



RPU/287/2023



Radni Grupy Morskiej Cała Naprzód
Sylwia Marszałek, Sławomir Nowicki

Handwritten notes:
- PMS -
01.06.2023
Signature

Prezydent Miasta Świnoujście

Interpelacja/zapytanie *

Dotyczy: regulaminu SPP

Na podstawie art. 24 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r. poz. 713 ze zm.) składamy interpelację/zapytanie * w przedmiocie zmiany regulaminu SPP

W związku z głosami mieszkańców składamy interpelację w przedmiocie możliwości zakupu abonamentu rocznego za preferencyjną cenę przez użytkowników posiadających pojazd z napędem hybrydowym emitującym CO₂ w wysokości nieprzekraczającej 100g/km i dostosowania regulaminu SPP które całkowicie zabrało możliwości zakupu abonamentu rocznego za preferencyjną cenę przez użytkowników posiadających pojazd z napędem hybrydowym emitującym CO₂ w wysokości nieprzekraczającej 100g/km do zmienionego prawa przez Komisję UE.

W UCHWALE NR LX/482/2022 RADY MIASTA ŚWINOUJŚCIE z dnia 24 marca 2022 r w § 2 ust. 6 wpisano że:

„Dla właściciela pojazdu samochodowego z napędem hybrydowym, którego emisja CO₂ nie przekracza 100g/km w warunkach miejskich lub napędzanego wodorem lub sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), po przedstawieniu stosownych dokumentów, ustala się kartę abonamentową parkingową roczną w wysokości 5 złotych”.

Zapis o nieprzekraczaniu przez pojazdy hybrydowe emisji CO₂ w wysokości 100g/km dotyczy wyłącznie warunków miejskich i takiego zapisu w tabelach homologacji pojazdów wymaga operator SPP aby sprzedać abonament za 5 złotych. Intencją uchwałodawcy była zachęta do zakupu pojazdów nie emitujących spalin podczas poruszania się po mieście. Takimi są samochody z układem hybrydowym typu Plug in (z dwoma silnikami: spalinowym oraz elektrycznym ładowanym z gniazda sieciowego posiadającego baterię umożliwiającą przejechanie kilkudziesięciu kilometrów wyłącznie w trybie elektrycznym). Wiele takich

pojazdów posiada zapisy w homologacji o emisji nieprzekraczającej 100g/km w trybie elektrycznym. W związku z rozporządzeniem wykonawczym komisji (UE) 2022/195 z dnia 11 lutego 2022 r. w sprawie zmiany i sprostowania wykonawczego (UE) 2020/683 w odniesieniu do dokumentu informacyjnego, świadectw dopuszczenia pojazdu, arkusza wyników badań i świadectw zgodności w formie papierowej w trybie miejskim badania takie nie są robione i są niewpisywane do dokumentacji zgodności. Mieszkańcy zakupując takie auta płacą po kilkadziesiąt tysięcy złotych więcej niż za takie same spalinowe po to aby te kilkadziesiąt kilometrów które pokonują codziennie „po mieście” przejechać niskokosztowo po naładowaniu baterii w domu w trybie wyłącznie elektrycznym a nie kupować drogie paliwo i jeździć w trybie spalinowym. W związku ze zmianą przepisów przez ww rozporządzenie wykonawcze Komisji UE wnoszę o sprostowanie punktu § 2 ust. 6 regulaminu SPP na: świadectwo zgodności WE bądź świadectwo homologacji potwierdzające możliwość przejechania minimum 40 kilometrów w trybie miejskim (AER city) z emisją CO2 nie przekraczającą 100g/km w cyklu mieszanym trybu rozładowania (charge depleting) – w przypadku pojazdów hybrydowych.

Załączniki:

- świadectwo zgodności Samochodu Kia Sorento Plug in Hybrid
- ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/195 z dnia 11 lutego 2022 r.

Radni Grupy Morskiej Cała Naprzód
Sylwia Marszałek, Sławomir Nowicki

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/195

z dnia 11 lutego 2022 r.

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 w odniesieniu do dokumentu informacyjnego, świadectw dopuszczenia pojazdu, arkusza wyników badań i świadectw zgodności w formie papierowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Uwzględniając 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 24 ust. 4, art. 28 ust. 3 i art. 36 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/683⁽²⁾ ustanowiono znormalizowany format dokumentów stosowanych do celów homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów poprzez określenie wzorów dokumentu informacyjnego, świadectw homologacji, arkusza wyników badań i świadectwa zgodności w formie papierowej.
- (2) Od dnia 1 stycznia 2021 r. zgodność z docelowymi poziomami emisji CO₂ ustala się wyłącznie na podstawie emisji CO₂ ustalonych na podstawie światowej zharmonizowanej procedury badań pojazdów lekkich (WLTP). Konieczna jest zatem zmiana wzorów dokumentu informacyjnego, arkusza wyników badań i świadectwa zgodności w formie papierowej polegająca na usunięciu odniesień do nowego europejskiego cyklu jezdny.
- (3) Wraz z wejściem w życie rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400⁽³⁾ do świadectw zgodności pojazdów ciężarowych dodano nowe pozycje dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdów ciężkich, takich jak ciężkie autobusy i średnie samochody ciężarowe oraz indywidualnie dopuszczone pojazdy ciężkie. Konieczne jest zatem dodanie odpowiednich pozycji do wzorów świadectwa zgodności w formie papierowej dla odpowiednich kategorii pojazdów, a także do świadectw unijnego i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.
- (4) Biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2400 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁽⁴⁾ wprowadziły klasyfikację pojazdów ciężkich według grup i podgrup, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Aby uwzględnić również krajowe inicjatywy na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ oraz by zapewnić poprawną interpretację emisji CO₂ i zużycia paliwa, należy ustalić, do której grupy lub podgrupy należy dany pojazd. Konieczne jest zatem dodanie odpowiedniej grupy lub podgrupy pojazdów do wzorów świadectwa zgodności w formie papierowej oraz do świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).

⁽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).

⁽⁴⁾ 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).

- (5) Biorąc pod uwagę, że na rynek unijny wprowadzanych jest coraz więcej pojazdów hybrydowych typu plug-in (OVC-HEV), ważne jest zapewnienie, aby organy krajowe i konsumenci otrzymywali zharmonizowane i spójne informacje na temat efektywności środowiskowej tych pojazdów. W związku z tym należy wyjaśnić, że w przypadku pojazdów OVC-HEV wartościami, które należy zgłosić w świadectwie zgodności, są wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa właściwe dla danej fazy z zastosowaniem wartości masowego natężenia emisji CO₂ i wartości zużycia paliwa w warunkach ładowania podtrzymującego, a także wartości zużycia przez takie pojazdy energii elektrycznej właściwe dla danej fazy. Konieczne jest zatem dodanie odpowiednich pozycji do wzorów świadectwa zgodności.
- (6) Po opublikowaniu rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wykryto pewne błędy w objaśnieniach do dokumentu informacyjnego, we wzorach świadectw homologacji i świadectwach zgodności w formie papierowej. Błędy wykryte w objaśnieniach do dokumentu informacyjnego oraz we wzorach świadectw homologacji polegają na nieprawidłowych odniesieniach do niektórych objaśnień. Występują również błędy polegające na zastosowaniu niewłaściwej jednostki miary w odniesieniu do ciśnienia w przewodzie zasilającym układ hamulcowy przyczepy, które powinno być wyrażone w kilopaskalach (kPa), a nie w barach.
- (7) Jeżeli chodzi o świadectwa zgodności w formie papierowej, wprowadza się pewne wyjaśnienia w celu uwzględnienia badania zgodności eksploatacyjnej. Ponadto należy zaktualizować odniesienie do procedury badania mającej zastosowanie do pojazdów kompletnych i skompletowanych należących do kategorii M3 oraz pojazdów niekompletnych kategorii M2, ponieważ obecne odniesienie dotyczy procedury badania mającej zastosowanie do pojazdów lekkich, a nie do procedury właściwej dla pojazdów ciężkich, która ma zastosowanie do tych kategorii pojazdów. Konieczne jest wyjaśnienie, że pozycja w świadectwie zgodności w formie papierowej dotycząca wysokości pojazdu ma zastosowanie wyłącznie do niektórych kompletnych i skompletowanych pojazdów kategorii N3. Należy również sprecyzować, że pkt 49 „Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej” dla pojazdów kategorii N2 ma zastosowanie do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz do pojazdów ciężkich (Euro VI) oraz że pkt 49 kategorii N3 nie ma zastosowania do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) – ma on wyłącznie zastosowanie do pojazdów ciężkich (Euro VI). Błąd w numeracji punktu „Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego” należy sprostować tak, aby jego numer był zgodny z numeracją w pozostałych częściach załączników do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683. Z pozycji 47.1.3.2 należy usunąć oznaczenie odniesienia do objaśnienia, które jest nieprawidłowe, ponieważ tekst w indeksie górnym jest częścią wzoru podanego w tej pozycji. Z uwagi na potrzebę zapewnienia pewności prawa błędy te należy skorygować.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/683.
- (9) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133 ⁽⁵⁾ organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku, organy rejestrujące państw członkowskich oraz producenci mają od daty opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zmian do świadectwa zgodności w formie papierowej 12 miesięcy na wprowadzenie wszelkich niezbędnych zmian do nich w swoich odpowiednich systemach. Datę rozpoczęcia stosowania zmian do świadectwa zgodności w formie papierowej należy zatem odroczyć.
- (10) Aby zapewnić organom udzielającym homologacji, organom nadzoru rynku i organom rejestrującym państw członkowskich oraz producentom wystarczająco dużo czasu na wprowadzenie poprawek określonych w niniejszym rozporządzeniu, należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania załącznika II.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2020/683

W załącznikach I, III, VI i VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/133 z dnia 4 lutego 2021 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do podstawowego formatu, struktury i środków wymiany danych dotyczących świadectw zgodności w formacie elektronicznym (Dz.U. L 42 z 5.2.2021, s. 1).

Artykuł 2**Sprostowania do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683**

W załącznikach I, III i VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3**Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

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

Załącznik I stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 lutego 2022 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, III, VI i VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) objaśnienie ⁽¹⁷²⁾ otrzymuje brzmienie:

„(172) Jak określono w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części II załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2017/2400.”;

b) dodaje się nowe objaśnienia w brzmieniu:

„(175) 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).

⁽¹⁷⁶⁾ Podgrupa pojazdu zgodnie z pkt 1 załącznika I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającego 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) lub, jeżeli nie uwzględniono tam właściwej podgrupy, grupa pojazdów zgodnie z pkt 1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/2400.

⁽¹⁷⁷⁾ Zgodnie z pkt 2.5.3.8.1 uzupełnienia do świadectwa homologacji typu WE określonego w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

⁽¹⁷⁸⁾ Zgodnie z pkt 2.5.3.8.3 uzupełnienia do świadectwa homologacji typu WE określonego w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

⁽¹⁷⁹⁾ Ma zastosowanie do pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z wymogami określonymi w art. 6 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535.

⁽¹⁸⁰⁾ Sporządzona zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części III załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2017/2400.”;

c) pkt 3.5.6 otrzymuje brzmienie:

„3.5.6. Pojazd wyposażony w ekoinnovazione w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 ⁽¹⁷⁵⁾ dla pojazdów kategorii M1 lub N1: tak/nie ⁽¹⁾”;

d) skreśla się pkt 3.5.7.2.1.1.0;

e) skreśla się pkt 3.5.7.2.1.2.0;

f) skreśla się pkt 3.5.7.2.1.3.0;

g) skreśla się pkt 3.5.7.2.2.1.0;

h) skreśla się pkt 3.5.7.2.2.2.0;

i) skreśla się pkt 3.5.7.2.2.3.0;

j) skreśla się pkt 3.5.7.2.3.1.0;

k) skreśla się pkt 3.5.7.2.3.2.0;

l) skreśla się pkt 3.5.7.2.3.3.0;

m) pkt 3.5.8 otrzymuje brzmienie:

„3.5.8. Pojazd wyposażony w ekoinnovazione w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 dla pojazdów kategorii M1 lub N1: tak/nie ⁽¹⁾”;

n) w pkt 3.5.8.3 skreśla się wiersz piąty tabeli zawierający tekst „Całkowite ograniczenie emisji CO₂ w cyklu NEDC (g/km) ⁽⁶⁸⁾”;

2) w dodatku 1 do załącznika III (Część 2 świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia) wprowadza się następujące zmiany:

a) w kategorii M2 dodaje się punkty w brzmieniu:

„49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta ⁽⁴⁾ ⁽¹¹⁹⁾; ...

49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁶⁹⁾

- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) (*) (72) (170)
- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... (*) (120) (170)
- 49.5.1. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm (*) (171)
- 49.6.1. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... (*) (172)
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu (*) (176): ...”;
- b) w kategorii M3 dodaje się punkty w brzmieniu:
- „49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej
- 49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta (*) (119): ...
- 49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie (*) (72) (169)
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) (*) (72) (170)
- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... (*) (120) (170)
- 49.5. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm (*) (171)
- 49.6. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... (*) (172)
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu (*) (176): ...”;
- c) w kategorii N2 wprowadza się następujące zmiany:
- 1) dodaje się punkty w brzmieniu:
- „49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie (*) (72) (169)
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) (*) (72) (170)”;
- 2) dodaje się punkty w brzmieniu:
- „49.5. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/tkm (*) (171)
- 49.6. Średnia wartość masy użytecznej: ... t' (*) (172)
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu (*) (176): ...”;
- d) w kategorii N3 wprowadza się następujące zmiany:
- 1) dodaje się punkty w brzmieniu:
- „49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie (4) (72) (169)
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) (4) (72) (170)”;
- 2) dodaje się punkty w brzmieniu:
- „49.5. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/tkm (*) (171)
- 49.6. Średnia wartość masy użytecznej: ... t' (*) (172)
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu (*) (176): ...”;
- 3) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 2.1.1 nagłówek tabeli otrzymuje brzmienie:
- „Wartości najwyższe WLTP”;
- b) skreśla się pkt 3.5;
- c) w pkt 3.2 w tabeli trzeciej pod wierszem „EAER_{city}” dodaje się pozycje w brzmieniu:

„AER	
AER _{city}”	

- 4) w dodatku do załącznika VIII wprowadza się następujące zmiany:
- a) w części I (Pojazdy kompletne i skompletowane) wprowadza się następujące zmiany:
- 1) w części I wzoru A1 dodaje się punkt w brzmieniu:
- „0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres) (1):
- Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...
- Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...
- Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...
- Opór toczenia (kg/t): ...
- Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 2) w części I wzoru A2 dodaje się punkt w brzmieniu:
- „0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres) (1):
- Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...
- Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...
- Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...
- Opór toczenia (kg/t): ...
- Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 3) w części I wzoru B dodaje się punkt w brzmieniu:
- „0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres) (1):
- Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...
- Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...
- Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...
- Opór toczenia (kg/t): ...
- Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 4) w części 2 (kategoria pojazdów M1) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:
- „1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) (4)”;
- b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:
- 1) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ (4)	Zużycie paliwa (4)	Zużycie energii elektrycznej (EC) (4)
Niskie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Średnie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Bardzo wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Cykl mieszany (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

2) skreśla się ppkt 3.2.1;

3) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC}) ⁽¹⁷⁸⁾
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

4) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;

5) w części 2 (kategoria pojazdów M2) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:

„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ⁽⁴⁾”;

b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:

1) ppkt 1–5 otrzymują brzmienie:

„1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ ⁽⁴⁾	Zużycie paliwa ⁽⁴⁾	Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽⁴⁾
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{ac}) ⁽¹⁷⁸⁾
	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

- 49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta ⁽⁴⁾ ⁽¹¹⁹⁾; ...
- 49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁶⁹⁾
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... ⁽⁴⁾ ⁽¹²⁰⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.5.1. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷¹⁾
- 49.6. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷²⁾
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁶⁾; ...";

2) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;

6) w części 2 (kategoria pojazdów M3) po pkt 48.1 dodaje się punkty w brzmieniu:

- „49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ⁽⁴⁾
- 49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta ⁽⁴⁾ ⁽¹¹⁹⁾; ...
- 49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁶⁹⁾
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... ⁽⁴⁾ ⁽¹²⁰⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.5.1. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷¹⁾
- 49.6.1. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷²⁾
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁶⁾; ...";

7) w części 2 (kategoria pojazdów N1) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:

„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ⁽⁴⁾”;

b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:

1) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ (*)	Zużycie paliwa (*)	Zużycie energii elektrycznej (EC) (*)
Niskie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Średnie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Wysokie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Bardzo wysokie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Cykl mieszany (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)“

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

2) skreśla się ppkt 3.2.1;

3) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) (177)
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Średnie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Wysokie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Bardzo wysokie (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km
Cykl miejski (*)			... Wh/km
Cykl mieszany (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany (*)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)

Wartości ważone, cykl mieszany (*)	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC}) (178)
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (*)

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)“

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

4) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;

8) w części 2 (kategoria pojazdów N2) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:

„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) (*)“;

b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:

1) ppkt 1–5 otrzymują brzmienie:

„1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ ⁽⁴⁾	Zużycie paliwa ⁽⁴⁾	Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽⁴⁾
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC}) ⁽¹⁷⁸⁾
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

2) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;

3) dodaje się pkt 49.7 w brzmieniu:

„49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁶⁾: ...”;

9) w części 2 (kategoria pojazdów N3) wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wysokość: ... mm ⁽¹⁷⁹⁾”;

- 2) dodaje się pkt 49.7 w brzmieniu:
- „49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁶⁾: ...”;
- b) w części II (Pojazdy niekompletne) wprowadza się następujące zmiany:
- 1) w części 1 wzoru C1 dodaje się punkt w brzmieniu:
- „0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres) ⁽¹⁾:
- Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...
- Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...
- Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...
- Opór toczenia (kg/t): ...
- Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 2) w części 1 wzoru C2 dodaje się punkt w brzmieniu:
- „0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres) ⁽¹⁾:
- Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...
- Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...
- Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...
- Opór toczenia (kg/t): ...
- Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 3) w części 2 (kategoria pojazdów M1) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:
- „1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ⁽⁴⁾”;
- b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:
- 1) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ ⁽⁴⁾	Zużycie paliwa ⁽⁴⁾	Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽⁴⁾
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

- 2) skreśla się ppkt 3.2.1;
- 3) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:
- „4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC}) ⁽¹⁷⁸⁾
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

- 4) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;
- 4) w części 2 (kategoria pojazdów M2) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:

„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ⁽⁴⁾”;

- b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ppkt 1–5 otrzymują brzmienie:

- „1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ ⁽⁴⁾	Zużycie paliwa ⁽⁴⁾	Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽⁴⁾
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{Ac}) ⁽¹⁷⁸⁾
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

2) dodaje się punkty w brzmieniu:

- „49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ⁽⁴⁾
- 49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta ⁽⁴⁾ ⁽¹¹⁹⁾: ...
- 49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁶⁹⁾
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... ⁽⁴⁾ ⁽¹²⁰⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.5.1. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷¹⁾
- 49.6.1. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷²⁾
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁴⁾: ...
- 49.8. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej pojazdu: ⁽⁴⁾ ⁽¹⁸⁰⁾: ...”;

3) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2:

5) w części 2 (kategoria pojazdów M3) po pkt 48.1 dodaje się punkty w brzmieniu:

- „49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ⁽⁴⁾
- 49.1. Skrót kryptograficzny dokumentacji producenta ⁽⁴⁾ ⁽¹¹⁹⁾: ...
- 49.2. Bezemisyjny pojazd ciężki: tak/nie ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁶⁹⁾
- 49.3. Pojazd specjalistyczny: (tak/nie) ⁽⁴⁾ ⁽⁷²⁾ ⁽¹⁷⁰⁾

- 49.4. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów: ... ⁽⁴⁾ ⁽¹²⁰⁾ ⁽¹⁷⁰⁾
- 49.5.1. Indywidualne emisje CO₂: ... gCO₂/pkm ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷¹⁾
- 49.6.1. Średnia liczba miejsc (liczba osób): ... ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷²⁾
- 49.7. Podgrupa/grupa pojazdu ⁽⁴⁾ ⁽¹⁷⁴⁾: ...
- 49.8. Skrót kryptograficzny dokumentacji informacyjnej pojazdu: ⁽⁴⁾ ⁽¹⁸⁰⁾: ...”;
- 6) w części 2 (kategoria pojazdów N1) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:
- „1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ⁽⁴⁾”;
- b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:
- 1) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ ⁽⁴⁾	Zużycie paliwa ⁽⁴⁾	Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽⁴⁾
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

- 2) skreśla się ppkt 3.2.1;
- 3) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:
- „4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) ⁽¹⁷⁷⁾
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Średnie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Bardzo wysokie ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km
Cykl miejski ⁽⁴⁾			... Wh/km
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany ⁽⁴⁾	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

Wartości ważone, cykl mieszany ⁽⁴⁾	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{Ac}) ⁽¹⁷⁸⁾
		... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km ⁽⁴⁾

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

- 4) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2;

- 7) w części 2 (kategoria pojazdów N2) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:

„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) (4)“;

- b) w pkt 49 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ppkt 1–5 otrzymują brzmienie:

„1. Wszystkie zespoły napędowe pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	Emisje CO ₂ (4)	Zużycie paliwa (4)	Zużycie energii elektrycznej (EC) (4)
Niskie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Średnie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Bardzo wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Cykl mieszany (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km

2. Zasięg pojazdów wyłącznie elektrycznych przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	... km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście	... km

4. Pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC (w stosownych przypadkach)

Wartości WLTP	tryb ładowania podtrzymującego		Zużycie energii elektrycznej (EC) (177)
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	
Niskie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Średnie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Bardzo wysokie (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km
Cykl miejski (4)			... Wh/km
Cykl mieszany (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km

Wartości WLTP	tryb rozładowania	
	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa
Cykl mieszany (4)	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)

Wartości ważne, cykl mieszany (4)	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Zużycie energii elektrycznej (EC _{AC}) (178)
	... g/km	... l/100km lub m ³ /100km lub kg/100km (4)	... Wh/km

5. Zasięg pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym OVC przy zasilaniu energią elektryczną (w stosownych przypadkach)

Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER)	...km
Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (EAER city)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (AER)	...km
Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w mieście (AER city)	...km

- 2) skreśla się ppkt 5.1 i 5.2.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I, III i VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 wprowadza się następujące sprostowania:

- 1) w załączniku I skreśla się objaśnienie 110;
- 2) w załączniku I, WZÓR DOKUMENTU INFORMACYJNEGO DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU UE POJAZDU, UKŁADÓW, KOMPONENTÓW LUB ODDZIELNYCH ZESPOŁÓW TECHNICZNYCH, punkt 0.2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„0.2.2.1. Dopuszczalne wartości parametrów w ramach wielostopniowej homologacji typu przeprowadzanej przy wykorzystaniu wartości emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazd podstawowy (w stosownych przypadkach należy podać zakres ⁽¹⁾):

Rzeczywista masa pojazdu końcowego: ...

Maksymalna masa całkowita pojazdu końcowego (w kg): ...

Powierzchnia czołowa pojazdu końcowego (w cm²): ...

Opór toczenia (kg/t): ...

Pole przekroju poprzecznego przepływu powietrza przez maskownicę (w cm²): ...”;
- 3) w załączniku III wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) w sekcji 1 wzoru D w pkt 0.10 wprowadza się następujące sprostowania:
 - 1) odniesienie do objaśnienia 107 zastępuje się odniesieniem do objaśnienia 108;
 - 2) odniesienie do objaśnienia 108 zastępuje się odniesieniem do objaśnienia 109;
 - b) w dodatku 1 wprowadza się następujące sprostowania:
 - 1) w kategorii M2 pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37. Ciśnienie w przewodzie zasilającym układ hamulcowy przyczepy: ... kPa”;
 - 2) w kategorii M3 pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37. Ciśnienie w przewodzie zasilającym układ hamulcowy przyczepy: ... kPa”;
 - 3) w kategorii N2 pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37. Ciśnienie w przewodzie zasilającym układ hamulcowy przyczepy: ... kPa”;
 - 4) w kategorii N3 pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37. Ciśnienie w przewodzie zasilającym układ hamulcowy przyczepy: ... kPa”;
 - 5) w kategoriach O1/O2 wprowadza się następujące sprostowania:
 - pkt 30.2 otrzymuje brzmienie:

„30.2. Rozstaw kół wszystkich pozostałych osi: ... mm.”;
 - dodaje się pkt 33 w brzmieniu:

„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ⁽⁴⁰⁾”;
 - 6) w kategoriach O3/O4 pkt 34 otrzymuje brzmienie:

„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ⁽⁴⁰⁾”;
 - 7) w kategorii M1 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;
 - 8) w kategorii M2 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;
 - 9) w kategorii M3 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;
 - 10) w kategorii N1 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;
 - 11) w kategorii N2 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;
 - 12) w kategorii N3 w pkt 48 skreśla się odniesienia do objaśnień ⁽¹⁶²⁾, ⁽¹⁶³⁾ i ⁽¹⁶⁴⁾;

- 4) w dodatku do załącznika VIII wprowadza się następujące sprostowania:
- a) w części I (Pojazdy kompletne i skompletowane) wprowadza się następujące sprostowania:
- 1) w części 2 (kategoria pojazdów M1) pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - 2) w części 2 (kategoria pojazdów M2) wprowadza się następujące sprostowania:
 - w pkt 28.1 formuła wprowadzająca poprzedzająca tabelę otrzymuje brzmienie:
„Przełożenia w skrzyni biegów (należy wypełnić w przypadku pojazdów z przekładnią manualną) ^{(1)'}”;
 - pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - 3) w części 2 (kategoria pojazdów M3) w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:
„1.2. Procedura badania: WHSC (EURO VI)”;
 - 4) w części 2 (kategoria pojazdów N1) pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - 5) w części 2 (kategoria pojazdów N2) wprowadza się następujące sprostowania:
 - pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - w pkt 49 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ^{(162) (169) (1)''}”;
 - 6) w części 2 (kategoria pojazdów N3) wprowadza się następujące sprostowania:
 - pkt 49 otrzymuje brzmienie:
„49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ^{(169)''}”;
 - 7) w części 2 (kategorie pojazdów O1 i O2) pkt 34 otrzymuje brzmienie:
„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ^{(49)''}”;
 - 8) w części 2 (kategorie pojazdów O3 i O4) pkt 34 otrzymuje brzmienie:
„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ^{(49)''}”;
- b) w części II (Pojazdy niekompletne) wprowadza się następujące sprostowania:
- 1) w części 2 (kategoria pojazdów M1) wprowadza się następujące sprostowania:
 - w pkt 28.1 formuła wprowadzająca poprzedzająca tabelę otrzymuje brzmienie:
„Przełożenia w skrzyni biegów (należy wypełnić w przypadku pojazdów z przekładnią manualną) ^{(1)''}”;
 - pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - 2) w części 2 (kategoria pojazdów M2) wprowadza się następujące sprostowania:
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Rozstaw osi ^{(157)''}: ... mm”;
 - pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - w pkt 48 wiersz trzeci otrzymuje brzmienie:
„1.2. Procedura badania: Typ 1 (wartości najwyższe WLTP) lub WHSC (EURO VI) ^{(4)''}”;

- 3) w części 2 (kategoria pojazdów M3) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Rozstaw osi ⁽¹³⁷⁾; ... mm”;
 - 4) w części 2 (kategoria pojazdów N1) pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - 5) w części 2 (kategoria pojazdów N2) wprowadza się następujące sprostowania:
 - w części 2 (kategoria pojazdów N2) pkt 47.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
„47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²: ...”;
 - pkt 49 otrzymuje brzmienie:
„49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ^{(162) (169) (1)}”;
 - 6) w części 2 (kategoria pojazdów N3) pkt 49 otrzymuje brzmienie:
„49. Emisje CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ⁽¹⁶⁹⁾”;
 - 7) w części 2 (kategorie pojazdów O1 i O2) pkt 34 otrzymuje brzmienie:
„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ⁽⁴⁹⁾”;
 - 8) w części 2 (kategorie pojazdów O3 i O4) pkt 34 otrzymuje brzmienie:
„33. Oś (osie) napędowa(-e) mająca(-e) zawieszenie pneumatyczne lub równoważne w stosunku do pneumatycznego: tak/nie ⁽⁴⁹⁾”.
-



**COMPLETE VEHICLES
CERTIFICATE OF CONFORMITY**

Part 1

The undersigned

O.H.PARK
GENERAL MANAGER

I hereby certify that the vehicle
0.1 Make (Trade name of manufacturer)

0.2 Type

- Variant

- Version

0.2.1 Commercial name(s)

0.2.2.1 Allowed Parameter Values for multi-stage

type approval to use the base vehicle emission values

Final vehicle actual mass

Final vehicle technically permissible maximum

laden mass (in kg)

Frontal area for total vehicle (in cm²)

Rolling resistance (kg/t)

Cross-sectional area of air inlet orifice of

the front grille (in cm²)

0.2.3 Identifiers

0.2.3.1 Interpolation family's identifier

0.2.3.2 A1171 family's identifier

0.2.3.3 PEMS family's identifier

0.2.3.4 Roadload family's identifier

0.2.3.5 Roadload Matrix family's identifier

0.2.3.6 Periodic regeneration family's identifier

0.2.3.7 Exhaustive test family's identifier

0.4 Vehicle category

0.5 Company name and address of manufacturer

Kia Corporation 12 Hwangui-ro Seongbuk-gu Seoul Korea

0.6 Location and method of attachment of the statutory plates

On the left hand B-post, bonded

Location of the vehicle identification number

Under the right hand seat

0.9 Name and address of the manufacturer's representative

Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH Hyundai Platz 654/8

Rüsselsheim Germany

0.10 Vehicle identification number

FNAPM51JGH5184103

Übereinstimmungsbescheinigung
Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης
Certificat de Conformité
Certificate of Conformity
Certificato di Conformità
Conformiteitscertificaat
Świadectwo Zgodności
Certifikat o skladnosti
Certificado de Conformidad

0.11 Date of manufacture of the vehicle 10.01.2023
conforms in all respects to the type described in approval
approval 64*200746*1530*07
issued on 31.01.2022

and can be permanently registered in Member States having right hand
traffic and using metric
units for the speedometer and metric units for the odometer

Place Date and KIA Issue Date 10.01.2023
Signature

[Handwritten Signature]

Part 2

General construction characteristics

- 1 Number of axles 2 and wheels 4
- 3 Powered axles (number, position, interconnection) 2: Front & Rear
- 3.1 Specify if the vehicle is non-automated/automated/fully automated non-automated

Main dimensions

- 4 Wheelbase 2815 mm
- 4.1 Axle spacing 1.2 2815 mm 3.3 mm 3.4 mm
- 5 Length 4810 mm
- 6 Width 1660 mm
- 7 Height 1665 mm

Masses

- 13 Mass in running order 2057 kg
- 13.2 Actual mass of the vehicle 2162 kg
- 16 Technically permissible maximum masses
- 16.1 Technically permissible maximum basic mass 2680 kg

- 16.2 Technically permissible mass on each axle 1. 1350 kg 2. 1450 kg
- 16.4 Technically permissible maximum mass of the combination 4190 kg
- 18 Technically permissible maximum towable mass in case of
18.1 Drawbar trailer kg
- 18.3 Centre-axle trailer 1500 kg
- 18.4 Unbraked trailer 750 kg
- 19 Technically permissible maximum static vertical mass
at the coupling point 100 kg

Power plant

- 20 Manufacturer of the engine Hyundai or Kia
- 21 Engine code as marked on the engine G4FT
- 22 Working principle Positive ignition / 4-stroke
- 23 Pure electric no
- 23.1 Class of hybrid (electric) vehicle OVC HEV
- 24 Number and arrangement of cylinders 4 In-line
- 25 Engine capacity 1598 cm3
- 26 Fuel Hybrid Petrol/Electric External Charging
Mono fuel
- 26.2 (Dual-fuel only)
- 27 Maximum power 132.20 kW at 5500min-1
- 27.1 Maximum net power 68.90 kW (electric motor)
- (internal combustion engine)
- 27.3 Maximum net power 22.30 kW (electric motor)
- 27.4 Maximum 30 minutes power

28 Gearbox (Type) Automatic

28.1 Gearbox ratios

1st gear	2nd gear	3rd gear	4th gear	5th gear	6th gear	7th gear	8th gear
-	-	-	-	-	-	-	-

28.1.1 Final drive ratio

28.1.2 Final drive ratios

1st gear	2nd gear	3rd gear	4th gear	5th gear	6th gear	7th gear	8th gear
-	-	-	-	-	-	-	-

Maximum speed

29. Maximum speed 193 km/h

Axles and suspension

- 30. Axle(s) track 1. 1546 mm 2. 1656 mm
- 35. Fixed tyre/wheel combination/energy efficiency class of
riding resistance coefficients (RRC) and tyre category
used for CO2 determination

Axis 1 235-55R19 105V 7.5J X 18/E148 5 / B/C1

Axis 2 235-55R19 105V 7.5J X 18/E148 5 / B/C1

Brakes

36. Trailer brake connections

Bodywork

38. Code for bodywork: All (multi-purpose vehicle)

40. Colour of vehicle: blue

41. Number and configuration of doors: 5, 2 left, 2 right, 1 rear

42. Number of seating positions (including the driver): 7

42.1. Seat(s) designated for use only when the vehicle is stationary

42.2. Number of wheelchair user accessible position: -

Environmental performances

46. Sound level

- Stationary: 72.50 dB(A) at engine speed 3150 min-1

- Drive by: 67.00 dB(A)

47. Exhaust emission level: Euro 6 AP

47.1. Parameters for emission testing of VED

47.1.1. Test mass: kg 2271

47.1.2. Frontal area: m² 2.24

47.1.2.1. Projected frontal area of air entrance of the front grille: cm² -

47.1.3. Road load coefficients

47.1.3.0. N: 191.4

47.1.3.1. H: N(km/h): 0.605

47.1.3.2. G: N(km/h): 0.04509

47.2. Driving cycle

47.2.1. Driving Cycle class: 3b

47.2.2. Downscaling factor (f_{sc}): -

47.2.3. Capped speed: no

48. Exhaust emissions

LC715/2007/2016/1832AP

1.2. Test procedure "type 1 (WLTP highest values) of WHSC (EURO VI)

CO: 180.5 mg/km

THC: 11.1 mg/km

NMHC: 9.2 mg/km

NOx: 4.5 mg/km

THC+NOx: - mg/km

NH3: -

Particulates (mass): 0.62 mg/km

Particulates (number): 2.23E + 11

2.2. Test procedure: WHTC (EURO VI)

CO: - mg/km

NOx: - mg/km

NMHC: - mg/km

THC: - mg/km

CH4: - mg/km

CHO: - mg/km

Particulates (mass): - mg/km

Particulates (number): -

48.1. Smoke corrected absorption coefficient: - (m⁻¹)

48.2. Declared maximum RDE values

Complete HDE: mg

NOx: 60 mg/km

Particulates (number): 6E+11

49. CO2 emissions/fuel consumption/electric energy consumption

1. All power trains, except OVC electric vehicles

WLTP values	CO2 emissions	Fuel consumption	Electric consumption (EAC)
Low	- g/km	- l/100 km	- kWh/km
Medium	- g/km	- l/100 km	- kWh/km
High	- g/km	- l/100 km	- kWh/km
Extra High	- g/km	- l/100 km	- kWh/km
Combined	- g/km	- l/100 km	- kWh/km

2. Electric range of pure electric vehicles

Electric range	- km
Electric range city	- km

3. Vehicle fitted with eco-innovations(1)

3.1. General code of the eco-innovations(1)

3.2. Total CO2 emissions savings due to the eco-innovations(1)

3.2.2. WLTP savings: - g/km

4. OVC hybrid electric vehicles

WLTP values	Charge Sustaining		Electric consumption (EC)
	CO2 emissions	Fuel consumption	
Low	189 g/km	8.3 l/100 km	211 kWh/km
Medium	150 g/km	6.6 l/100 km	205 kWh/km
High	149 g/km	6.6 l/100 km	224 kWh/km
Extra High	186 g/km	8.7 l/100 km	300 kWh/km
CH	-	-	- kWh/km
Combined	172 g/km	7.8 l/100 km	242 kWh/km

WLTP values	Charge Sustaining		Fuel consumption (EAC)
	CO2 emissions	Fuel consumption	
Combined	15 g/km	-	5.6 l/100 km
Weighted	CO2 emissions	Fuel consumption	Weighted consumption (EAC)
Combined value	38 g/km	1.8 l/100 km	134 kWh/km

5. Electric range of OVC hybrid electric vehicles (if applicable)

Equivalent All Electric Range (EAER)	15 km
Equivalent All Electric Range city (EAER city)	89 km
All Electric Range (AER)	57 km
All Electric Range city (AER city)	70 km

Miscellaneous

51. For special purpose vehicles, designation in accordance with point 5 of Part A of Annex I to Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council

52. Remarks

7.1709/13.2057/35.235/56/19.105V.7.5J/19E140.5/35 LM.0A0*

Pojazd zarejestrowany nr rej. 2384-kr data 2023-03-16
 Vehicle registered with registration number 2384-kr date 2023-03-16

URSAD MIKROSTRAJICZKA CIA Wydział Spraw Obywatelskich Referred to: urzad.pojazdy@ur.gov.pl

PODINSPEKTOR
