Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/956

z dnia 28 czerwca 2018 r.

w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/888 z dnia 13 marca 2019 r.	L 142	43	29.5.2019
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r.	L 198	202	25.7.2019
►M3	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1589 z dnia 22 lipca 2020 r.	L 360	4	30.10.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/956

z dnia 28 czerwca 2018 r.

w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii oraz zużycia paliwa przez takie pojazdy.

Artykuł 2

Zakres stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do następujących kategorii pojazdów:

a) pojazdy kategorii M_1, M_2, N_1 i N_2 o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), a także wszystkie pojazdy kategorii M_3 i N_3;

b) pojazdy kategorii O_3 i O_4.

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

▼M2

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]), w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ([3])

([1]) 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).

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

([3]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO_2 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).

▼B

Artykuł 4

Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

▼M2

1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. państwa członkowskie monitorują dane określone w załączniku I część A dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do dnia 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., dane przekazane do dnia 30 września 2020 r. obejmą dane zarejestrowane od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 30 czerwca 2020 r.

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

▼B

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

Artykuł 5

Monitorowanie i sprawozdawczość przez producentów

▼M2

1. Począwszy od lat początkowych określonych w załączniku I część B pkt 1 producenci pojazdów ciężkich monitorują dane określone w załączniku I część B pkt 2 dla każdego nowego pojazdu ciężkiego.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od lat początkowych określonych w załączniku I część B pkt 1, producenci pojazdów ciężkich zgłaszają Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego wraz z datą przeprowadzenia symulacji przypadającą w poprzednim okresie sprawozdawczym – od 1 lipca do 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., producenci przekazują dane dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich wraz z datą przeprowadzenia symulacji przypadającą w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.

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

▼B

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

Artykuł 6

Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

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

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

▼B

2. W imieniu Komisji rejestrem zarządza Europejska Agencja Środowiska.

Artykuł 7

Monitorowanie wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych

1. Aby zweryfikować emisje CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycie paliwa przez takie pojazdy, Komisja monitoruje – w przypadku gdy są one dostępne – wyniki badań w warunkach drogowych przeprowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

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

Artykuł 8

Jakość danych

1. Za poprawność i jakość danych zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5 odpowiadają właściwe organy i producenci. Bezzwłocznie informują oni Komisję o wszelkich błędach wykrytych w zgłoszonych danych.

2. Komisja przeprowadza własną weryfikację jakości danych zgłoszonych zgodnie z art. 4 i 5.

3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze, o którym mowa w art. 6.

4. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12.

Artykuł 9

Grzywny administracyjne

1. Komisja może nałożyć grzywnę administracyjną w każdym z następujących przypadków:

a) jeżeli stwierdzi, że dane zgłoszone przez producenta zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia wykazują odchylenie od danych wynikających z dokumentacji producenta lub ze świadectwa homologacji typu silnika wydanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009, a odchylenie jest zamierzone lub jest skutkiem poważnego zaniedbania;

b) jeśli dane nie zostały przekazane w terminie, który ma zastosowanie zgodnie z art. 5 ust. 1, a opóźnienie nie może zostać należycie usprawiedliwione.

▼B

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

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

2. Komisja przyjmuje, na podstawie zasad ustanowionych w ust. 3 niniejszego artykułu, akty delegowane zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie procedury oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, muszą być zgodne z następującymi zasadami:

a) procedura ustanowiona przez Komisję nie może naruszać prawa do dobrej administracji, a w szczególności prawa do bycia wysłuchanym i prawa dostępu do akt, przy jednoczesnym poszanowaniu uzasadnionych interesów w zakresie poufności oraz tajemnicy handlowej;

b) przy określaniu wysokości odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstraszania, uwzględniając, w stosownych przypadkach, wagę i skutki odchylenia lub opóźnienia, liczbę pojazdów ciężkich, których dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, dobrą wiarę producenta, stopień staranności i współpracy producenta, powtórzenie, częstotliwość lub czas trwania odchylenia lub opóźnienia, jak również uprzednie kary nałożone na tego samego producenta;

c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość rozłożenia płatności na kilka rat i etapów.

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody budżetu ogólnego Unii.

Artykuł 10

Sprawozdanie

▼M2

1. Do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisja publikuje sprawozdanie roczne zawierające przeprowadzoną przez nią analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni okres sprawozdawczy.

▼B

2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi parku pojazdów ciężkich w Unii oraz w każdym państwie członkowskim, a także osiągi parku pojazdów ciężkich każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO_2 każdej grupy pojazdów ciężkich dla każdej kombinacji przeznaczenia, obciążenia i paliwa. Analiza uwzględnia również – o ile są dostępne – dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO_2, a także alternatywnych mechanizmów napędowych. Ponadto zawiera też analizę wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, które są monitorowane zgodnie z art. 7, jeżeli takie wyniki są dostępne.

▼B

3. Komisja przygotowuje analizę przy wsparciu Europejskiej Agencji Środowiska.

Artykuł 11

Zmiana załączników

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu zmiany załączników na potrzeby:

a) aktualizacji lub dostosowania wymagań dotyczących danych określonych w załączniku I część A oraz część B, jeżeli zostanie to uznane za konieczne w celu zapewnienia dogłębnej analizy zgodnie z art. 10;

b) uzupełnienia dat rozpoczęcia w załączniku I część B pkt 1;

c) aktualizacji lub dostosowania przedziałów wartości określonych w załączniku I część C, tak aby uwzględnić zmiany w konstrukcji pojazdów ciężkich i zapewnić, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacji i porównywalności;

d) dostosowania procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załączniku II, tak aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia..

2. Akty delegowane, o których mowa w ust. 1 lit. b), przyjmuje się do dnia 30 lipca 2025 r.

Artykuł 12

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 ([1]). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

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

▼B

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 29 lipca 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

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

Artykuł 14

Wejście w życie

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

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Przepisy dotyczące danych podlegających monitorowaniu i sprawozdawczości

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

a) numery identyfikacyjne pojazdu wszystkich nowych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 akapit drugi lit. a) i b), zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego;

b) nazwa producenta;

c) marka (nazwa handlowa producenta);

▼M1

d) dla pojazdów zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2019 r., o ile jest dostępny, i dla pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2020 r., we wszystkich przypadkach, kod nadwozia określony w pozycji 38 świadectwa zgodności, w tym, w stosownych przypadkach, cyfry uzupełniające, o których mowa w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;

▼B

e) w przypadku pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 akapit drugi lit. a), informacje dotyczące zespołu napędowego określone w pozycjach 23, 23.1 i 26 świadectwa zgodności;

▼M1

f) dla pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2020 r. maksymalna prędkość pojazdu określona w pozycji 29 świadectwa zgodności;

▼M3

g) w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 30 czerwca 2021 r., jeżeli jest dostępny, oraz w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 lipca 2021 r. we wszystkich przypadkach – etap skompletowania, jak wskazano w wybranym wzorze świadectwa zgodności zgodnie z pkt 2 załącznika IX do dyrektywy 2007/46/WE;

h) kategoria pojazdu określona w pozycji 0.4 świadectwa zgodności;

i) w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2020 r., jeżeli jest dostępna, oraz w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2021 r. we wszystkich przypadkach, liczba osi określona w pozycji 1 świadectwa zgodności;

j) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu określona w pozycji 16.1 świadectwa zgodności;

k) w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2021 r., jeżeli jest dostępna, oraz w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2022 r., we wszystkich przypadkach – stopka ze skrótem kryptograficznym dokumentacji producenta określonym w pozycji 49.1 świadectwa zgodności; w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 30 czerwca 2025 r. państwa członkowskie mogą zgłaszać jedynie pierwszych 8 znaków skrótu kryptograficznego;

l) w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 30 czerwca 2021 r., jeżeli są dostępne, oraz w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 lipca 2021 r., we wszystkich przypadkach – indywidualne emisje CO_2 określone w pozycji 49.5 świadectwa zgodności;

m) w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych do dnia 30 czerwca 2021 r., jeżeli są dostępne, oraz w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 lipca 2021 r., we wszystkich przypadkach – średnie wartości ładowności określone w pozycji 49.6 świadectwa zgodności;

n) data rejestracji.

▼B

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

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

Kategoria pojazdu ciężkiego	Grupa pojazdów w kategorii pojazdów (jak określono w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400)	Data rozpoczęcia Monitorowanie	Data rozpoczęcia Sprawozdawczość
N_1	—	—	—
N_2	1 i 2	2020 r.	2021 r.
N_3	3	2020 r.	2021 r.
	4, 5, 9 i 10	2019 r.	2020 r.
	11, 12 i 16	2020 r.	2021 r.
M_1	—	—	—
M_2	—	—	—
M_3	—	—	—
O_3	—	—	—
O_4	—	—	—

2. Dane, które mają być monitorowane i zgłaszane:

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
1	Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	1.1.3	Identyfikacja pojazdu i jego części
2	Numer certyfikacji silnika	1.2.2	
3	Numer certyfikacji CdxA ([1]) (w stosownych przypadkach)	1.8.3	
4	Numer certyfikacji przekładni	1.3.2	
▼M1 5	Numer certyfikacji osi	1.7.2	Specyfikacje osi
▼B 6	Numer certyfikacji opony, oś 1	1.9.2	Identyfikacja pojazdu i jego części
7	Numer certyfikacji opony, oś 2	1.9.6	
8	Numer certyfikacji opony, oś 3	1.9.10	
9	Numer certyfikacji opony, oś 4	1.9.14	
10	Kategoria pojazdu (N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3)	1.1.4	Klasyfikacja pojazdu
11	Konfiguracja osi	1.1.5	
12	Maksymalna masa całkowita pojazdu (t)	1.1.6	
13	Grupa pojazdu	1.1.7	

▼B

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
14	Nazwa i adres producenta	1.1.1	Specyfikacja pojazdu i podwozia
▼M1 15	Marka (nazwa handlowa producenta)	—	Specyfikacje pojazdu
▼B 16	Skorygowana rzeczywista masa własna (kg)	1.1.8	
17	Moc znamionowa silnika (kW)	1.2.3	Najważniejsze specyfikacje silnika
18	Prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym (1/min)	1.2.4	
19	Prędkość znamionowa silnika (1/min)	1.2.5	
20	Pojemność silnika (l)	1.2.6	
▼M1 21	Rodzaj paliwa (olej napędowy CI/sprężony gaz ziemny PI/skroplony gaz ziemny PI...)	1.2.7	Specyfikacje silnika
▼B 22	Opcja certyfikacji stosowana dla wygenerowania CdxA (wartości standardowe/pomiar)	1.8.2	Aerodynamika
23	Wartość CdxA (wartość oporu powietrza)	1.8.4	
▼M3 24	Nazwa i adres producenta przekładni	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Najważniejsze specyfikacje przekładni
25	Marka (nazwa handlowa producenta przekładni)	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	
▼B 26	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia map strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (opcja 1/opcja 2/opcja 3/wartości standardowe)	1.3.3	
27	Rodzaj przekładni (SMT ([2]), AMT ([3]), APT ([4])-S ([5]), APT-P ([6]))	1.3.4	
28	Liczba biegów	1.3.5	
29	Współczynnik przełożenia całkowitego na najwyższym biegu	1.3.6	
30	Rodzaj zwalniacza	1.3.7	
31	Przystawka odbioru mocy (tak/nie)	1.3.8	

▼B

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
▼M3 32	Nazwa i adres producenta osi	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Najważniejsze specyfikacje osi
33	Marka (nazwa handlowa producenta osi)	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	
▼B 34	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia mapy strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (wartości standardowe/pomiar)	1.7.3	
35	Rodzaj osi (np. standardowa, pojedyncza oś napędzana)	1.7.4	
36	Przełożenie osi	1.7.5	
37	Opcja certyfikacji stosowana do tworzenia mapy strat za pomocą narzędzia symulacyjnego (wartości standardowe/pomiar)	1.6.3	Specyfikacje napędu kątowego
38	Przełożenie napędu kątowego	1.6.4	
▼M3 39	Nazwa i adres producenta opony	Pkt 1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Najważniejsze specyfikacje opony
40	Marka (nazwa handlowa producenta opony)	Pkt 3 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2017/2400	
▼B 41	Wymiary opon na osi 1	1.9.1	
42	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 1	1.9.3	
43	Wymiary opon na osi 2	1.9.4	
44	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 2	1.9.5	
45	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 2	1.9.7	
46	Wymiary opon na osi 3	1.9.8	
47	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 3	1.9.9	
48	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 3	1.9.11	
49	Wymiary opon na osi 4	1.9.12	
50	Osie bliźniacze (tak/nie) na osi 4	1.9.13	
51	Określony współczynnik oporu toczenia wszystkich opon na osi 4	1.9.15	

▼B

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
52	Technologia wentylatora chłodzącego silnik	1.10.1	Najważniejsze specyfikacje systemów pomocniczych
53	Technologia pompy wspomagania	1.10.2	
54	Technologia układu elektrycznego	1.10.3	
55	Technologia układu pneumatycznego	1.10.4	
56	Przeznaczenie (transport długodystansowy, transport długodystansowy (EMS (7)), regionalny, regionalny (EMS), miejski, gminny, budownictwo)	2.1.1	Parametry symulacji (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
57	Obciążenie (zgodnie z definicją zawartą w narzędziu symulacyjnym) (kg)	2.1.2	
58	Rodzaj paliwa (olej napędowy/benzyna/gaz płynny (LPG)/sprężony gaz ziemny (CNG) itp.)	2.1.3	
59	Masa całkowita pojazdu w symulacji (kg)	2.1.4	
60	Średnia prędkość (km/h)	2.2.1	Osiągi pojazdu podczas jazdy (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
61	Minimalna prędkość chwilowa (km/h)	2.2.2	
62	Maksymalna prędkość chwilowa (km/h)	2.2.3	
63	Maksymalne opóźnienie (m/s^2)	2.2.4	
64	Maksymalne przyspieszenie (m/s^2)	2.2.5	
65	Procentowy udział czasu jazdy przy pełnym obciążeniu	2.2.6	
66	Całkowita liczba zmian biegów	2.2.7	
67	Całkowita przebyta odległość (km)	2.2.8	
68	Emisje CO_2 (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m^3-km)	2.3.13–2.3.16	Emisje CO_2 i zużycie paliwa (dla każdej kombinacji przeznaczenia/obciążenia/paliwa)
69	Zużycie paliwa (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m^3-km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m^3-km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m^3-km)	2.3.1–2.3.12	
70	Wersja narzędzia symulacyjnego (X.X.X.)	3.1.1	Oprogramowanie i informacje dla użytkowników
71	Data i godzina symulacji	3.1.2	
72	Numer licencji na użytkowanie narzędzia symulacyjnego	—	
▼M1 73	Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta	3.1.4	Informacje o oprogramowaniu

▼B

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
74	Zaawansowane technologie ograniczania emisji CO_2	—	Technologie ograniczania emisji CO_2 w pojeździe
75	Emisje masowe CO_2 silnika w badaniu WHTC ([8]) (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Emisje CO_2 z silnika i jednostkowe zużycie paliwa
76	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh)	Pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	
77	Emisje masowe CO_2 silnika w badaniu WHSC ([9]) (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	
78	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHSC (g/kWh)	Pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 uzupełnienia do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	

▼M1

79	Model pojazdu	1.1.2	Specyfikacje pojazdu
80	Pojazd specjalistyczny (tak/nie)	1.1.9	
81	Bezemisyjny pojazd ciężki (tak/nie)	1.1.10	
82	Hybrydowy pojazd ciężki z napędem elektrycznym (tak/nie)	1.1.11	
83	Pojazd dwupaliwowy (tak/nie)	1.1.12	
84	Kabina sypialna (tak/nie)	1.11.13	
85	Model silnika ([10])	1.2.1	Specyfikacje silnika
86	Model przekładni ([10])	1.3.1	Specyfikacje przekładni
87	Model zwalniacza ([10])	1.4.1	Specyfikacje zwalniacza
88	Numer certyfikacji zwalniacza	1.4.2	
89	Opcja certyfikacji stosowana do stworzenia mapy strat (wartości standardowe/pomiar)	1.4.3	

▼M1

Nr	Parametry monitorowania	Źródło załącznik IV część I do rozporządzenia (UE) 2017/2400, chyba że określono inaczej	Opis
90	Model przemiennika momentu obrotowego ([10])	1.5.1	Specyfikacje przemiennika momentu obrotowego
91	Numer certyfikacji przemiennika momentu obrotowego	1.5.2	
92	Opcja certyfikacji stosowana do stworzenia mapy strat (wartości standardowe/pomiar)	1.5.3	
93	Model napędu kątowego ([10])	1.6.1	Specyfikacje napędu kątowego
94	Numer certyfikacji napędu kątowego	1.6.2	
95	Model osi ([10])	1.7.1	Specyfikacje osi
96	Model oporu powietrza ([10])	1.8.1	Aerodynamika
97	System wyłączania-włączania silnika podczas postojów pojazdu (tak/nie)	1.12.1	Nowoczesne systemy wspomagania kierowcy (ADAS)
98	System eco-roll bez systemu wyłączania-włączania silnika (tak/nie)	1.12.2	
99	System eco-roll z systemem wyłączania-włączania silnika (tak/nie)	1.12.3	
100	Tempomat przewidujący (tak/nie)	1.12.4	
▼M3 101	W odniesieniu do pojazdów z datą przeprowadzenia symulacji od dnia 1 lipca 2020 r., numer homologacji typu silnika	Pkt 1.2.1 uzupełnienia do dodatku 5, 6 lub 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Specyfikacje silnika

▼B

([1]) Opór powietrza.
([2]) Zsynchronizowana przekładnia manualna.
([3]) Zautomatyzowana przekładnia manualna lub automatyczna przekładnia uruchamiana mechanicznie.
([4]) Automatyczna przekładnia typu PowerShift.
([5]) „Układ S" oznacza szeregowy układ przemiennika momentu obrotowego i połączonych z nim mechanicznych części przekładni.
([6]) „Układ P" oznacza równoległy układ przemiennika momentu obrotowego i połączonych z nim mechanicznych części przekładni (np. w instalacjach rozdziału mocy).
([7]) Europejski system modułowy (EMS) zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).
([8]) Zharmonizowany ogólnoświatowy cykl jezdny w warunkach nieustalonych.
([9]) Zharmonizowany ogólnoświatowy cykl jezdny w warunkach ustalonych.
►M1 ([10]) Pozycje 85, 86, 87, 90, 93, 95 i 96 nie są podawane do wiadomości publicznej w Centralnym rejestrze danych dotyczących pojazdów ciężkich. ◄

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

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

Przedział	wartość CdxA [m^2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48

▼B

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

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Sprawozdawczość w odniesieniu do danych i zarządzanie nimi

1. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

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

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

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

oraz

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. SPRAWOZDAWCZOŚĆ PRZEZ PRODUCENTÓW

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

a) nazwę producenta wskazaną na świadectwie zgodności lub świadectwie dopuszczenia indywidualnego;

b) światowy kod identyfikujący producenta (WMI), zgodnie z definicją w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 19/2011 ([1]), który to kod ma być stosowany w numerach identyfikacyjnych pojazdu nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu;

c) punkt kontaktowy odpowiedzialny za przesyłanie danych do systemu Business Data Repository (repozytorium danych biznesowych) Agencji.

Producenci bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach powyższych informacji.

Powiadomienia przesyła się na adresy określone w pkt 1.1.

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

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

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

▼B

3. PRZETWARZANIE DANYCH

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

▼M2

3.2. Dane dotyczące pojazdów ciężkich zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym i zapisane w rejestrze podaje się do wiadomości publicznej do dnia 30 kwietnia każdego roku, począwszy od 2021 r., z wyjątkiem danych określonych w art. 6 ust. 1.

▼B

3.3. W przypadku gdy właściwy organ lub producent odkryją błędy w przekazanych danych, niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję i Agencję, przesyłając sprawozdanie o błędzie do centralnego repozytorium danych lub do Business Data Repository i wysyłając wiadomość e-mail na adresy, o których mowa w pkt 1.1.

3.4. Komisja przy wsparciu Agencji weryfikuje zgłoszone błędy i, w stosownych przypadkach, poprawia dane w rejestrze.

3.5. Komisja przy wsparciu Agencji udostępnia elektroniczne formaty elektroniczne przekazywania danych, o których mowa w pkt 1.1 i 2.3, z odpowiednim wyprzedzeniem przed terminem przekazania danych.