



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2026/1282

z dnia 12 czerwca 2026 r.

w sprawie zmiany i sprostowania załączników IV i V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 w odniesieniu do danych, które mają być monitorowane, zgłaszane i publikowane

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 2 lit. a) i b) oraz art. 14 ust. 3 lit. a) i b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 13a i załącznikiem IV do rozporządzenia (UE) 2019/1242 państwa członkowskie mają przekazywać określone dane dotyczące wszystkich nowych pojazdów ciężkich objętych zakresem tego rozporządzenia.
- (2) Aby poprawić jednoznaczną identyfikację producentów pojazdów skompletowanych kategorii M, państwa członkowskie powinny zgłaszać nazwę i światowy kod identyfikujący producenta (WMI) takich producentów.
- (3) Zgodnie z art. 13b rozporządzenia (UE) 2019/1242 i załącznikiem IV do tego rozporządzenia producenci mają zgłaszać określone dane dotyczące wszystkich nowych pojazdów ciężkich objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, w przypadku których przeprowadzono symulację emisji CO₂ i zużycia paliwa.
- (4) Aby zapewnić większą jasność przepisów, tabela określająca dodatkowe parametry monitorowania w części B załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2019/1242 powinna zawierać nagłówek i powinny jej towarzyszyć noty wyjaśniające zawierające wytyczne w niektórych przypadkach.
- (5) W kontekście weryfikacji emisji CO₂ z eksploatowanych pojazdów ciężkich, jak przewidziano w art. 13 rozporządzenia (UE) 2019/1242, Komisja ma przeprowadzić ocenę ryzyka w odniesieniu do wyboru pojazdów zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/35⁽²⁾. W ramach tej oceny określa się ryzyko odchylenia wartości emisji CO₂ z pojazdów z niektórymi częściami. Wymaga to informacji na temat producentów i marek tych części w celu uzupełnienia elementów wskazanych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/35, które w związku z tym należy uwzględnić w danych sprawozdawczych.
- (6) Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/2400⁽³⁾ i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1362⁽⁴⁾ producenci mają określać osiągi niektórych nowych pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich emisji CO₂ i zużycia paliwa oraz niektórych nowych przyczep w odniesieniu do ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i zasięg jazdy bez emisji pojazdów silnikowych, a także powinni raportować te dane.

⁽¹⁾ Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/35 z dnia 13 stycznia 2025 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 poprzez określenie procedur weryfikacji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich w trakcie eksploatacji (Dz.U. L, 2025/35, 14.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/35/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

- (7) Rozszerzenie zakresu rozporządzenia (UE) 2019/1242 rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 ⁽⁵⁾ na nowe grupy pojazdów silnikowych i przyczep, a także zmiany i nowe technologie wprowadzone w rozporządzeniu (UE) 2017/2400 rozporządzeniem Komisji (UE) 2025/258 ⁽⁶⁾ oraz zbliżająca się zmiana rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362 wymagają pewnych dodatkowych parametrów monitorowania w celu zapewnienia odpowiedniego monitorowania, które w związku z tym należy zgłaszać.
- (8) Aby odpowiednio monitorować niektóre specjalistyczne typy pojazdów kategorii O w ramach wdrażania rozporządzenia (UE) 2019/1242, należy zgłaszać parametry służące do identyfikacji i scharakteryzowania tych pojazdów.
- (9) Niektóre elementy procesu sprawozdawczego zgodnie z art. 13b rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do podmiotów innych niż producenci odpowiedzialnych za określanie emisji CO₂ pojazdu ciężkiego wymagają wyjaśnienia i w związku z tym należy je doprecyzować.
- (10) W celu ochrony szczególnie chronionych danych handlowych niektóre parametry w centralnym rejestrze nie powinny być podawane do wiadomości publicznej.
- (11) Ponieważ dodanie wymogów dotyczących danych do załącznika IV oraz publikowanie lub niepublikowanie zgłaszanych danych, a także specyfikacja wymogów sprawozdawczych dla służb technicznych są ze sobą ściśle powiązane co do istoty, zmiany w częściach A i B załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2019/1242 oraz w pkt 1, 2 i 3.2 załącznika V do tego rozporządzenia należy uwzględnić łącznie w tym samym akcie.
- (12) Część C załącznika IV oraz pkt 1.1, 2.1 i 2.2 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2019/1242 zawierają pewne błędy, które mają wpływ na istotę tych przepisów. Należy zatem odpowiednio sprostować te załączniki do rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) 2019/1242,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1242

W załącznikach IV i V do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Sprostowanie rozporządzenia (UE) 2019/1242

W załącznikach IV i V do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956 (Dz.U. L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2025/258 z dnia 7 lutego 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/2400 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez średnie i ciężkie samochody ciężarowe oraz ciężkie autobusy oraz w celu uwzględnienia pojazdów napędzanych wodorem i innych nowych technologii, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w odniesieniu do obowiązujących przepisów dotyczących określania emisji CO₂ i zużycia paliwa w celu uzyskania rozszerzenia homologacji typu UE (Dz.U. L, 2025/258, 20.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/258/oj>).

Artykuł 3

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 czerwca 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

1. W załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) nazwa producenta, któremu przypisano pojazd ciężki zgodnie z art. 7a lit. a), b) lub c);”;

b) dodaje się lit. t) i u) w brzmieniu:

„t) w przypadku pojazdów kategorii M – nazwa producenta pojazdu kompletnego lub skompletowanego, do którego mają zastosowanie obowiązki sprawozdawcze przewidziane w kolumnie »Producent pojazdu« w pierwszej tabeli w części B załącznika IV;

u) w przypadku pojazdów kategorii M – światowy kod identyfikujący producenta (WMI) składający się z trzech znaków, zgodnie z częścią 2 sekcja A pkt 2.2 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535 (*), producenta pojazdu kompletnego lub skompletowanego, o którym mowa w lit. t). Jeżeli trzecim znakiem kodu WMI jest »9«, dodatkowo trzeci, czwarty i piąty znak członu identyfikującego pojazd (VIS), które są przypisane do identyfikacji tego producenta zgodnie z częścią 2 sekcja A pkt 2.2.3 załącznika II do tego rozporządzenia.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/535/oj).”;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli pierwszej wprowadza się następujące zmiany:

(i) we wszystkich odpowiednich polach odnośnik „(*)” zastępuje się odnośnikiem „(9)”;;

(ii) ostatni przypis otrzymuje brzmienie:

„(9) Jak określono w tabeli zatytułowanej »Informacje dodatkowe«.”;

b) tabela druga otrzymuje brzmienie:

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
15	Marka (nazwa handlowa producenta)		wszystkie
24	Nazwa i adres producenta przekładni ⁽³⁾	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
25	Marka (nazwa handlowa producenta przekładni) ⁽³⁾	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
32	Nazwa i adres producenta osi ⁽³⁾	Pkt 0.4 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
33	Marka (nazwa handlowa producenta osi) ⁽³⁾	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
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	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
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	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
72	Numer licencji na korzystanie z narzędzia symulacyjnego		wszystkie
75	Emisje masowe CO ₂ silnika w badaniu WHTC ⁽⁴⁾ (g/kWh)	Pkt 1.4.2 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 ⁽⁵⁾ , w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
76	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHTC (g/kWh) ⁽⁶⁾	Pkt 1.4.2 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.2 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
77	Emisje masowe CO ₂ silnika w badaniu WHSC ⁽⁷⁾ (g/kWh)	Pkt 1.4.1 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
78	Zużycie paliwa przez silnik w badaniu WHSC (g/kWh) ⁽⁶⁾	Pkt 1.4.1 addendum do dodatku 5 lub pkt 1.4.1 addendum do dodatku 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
101	W odniesieniu do pojazdów ciężkich z datą przeprowadzenia symulacji od 1 lipca 2020 r. numer homologacji typu silnika	Pkt 1.2.1 addendum do dodatku 5, 6 lub 7 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
102	W odniesieniu do pojazdów ciężkich z datą przeprowadzenia symulacji od 1 lipca 2021 r. plik »comma separated values file« z tą samą nazwą co plik »job file« i z rozszerzeniem.vsum, zawierający zagregowane wyniki w podziale na symulowany profil zadań i stan ładunku użytkowego	Plik wygenerowany przez narzędzie symulacyjne, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2017/2400, w wersji graficznego interfejsu użytkownika (GUI)	wszystkie
103	Nazwa i adres producenta silnika spalinowego wewnętrznego spalania	Pkt 0.5 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika V do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
104	Marka (nazwa handlowa producenta silnika spalinowego wewnętrznego spalania)	Pkt 0.1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika V do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
105	Nazwa i adres producenta typu 1 układu maszyny elektrycznej/zintegrowanego elektrycznego mechanizmu napędowego (IEPC)/zintegrowanego mechanizmu napędowego w hybrydowych pojazdach elektrycznych (IHPC) ⁽³⁾	Pkt 0,5 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
106	Marka (nazwa handlowa producenta układu maszyny elektrycznej/IEPC/IHPC typu 1) ⁽³⁾	Pkt 0,1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
107	Nazwa i adres producenta ogni w paliwowych ⁽³⁾	Pkt 0,5 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
108	Marka (nazwa handlowa producenta ogni w paliwowych) ⁽³⁾	Pkt 0,1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy
109	Nazwa i adres producenta układu magazynowania energii elektrycznej ⁽³⁾	Pkt 0,5 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
110	Marka (nazwa handlowa producenta układu magazynowania energii elektrycznej) ⁽³⁾	Pkt 0,1 wzoru świadectwa dotyczącego części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu określonego w dodatku 1 do załącznika Xb do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Kategoria N; Kategoria M: wyłącznie pojazd podstawowy Kategoria O
111	Obecność silnika spalinowego wewnętrznego spalania do zasilania agregatu chłodniczego (tak/nie)		Kategoria O

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
112	Współczynnik K (W/m ² -K)	Pkt 7.2.4 wzoru świadectwa zgodności wyposażenia z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP) ⁽⁸⁾ , określonego w dodatku 3 do załącznika 1 do Umowy	Kategoria O ⁽⁹⁾ ;
113	Obecność uruchamianej ruchomej podłogi (tak/nie)		Kategoria O
114	Przyczepa o wewnętrznej wysokości nadwozia, zdefiniowanej w pkt 1 ppkt 4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362, większej niż 3,5 m (tak/nie)		Kategoria O
115	Obecność drugiego piętra, które zajmuje ponad 50 % wewnętrznej długości nadwozia przyczepy, zdefiniowanej w pkt 1 ppkt 5 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362 (tak/nie)		Kategoria O
116	Certyfikacja transportu kombinowanego kolejowo-drogowego zgodnie z broszurą UIC 596-5 ⁽¹⁰⁾ lub broszurą UIC 597 ⁽¹¹⁾ (tak/nie)		Kategoria O
117	Certyfikacja transportu kombinowanego promowo-drogowego zgodnie z MSC.479(102) ⁽¹²⁾ (tak/nie)		Kategoria O
118	Numer świadectwa homologacji ADR przyczep EX/III	Pkt 1 wzoru świadectwa homologacji pojazdów przewożących niektóre towary niebezpieczne określone w części 9 rozdział 9.1 pkt 9.1.3.5 Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) ⁽¹³⁾	Kategoria O ⁽¹⁴⁾ ;

„Informacje dodatkowe			
Nr	Parametr monitorowania	Źródło ⁽¹⁾	Kategorie pojazdów, których dotyczy parametr monitorowania ⁽²⁾
119	Informacje o konkretnych technologiach pojazdów, nieobjętych żadnym z powyższych parametrów monitorowania (opcjonalne)		Wszystkie ⁽¹⁵⁾

- ⁽¹⁾ Jeżeli do celów określania emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 lub rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1362 stosuje się wartości standardowe dla części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu, do którego odnosi się parametr monitorowania, zamiast wartości certyfikowanych, podmioty zgłaszające odwołują się do swojej dokumentacji wewnętrznej jako źródła odpowiedniego parametru monitorowania. W przypadku gdy źródło parametru monitorowania nie jest wyraźnie określone, podmioty zgłaszające odnoszą się również do swojej dokumentacji wewnętrznej.
- ⁽²⁾ W przypadku gdy pojazd ciężki nie posiada części, oddzielnego zespołu technicznego lub układu, lub charakterystyki technicznej, do których odnosi się parametr monitorowania, nie zgłasza się odpowiedniego parametru monitorowania dla danego pojazdu.
- ⁽³⁾ W przypadku gdy pojazd ciężki zawiera części, oddzielne zespoły techniczne lub układy tego samego typu produkowane przez różnych producentów, parametr monitorowania zgłasza się dla każdego producenta.
- ⁽⁴⁾ Zharmonizowany ogólnosiwiatowo cykl jezdny w warunkach nieustalonych.
- ⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj>).
- ⁽⁶⁾ W przypadku pojazdów ciężkich zasilanych dwoma rodzajami paliwa ten parametr monitorowania należy podawać oddzielnie dla każdego paliwa zadeklarowanego podczas określania emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400.
- ⁽⁷⁾ Zharmonizowany ogólnosiwiatowo cykl jezdny w warunkach ustalonych.
- ⁽⁸⁾ Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzona w Genewie w dniu 1 września 1970 r., która weszła w życie w dniu 21 listopada 1976 r., ze zmianami.
- ⁽⁹⁾ Parametr ten zgłasza się wyłącznie w odniesieniu do przyczep posiadających świadectwo zgodności ATP.
- ⁽¹⁰⁾ Broszura UIC 596-5 Naczepy do obsługi chwytaaków.
- ⁽¹¹⁾ Broszura UIC 597 Naczepy na wózkach.
- ⁽¹²⁾ Rezolucja IMO MSC.479(102) (przyjęta w dniu 11 listopada 2020 r.), Zmienione wytyczne dotyczące zabezpieczeń podczas transportu pojazdów drogowych na statkach typu ro-ro.
- ⁽¹³⁾ Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., która weszła w życie dnia 29 stycznia 1968 r., ze zmianami.
- ⁽¹⁴⁾ Parametr ten zgłasza się wyłącznie w odniesieniu do przyczep EX/III posiadających świadectwo zgodności ATP.
- ⁽¹⁵⁾ Ten parametr może być opcjonalnie zgłaszany w przypadku pojazdów wyposażonych w konkretne technologie, które nie są objęte żadnym innym parametrem monitorowania, w celu umożliwienia ich identyfikacji.”

2. W załączniku V do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 2.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) kod lub kody WMI przypisane producentowi oraz, dla każdego kodu WMI, którego trzecim znakiem jest »9«, dodatkowo trzeci, czwarty i piąty znak VIS przypisany do identyfikacji producenta”;

b) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) kategorię pojazdów, w odniesieniu do których producent ma obowiązek sprawozdawczy zgodnie z art. 13b.”;

2) dodaje się pkt 2.3 i 2.4 w brzmieniu:

„2.3. Wyznaczone służby techniczne odpowiedzialne za ustalanie emisji CO₂ z pojazdów ciężkich kategorii O₃ i O₄ zgodnie z art. 8 ust. 6 i 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362 niezwłocznie przekazują Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska następujące informacje:

- a) nazwę służby technicznej;
- b) państwo członkowskie, które wyznaczyło służbę techniczną;
- c) punkt kontaktowy odpowiedzialny za przysyłanie danych Europejskiej Agencji Środowiska;
- d) nazwy producentów, którzy powierzyli służbie technicznej odpowiedzialność za symulację i zgłaszanie danych dotyczących ich pojazdów;
- e) kod lub kody WMI przypisane producentom, którzy powierzyli służbie technicznej odpowiedzialność za symulację i zgłaszanie danych dotyczących ich pojazdów, oraz, dla każdego kodu WMI, którego trzecim znakiem jest »9«, dodatkowo trzeci, czwarty i piąty znak VIS przypisany do identyfikacji producenta.

Bezwzględnie powiadamiają Komisję i Europejską Agencję Środowiska o wszelkich zmianach powyższych informacji.

Powiadomienia przesyła się na adresy określone w pkt 1.1.

2.4. Na zasadzie odstępstwa od pkt 2.2 w przypadku pojazdów ciężkich kategorii O₃ i O₄, w przypadku których odpowiedzialność za ustalenie emisji CO₂ została powierzona wyznaczonej służbie technicznej zgodnie z art. 8 ust. 6 i 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362, dane określone w części B załącznika IV są przekazywane zgodnie z art. 13b przez punkt kontaktowy służby technicznej za pośrednictwem elektronicznego przysyłania danych do Europejskiej Agencji Środowiska.

Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Europejską Agencję Środowiska o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na adresy określone w pkt 1.1.”;

3) w pkt 3.2 dodaje się podpunkty w brzmieniu:

- „3.2.16. dokumentacja pojazdu;
- 3.2.17. nazwa i adres producenta silnika spalinowego wewnętrznego spalania;
- 3.2.18. marka (nazwa handlowa producenta silnika spalinowego wewnętrznego spalania);
- 3.2.19. nazwa i adres producenta układu maszyny elektrycznej/IEPC/IHPC typu 1;
- 3.2.20. marka (nazwa handlowa producenta układu maszyny elektrycznej/IEPC/IHPC typu 1);
- 3.2.21. nazwa i adres producenta ogniw paliwowych;
- 3.2.22. marka (nazwa handlowa producenta ogniw paliwowych);
- 3.2.23. nazwa i adres producenta układu magazynowania energii elektrycznej);
- 3.2.24. marka (nazwa handlowa producenta układu magazynowania energii elektrycznej);
- 3.2.25. współczynnik K (W/m²-K);
- 3.2.26. numer świadectwa homologacji ADR przyczep EX/III.”.

ZAŁĄCZNIK II

1. W załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2019/1242 w części C formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Do celów podawania do wiadomości publicznej wartości CdxA zawartej w dokumentacji producenta zgodnie z art. 13c Komisja wykorzystuje przedziały wartości określone w następującej tabeli, w której przedstawiono odpowiednie przedziały wartości dla każdej wartości CdxA.”.
2. W załączniku V do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) pkt 1.1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Europejską Agencję Środowiska o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na następujące adresy:
EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu
oraz
HDV-monitoring@eea.europa.eu”;
 - b) w pkt 2.1 wprowadza się następujące sprostowania:
 - (i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
„Producenci bezzwłocznie przekazują Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska następujące informacje.”;
 - (ii) zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Bezzwłocznie powiadamiają Komisję i Europejską Agencję Środowiska o wszelkich zmianach powyższych informacji.”;
 - c) pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:
„2.2. Dane określone w części B załącznika IV są przekazywane Europejskiej Agencji Środowiska zgodnie z art. 13b przez punkt kontaktowy producenta za pośrednictwem elektronicznego transferu danych. Punkt kontaktowy powiadamia Komisję i Europejską Agencję Środowiska o przekazaniu danych, wysyłając e-mail na adresy określone w pkt 1.1”.