzone do obrotu w UE, powinny uzyskać homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, począwszy od 1 lipca 2025 r., z wyjątkiem pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3, w przypadku których datą realizacji będzie dzień 1 lipca 2027 r. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Przyczyny działania na poziomie europejskim (ex ante)

Należy zająć się kwestią wyników w zakresie emisji zanieczyszczeń i jakości powietrza w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku.

Jakość powietrza i wyniki w zakresie emisji zanieczyszczeń stanowią bez wątpienia problem transgraniczny, którego nie można rozwiązać podejmując działania wyłącznie na szczeblu krajowym lub lokalnym. Koordynację redukcji emisji i poprawę wyników w zakresie emisji należy zapewnić na szczeblu europejskim, a działania UE są uzasadnione z punktu widzenia zasady pomocniczości. Chociaż inicjatywy na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym mogą prowadzić do tworzenia synergii, same w sobie nie wystarczą. Brak skoordynowanych działań UE w postaci zaostrzenia norm emisji zanieczyszczeń przełożyłby się na ryzyko fragmentacji rynku z powodu różnic w programach krajowych, różnych poziomów ambicji i parametrów projektowych.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (ex post)

Ponadto gdyby państwa członkowskie działały w odosobnieniu, ich rynki byłyby zbyt małe, aby można było osiągnąć analogiczne rezultaty; do przeprowadzenia zmian na poziomie sektorowym i uzyskania korzyści skali potrzebne jest zatem podejście ogólnounijne.

1.5.2. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Wniosek opiera się na obowiązującym prawodawstwie, które w ciągu ostatnich dziesięcioleci zapewniało stałą redukcję emisji zanieczyszczeń i poprawę wyników w zakresie emisji zanieczyszczeń przez pojazdy i silniki w Unii.

1.5.3. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Niniejszy wniosek jest zgodny z celami Next Generation EU oraz wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027, co pomoże w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa. Połączenie tych ram pozwoli rozwiązać problem kryzysu gospodarczego i przyspieszy przejście na zieloną i zrównoważoną gospodarkę, łącząc bardziej rygorystyczne wymogi środowiskowe i wymogi dotyczące jakości powietrza ze wzrostem gospodarczym.

1.5.4. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnych przydzielonych na potrzeby danego działania (tj. DG GROW przy wsparciu DG CLIMA) lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnych. Jeśli potrzebne będą dodatkowe zasoby można je przydzielić odpowiednim dyrekcjom generalnym w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

Ograniczony czas trwania

- Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2025 r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania⁵⁸

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze;

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
- *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

Komisja zamierza zapewnić wdrożenie przedmiotowych środków w ramach bezpośredniego zarządzania scentralizowanego za pośrednictwem własnych służb, w szczególności za

⁵⁸ Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

pośrednictwem JRC w zakresie wsparcia technicznego i naukowego niezbędnego do opracowania rozporządzeń wykonawczych i wykonywania nadzoru rynku, jak przewidziano już w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Część dotycząca nadzoru rynku jest już uregulowana w ramach odpowiednich porozumień administracyjnych przewidzianych i wyjaśnionych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, natomiast w odniesieniu do prac nad rozporządzeniami wykonawczymi przewidziano odrębne porozumienia administracyjne.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Monitorowanie skuteczności proponowanych wymogów w zakresie redukcji emisji wymaga zakrojonego na szeroką skalę gromadzenia danych z różnych możliwych źródeł, w tym od państw członkowskich, producentów samochodów i krajowych organów homologacyjnych.

Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych i forum powołane na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858 będą platformami służącymi do regularnego omawiania kwestii związanych z wdrażaniem Euro 7.

Państwa członkowskie będą musiały składać Komisji sprawozdania na temat sankcji nałożonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858.

Do 2030 r. państwa członkowskie poinformują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu. Na podstawie tych informacji Komisja przygotowuje dla Parlamentu Europejskiego i Rady sprawozdanie z wykonania nowego rozporządzenia.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

Niniejszy wniosek jest wdrażany w ramach programów dotyczących jednolitego rynku i działań w dziedzinie klimatu.

W programach tych określono tryb zarządzania, mechanizmy finansowania wykonania, warunki płatności i strategię kontroli.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Niniejszy wniosek jest wdrażany w ramach programów dotyczących jednolitego rynku i działań w dziedzinie klimatu. Kontrole/ryzyko i środki zmniejszające ryzyko są objęte obowiązującymi ramami kontroli wewnętrznej.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione przez istniejące wewnętrzne ramy kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom, zaostrozonym wymogom dotyczącym norm emisji przewidzianym w niniejszym wniosku towarzyszyć będzie wzmożone monitorowanie emisji w całym okresie eksploatacji pojazdu.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer Dział 1	Zróżn./niezróżn. ⁵⁹	państw EFTA ⁶⁰	krajów kandydujących ⁶¹	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
1	[03 02 01 01] Program na rzecz jednolitego rynku – funkcjonowanie i rozwój rynku wewnętrznego towarów i usług	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE
3	[09 02 03] Zasoby naturalne i środowisko	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE

⁵⁹ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁶⁰ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

⁶¹ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział finansowych	wieloletnich	ram	Numer	1.
-------------------	--------------	-----	-------	----

Dyrekcja Generalna: GROW			Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	OGÓLEM lata 2022-2025	Kolejne lata
○ Środki operacyjne								
Linia budżetowa 03.020101 ⁶²	Środki na zobowiązania	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Środki płatności	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)						
	Środki płatności	(2b)						
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁶³								
Linia budżetowa		(3)						
OGÓLEM środki	Środki na	=1a+1b	1,230	1,030			2,260	0,300

⁶² Zgodnie z oficjalną nomenklaturą budżetową.

⁶³ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

dla DG GROW	zobowiązania	+3						
	Środki na płatności	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Środki na płatności	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)						
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Środki na płatności	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)						
	Środki na płatności	(5)						
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)						
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6	Środki na zobowiązania	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200

wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki płatności	na	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	
--	---------------------	----	------	-------	-------	-------	--	--------------	--

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika V do zasad wewnętrznych), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	OGÓLEM
Dyrekcja Generalna: GROW						
○ Zasoby ludzkie		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Pozostałe wydatki administracyjne		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
OGÓLEM DG GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

OGÓLEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	OGÓLEM
OGÓLEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Środki na płatności	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok 2022		Rok 2023		Rok 2024		Rok 2025		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓŁEM			
	PRODUKT																			
	Rodzaj ⁶⁴	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1																				
- Produkt																				
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																				
OGÓŁEM																				

⁶⁴ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:
- w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁ EM
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---	------------

–

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych									
Zasoby ludzkie	1,734	1,969	1,727	1,727					7,157
Pozostałe wydatki administracyjne	0,090	0,090	0,090	0,040					0,310
Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	1,824	2,059	1,817	1,767					7,467

Poza DZIAŁEM 7 ⁶⁵ wieloletnich ram finansowych									
Zasoby ludzkie									
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym									
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych									

OGÓŁEM	1,824	2,059	1,817	1,767					7,467
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej,

⁶⁵ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie DG GROW i DG CLIMA

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Kolejne lata		
○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
○ Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)							
OGÓLEM	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Prowadzenie negocjacji dotyczących rozporządzenia, opracowywanie aktów delegowanych i wykonawczych, organizacja i monitorowanie nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywanie przeglądu i aktualizacji na podstawie rozwoju technicznego
Personel zewnętrzny	Przeprowadzanie analiz oraz zapewnianie wsparcia i danych technicznych w zakresie organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywanie przeglądu i aktualizacji na podstawie rozwoju technicznego

⁶⁶ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Na rok 2022 przewidziano już odpowiednie finansowanie i zostanie ono uwzględnione w planowanej kwocie przeznaczonej również na rok 2023. Konieczne jest wewnętrzne przeniesienie pracowników wykonujących odpowiednie zadania określone w przepisach Euro 6/VI.

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - wpływ na zasoby własne
 - wpływ na dochody inne
 - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁶⁷						
		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

⁶⁷ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

ZAŁĄCZNIK **do OCENY SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI**

Tytuł wniosku/inicjatywy:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów silnikowych (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

3. LICZBA i KOSZT ZASOBÓW LUDZKICH UZNANYCH ZA NIEZBĘDNE
4. KOSZT POZOSTAŁYCH WYDATKÓW ADMINISTRACYJNYCH
5. ŁĄCZNE KOSZTY ADMINISTRACYJNE
6. METODY OBLICZANIA SZACUNKOWYCH KOSZTÓW
 - 6.1. Zasoby ludzkie
 - 6.2. Pozostałe wydatki administracyjne

7. Koszt zasobów ludzkich uznanych za niezbędne dla DG GROW i DG CLIMA

Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		OGÓŁEM	
		EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki
○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)																	
20 01 02 01 - w centrali i w biurach przedstawicielstw	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 - Delegatury Unii	AD																
	AST																
○ Personel zewnętrzny ⁶⁸																	
20 02 01 i 20 02 02 - Personel zewnętrzny - Centrala i biura przedstawicielstw	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	SNE																
	INT																
20 02 03 - Personel zewnętrzny delegatury Unii	AC																
	AL																
	SNE																

⁶⁸ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

	INT																	
	JED																	
Inne linie budżetowe związane z zasobami ludzkimi (proszę określić)																		
Suma cząstkowa związana z zasobami ludzkimi – DZIAŁ 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		OGÓŁEM		
	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	
○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)																	
01 01 01 01 pośrednie badania naukowe ⁶⁹	AD																
01 01 01 11 bezpośrednie badania naukowe	AST																
Inne (proszę określić)																	
○ Personel zewnętrzny ⁷⁰																	

⁶⁹ Należy wybrać odpowiednią linię budżetową lub w razie potrzeby wskazać inną; jeżeli sprawa dotyczy większej liczby linii budżetowych, należy podzielić personel według odpowiednich linii budżetowych.

Personel zewnętrzny w ramach środków operacyjnych (dawne linie „BA”).	- w centrali	AC																	
		SNE																	
		INT																	
	- w delegaturach Unii	AC																	
		AL																	
		SNE																	
		INT																	
		JED																	
	01 01 01 02 pośrednie badania naukowe	AC																	
		SNE																	
INT																			
01 01 01 12 bezpośrednie badania naukowe Inne (należy określić) ⁷¹	AC																		
	SNE																		
	INT																		
Inne linie budżetowe związane z HR (proszę określić)																			
Suma cząstkowa związana z zasobami ludzkimi – poza DZIAŁEM 7																			
HR ogółem (wszystkie)			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

⁷⁰ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁷¹ Należy wybrać odpowiednią linię budżetową lub w razie potrzeby wskazać inną; jeżeli sprawa dotyczy większej liczby linii budżetowych, należy podzielić personel według odpowiednich linii budżetowych.

działy WRF)																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

8. Koszt innych wydatków administracyjnych dla DG GROW i DG CLIMA

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
 Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ogółem
<u>W centrali lub na terytorium UE:</u>								
20 02 06 01 – Wydatki na podróże służbowe i cele reprezentacyjne	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Koszty konferencji i spotkań								
20 02 06 03 – Komitety ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 Badania i konsultacje								
20 04 – Wydatki na IT (instytucjonalne) ⁷³								
Inne linie budżetowe niezwiązane z HR (proszę określić w stosownych przypadkach)								
<u>W delegaturach Unii</u>								
20 02 07 01 – Wydatki na podróże służbowe, konferencje i cele reprezentacyjne								

⁷² Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

⁷³ Należy zasięgnąć opinii zespołu ds. inwestycji informatycznych DG DIGIT (zob. wytyczne w sprawie finansowania technologii informatycznych, C(2020) 6126 final z 10.9.2020, s. 7).

20 02 07 02 – Szkolenia specjalistyczne personelu								
20 03 05 – Infrastruktura i logistyka								
Inne linie budżetowe niezwiązane z HR (proszę określić w stosownych przypadkach)								
Suma cząstkowa, Inne – DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ogółem
Wydatki na pomoc techniczną i administracyjną (oprócz personelu zewnętrznego) ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”):								
- w centrali								
- w delegaturach Unii								
Inne wydatki na zarządzanie w dziedzinie badań naukowych								
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych ⁷⁴								
Wydatki na instytucjonalne systemy IT tytułem								

⁷⁴ Należy zasięgnąć opinii zespołu ds. inwestycji informatycznych DG DIGIT (zob. wytyczne w sprawie finansowania technologii informatycznych, C(2020) 6126 final z 10.9.2020, s. 7).

programów operacyjnych ⁷⁵								
Inne linie budżetowe niezwiązane z HR <i>(proszę określić w stosownych przypadkach)</i>								
Suma częściowa, Inne – Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								
Inne wydatki administracyjne ogółem (wszystkie działy WRF)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Pozycja ta obejmuje lokalne systemy administracyjne i wkłady na rzecz współfinansowania instytucjonalnych systemów informatycznych (zob. wytyczne w sprawie finansowania technologii informatycznych, C(2020) 6126 final z 10.9.2020).

9. Łączne koszty administracyjne dla DG GROW i DG CLIMA (wszystkie działy WRF)

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Podsumowanie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ogółem
Dział 7 – Zasoby ludzkie	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Dział 7 – Inne wydatki administracyjne	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Suma cząstkowa działu 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Poza działem 7 – Zasoby ludzkie								
Poza działem 7 – Inne wydatki administracyjne								
Suma cząstkowa innych działów								
OGÓŁEM DZIAŁ 7 i poza DZIAŁEM 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10 648

Potrzeby w zakresie środków administracyjnych zostaną pokryte ze środków już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

10. Metody obliczania szacunkowych kosztów

10.1. Zasoby ludzkie

W niniejszej części określono metodę obliczania szacunkowych kosztów zasobów ludzkich uznanych za niezbędne (założenia co do obciążenia pracą, w tym konkretne stanowiska pracy (profile zawodowe wg Sysper 2), kategorie personelu i odpowiadające im średnie koszty)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych
<p>UWAGA: średnie koszty dla poszczególnych kategorii pracowników w centrali są dostępne na stronie BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</p>
<p><input type="radio"/> Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony 10,5 EPC w 2022 r. na potrzeby przygotowywania aktów delegowanych i wykonawczych, organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywania przeglądu, sprawozdawczości i aktualizacji 12 EPC w 2023 r. na potrzeby przygotowywania aktów delegowanych i wykonawczych, organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywania przeglądu, sprawozdawczości i aktualizacji 11 EPC w latach 2024–2025 na potrzeby działań następczych związanych z aktami delegowanymi i wykonawczymi, organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywania przeglądu, sprawozdawczości i aktualizacji 6,5 EPC w latach 2026–2028 na potrzeby działań następczych związanych z aktami delegowanymi i wykonawczymi, organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywania przeglądu, sprawozdawczości i aktualizacji</p>
<p><input type="radio"/> Personel zewnętrzny 1 EPC w latach 2022–2023 w celu wsparcia procesu przygotowywania aktów delegowanych i wykonawczych, organizacji i monitorowania nadzoru rynku w zakresie emisji, dokonywania przeglądu, sprawozdawczości i aktualizacji</p>

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych

Jedynie stanowiska finansowane z budżetu na badania naukowe

Personel zewnętrzny

10.2. Pozostałe wydatki administracyjne

Należy wskazać metodę obliczeń zastosowaną w odniesieniu do poszczególnych linii budżetowych, a w szczególności założenia będące podstawą obliczeń (np. liczba spotkań rocznie, średnie koszty itp.).

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych

Okolo 12 misji w państwach członkowskich w latach 2022–2028

Okolo 3 dni spotkań rocznie w latach 2022–2024 (spotkania Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych i forum)

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych