

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1002**z dnia 16 lipca 2018 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1153 w celu wyjaśnienia i uproszczenia procedury korelacji oraz dostosowania jej do zmian w rozporządzeniu (UE) 2017/1151****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 13 ust. 7 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas wdrażania rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 ⁽²⁾ i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/1153 ⁽³⁾ stało się oczywiste, że niektóre elementy tego drugiego rozporządzenia powinny zostać zmienione.
- (2) Należy uzupełnić istniejącą metodę określania punktów końcowych linii interpolacji stosowanej do obliczania wartości emisji CO₂ NEDC pojedynczego pojazdu. Te punkty końcowe, które są reprezentowane przez badany pojazd o najwyższych wartościach emisji CO₂ i badany pojazd o najniższych wartościach, należy zdefiniować w taki sposób, aby różnica między wysoką i niską wartością dla tych dwóch badanych pojazdów wynosiła co najmniej 5 g CO₂/km.
- (3) W celu uniknięcia sytuacji, w której wartości emisji CO₂ poszczególnych pojazdów ustala się na podstawie linii interpolacji, które nie zapewniają minimalnej różnicy, należy bezzwłocznie wprowadzić tę zmianę w życie.
- (4) Jeżeli do celów homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1151 stosuje się rodziny macierzy obciążenia drogowego, obliczenie wartości emisji CO₂ pojedynczego pojazdu należącego do takiej rodziny należy uprościć poprzez ustalenie współczynników obciążenia drogowego stosowanych do obliczania wartości NEDC CO₂ na podstawie współczynników obciążenia drogowego pojedynczego pojazdu określonych na mocy rozporządzenia (UE) 2017/1151.
- (5) Aby zapewnić rzetelne wyniki korelacji, należy dodać liczbę cylindrów jako parametr wejściowy wprowadzany do narzędzia korelacji.
- (6) Należy również przy tej okazji skorygować pewne błędy redakcyjne w tekście.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego 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 16 lipca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 2.3.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„MRO oznacza masę w stanie gotowym do jazdy, zgodnie z definicją w art. 3 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 443/2009 dla pojazdów, odpowiednio, H, L i R.”;

2) pkt 2.3.8.1 otrzymuje brzmienie:

„2.3.8.1. W przypadku obciążeń drogowych WLTP określonych zgodnie z pkt 1–4 i 6 subzałącznika 4 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151

Współczynniki obciążenia drogowego NEDC oblicza się zgodnie z wzorami określonymi w pkt 2.3.8.1.1 (dla pojazdu H) i w pkt 2.3.8.1.2 (dla pojazdu L) oraz zgodnie z lit. a) i b) poniżej.

O ile nie określono inaczej, wzory te mają zastosowanie zarówno w przypadku symulacji, jak i fizycznych badań pojazdu.

Organ udzielający homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, służba techniczna sprawdza, czy tunel aerodynamiczny, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.3 w subzałączniku 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, umożliwia dokładne określenie wartości $\Delta(C_d \times A_f)$. Jeżeli tunel aerodynamiczny tego nie umożliwia, dla wszystkich pojazdów w danej rodzinie stosuje się najwyższą wartość oporu aerodynamicznego.

a) Współczynniki obciążenia drogowego WLTP i wartości masy próbnej, do których odnoszą się wzory określone w pkt 2.3.8.1.1 i 2.3.8.1.2, są wartościami określonymi na podstawie pojazdów H i L określonych dla rodziny interpolacji zgodnie z pkt 5 subzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

b) Niezależnie od lit. a), jeżeli zapotrzebowanie na energię w cyklu dla pojazdu WLTP H lub L nie skutkuje najwyższym lub, odpowiednio, najniższym zapotrzebowaniem na energię w cyklu dla pojazdu NEDC H lub L, współczynniki obciążenia drogowego NEDC określa się przy zastosowaniu jednej z poniższych metod:

(i) na podstawie indywidualnego pojazdu z rodziny interpolacji o najwyższym lub, odpowiednio, najniższym zapotrzebowaniu na energię w cyklu NEDC;

(ii) na podstawie połączenia najwyższej lub, odpowiednio, najniższej wartości każdego z parametrów mających znaczenie dla obciążenia drogowego, tj. oporu aerodynamicznego, oporu toczenia i masy, pochodzących z dowolnego pojedynczego pojazdu z rodziny interpolacji.

Wyboru procedury określonej w ppkt (i) lub (ii) dokonuje producent.

Lit. b) ma zastosowanie do nowych homologacji typu w zakresie emisji udzielonych od dnia 1 stycznia 2019 r. lub od wcześniejszej daty na wniosek producenta.”;

3) w pkt 2.3.8.1.1 dodaje się akapit pierwszy w brzmieniu:

„Jeżeli ta procedura obliczeniowa jest stosowana w odniesieniu do pojedynczego pojazdu zgodnie z pkt 4.2.1.4.2, obciążenia drogowe WLTP i masę próbną odpowiadające pojedynczemu pojazdowi NEDC stosuje się bez uwzględnienia wyposażenia dodatkowego.”;

4) pkt 2.3.8.1.1 lit. c) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„gdzie czynnik $F_{2w,H}^*$ jest współczynnikiem obciążenia drogowego F_2 określonym dla badania WLTP pojazdu H, w którym nie uwzględniono wpływu całego wyposażenia dodatkowego.”;

5) pkt 2.3.8.1.2 lit. c) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„gdzie czynnik $F_{2w,L}^*$ jest współczynnikiem obciążenia drogowego F_2 określonym dla badania WLTP pojazdu L, w którym nie uwzględniono wpływu całego wyposażenia dodatkowego.”;

6) pkt 2.3.8.2.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Współczynniki obciążenia drogowego NEDC, jeżeli nie są stosowane wartości tabelaryczne NEDC

W przypadku pojazdów o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 3 000 kg współczynniki obciążenia drogowego NEDC mogą, na wniosek producenta, być określone zgodnie z pkt 2.3.8.1.”;

7) dodaje się pkt 2.3.8.3. w brzmieniu:

„2.3.8.3. Rozszerzenia homologacji w zakresie emisji udzielonych na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1151

Jeżeli homologacja w zakresie emisji na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1151 zostaje rozszerzona w związku z dodaniem do rodziny interpolacji CO₂ nowych pojazdów o poziomie emisji CO₂ NEDC wyższym niż poziom emisji pojazdu H lub niższym niż poziom pojazdu L, do celów korelacji zastosowanie mają następujące wymogi:

a) jeżeli różnica między pojazdem NEDC H i L z danej rodziny interpolacji jest równa lub większa niż 5 g CO₂/km, linia interpolacji NEDC określona dla tej rodziny może zostać przedłużona, pod warunkiem że emisje CO₂ NEDC określone zgodnie z pkt 3 niniejszego załącznika na podstawie danych wejściowych pochodzących z badania WLTP, o którym mowa w pkt 3.1.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151, nie są wyższe od emisji CO₂ określonych na podstawie linii interpolacji NEDC;

b) jeżeli różnica między pojazdem NEDC H i L jest mniejsza niż 5 g CO₂/km, linia interpolacji nie może zostać przedłużona.

W przypadku określonym w lit. a) emisje odniesienia CO₂ określa się bez wyboru, o którym mowa w pkt 3.1.1.2 i 3.2.6 niniejszego załącznika.

W przypadku określonym w lit. b) lub w przypadku gdy emisje odniesienia CO₂, o których mowa w lit. a), są wyższe niż istniejąca linia interpolacji, pojazdy NEDC H i L określa się zgodnie z pkt 2 i 3 niniejszego załącznika.

Lit. a) ma zastosowanie do rozszerzeń nowych homologacji typu udzielonych od dnia 1 stycznia 2019 r. lub od wcześniejszej daty na wniosek producenta.”;

8) w tabeli 1 w pkt 2.4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pozycji 66 tekst w kolumnie pierwszej otrzymuje brzmienie:

„Numer identyfikacyjny rodziny interpolacji”;

b) dodaje się pozycję 68 w brzmieniu:

„68	Liczba cylindrów	—	Deklaracja producenta	Liczba (należy podać najpóźniej od dnia 1 stycznia 2019 r.)”;
-----	------------------	---	-----------------------	---

9) pkt 3.1.1.1 lit. c) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) numer identyfikacyjny rodziny interpolacji”;

10) uchyla się pkt 3.3.4;

11) pkt 4.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.4. Obliczanie obciążenia drogowego dla pojedynczego pojazdu z rodziny interpolacji WLTP

4.2.1.4.1. Współczynniki obciążenia drogowego określone na podstawie pojazdów NEDC H i L

Współczynniki obciążenia drogowego $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ i $F_{2,n}$ dla pojazdów H i L określone zgodnie z pkt 2.3.8 nazywa się odpowiednio $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ i $F_{2n,H}$ oraz $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ i $F_{2n,L}$.

Współczynniki obciążenia drogowego $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ i $f_{2n,ind}$ dla pojedynczego pojazdu oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

Formuła 1(a)

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

W przypadku nowych homologacji typu udzielonych od dnia 1 stycznia 2019 r. lub przed tą datą na wniosek producenta, współczynniki obciążenia drogowego oblicza się według następującego wzoru:

Formuła 1(b)

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

Or, if $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, or, where applicable, $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, Formuła 2 shall apply:

Formuła 2

$$\begin{aligned} f_{0n,ind} &= F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \\ f_{1n,ind} &= F_{1n,H} \\ f_{2n,ind} &= F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind,n})}{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n})} \end{aligned}$$

or, if $\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n} = 0$, Formuła 3 shall apply:

Formuła 3

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n}$$

where:

$$\Delta F_{0,n} = F_{0n,H} - F_{0n,L}$$

$$\Delta F_{2,n} = F_{2n,H} - F_{2n,L}$$

4.2.1.4.2. Współczynniki obciążenia drogowego określone na podstawie współczynników obciążenia drogowego WLTP pojedynczych pojazdów

Od dnia 1 stycznia 2019 r. w przypadku nowych homologacji typu oraz od dnia 1 stycznia 2020 r. w przypadku wszystkich nowych pojazdów dopuszczanych do ruchu lub przed tymi datami na wniosek producenta, obciążenia drogowe NEDC dla pojedynczego pojazdu określa się na podstawie współczynników obciążenia drogowego WLTP danego pojazdu w każdym z poniższych przypadków:

- jeżeli wartość emisji CO₂, zapotrzebowanie na energię w cyklu lub dowolny współczynnik obciążenia drogowego f_0 , f_1 lub f_2 , obliczony zgodnie z pkt 4.2.1.4.1, należy ekstrapolować z pojazdu NEDC H lub L;
- jeżeli współczynniki obciążenia drogowego dla pojazdów NEDC H i L są określone na podstawie różnych rodzin obciążenia drogowego;
- jeżeli pojedynczy pojazd należy do rodziny obciążenia drogowego, która różni się od rodziny obciążenia drogowego pojazdu NEDC H lub L;
- jeżeli pojedynczy pojazd należy do rodziny macierzy obciążenia drogowego.

Współczynniki obciążenia drogowego NEDC, w przypadkach określonych w lit. a)–d), oblicza się przy użyciu wzorów określonych w pkt 2.3.8.1.1, w których odniesienia do pojazdu H uznaje się za odniesienia do pojedynczego pojazdu.

W przypadku określonym w lit. a) ekstrapolację CO₂ można przeprowadzić tylko wtedy, gdy różnica między pojazdami NEDC H i L jest równa lub większa niż 5 g CO₂/km. W tym przypadku linia interpolacji może być ekstrapolowana maksymalnie o 3 g CO₂/km powyżej poziomu emisji CO₂ pojazdu H lub poniżej poziomu emisji CO₂ pojazdu L. Jeżeli ekstrapolacja przekracza 3 g CO₂/km lub różnica między pojazdem NEDC H i L jest mniejsza niż 5 g CO₂/km, producent określa nową linię interpolacji dla tej rodziny interpolacji zgodnie z pkt 2 i 3 niniejszego załącznika.”;

12) uchyla się pkt 4.2.1.4a.
