

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/2043**z dnia 18 grudnia 2018 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1153 w celu wyjaśnienia warunków badań WLTP i zapewnienia monitorowania danych dotyczących homologacji typu****(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 celu uwzględnienia rozbieżności w zakresie poziomu emisji CO₂ określonego w ramach nowego europejskiego cyklu jezdny (NEDC) oraz w ramach nowej światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 ⁽²⁾ wprowadzono metodę korelacji wartości emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych.
- (2) Metoda korelacji ma na celu uzyskanie wyników zapewniających, by surowość wymogów w zakresie redukcji określonych w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 była porównywalna w ramach starych i nowych procedur badawczych. Organy udzielające homologacji i służby techniczne powinny zatem wspólnie z producentami dążyć do zapewnienia, aby badania WLTP i NEDC przeprowadzane do celów niniejszego rozporządzenia odbywały się w warunkach badania, które są porównywalne i zgodne z celem niniejszego rozporządzenia.
- (3) W tym celu konieczne jest ustalenie niektórych aspektów warunków badania WLTP, które powinny mieć zastosowanie w przypadku korelacji przeprowadzanych w celu przedstawienia danych dotyczących monitorowania emisji CO₂ w ramach WLTP i NEDC w odniesieniu do pojazdów nowo zarejestrowanych w 2020 r. Ustalenia te powinny się stosować bez uszczerbku dla procedury i wymogów określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽³⁾ oraz bez uszczerbku dla ważności wszelkich homologacji typu udzielonych na tej podstawie.
- (4) Konieczne jest również określenie rozbieżności w 2020 r. między wartościami emisji CO₂ zadeklarowanymi przez producentów do celów homologacji typu w odniesieniu do emisji a wartościami mierzonymi zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. Od producentów powinno się zatem wymagać obliczania wartości emisji CO₂ w ramach WLTP w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku kalendarzowym 2020, z wykorzystaniem wartości pomiarowych dla pojazdu H i L jako danych wejściowych do metody interpolacji, a także przedkładania Komisji sprawozdań dotyczących tych wartości emisji.
- (5) W przypadku ograniczonej liczby rodzin interpolacji w 2020 r. dostępne będą tylko wartości pomiarowe dla pojazdu H. Należy ściśle monitorować liczbę tych rodzin, a Komisja powinna rozważyć ich wyłączenie z obliczeń danych referencyjnych za 2020 r., gdyby liczba tych rodzin znacznie wzrosła w porównaniu z sytuacją w 2018 r.
- (6) Należy zwiększyć przejrzystość badań emisji i w związku z tym należy udostępnić Komisji dane dotyczące badań WLTP, a także wyników korelacji. Dzięki temu Komisja będzie mogła szybko identyfikować i usuwać problemy oraz ewentualne niespójności związane z wdrażaniem procedur. Z tego powodu należy wypełniać macierz danych wejściowych dla każdego przeprowadzanego badania WLTP i przekazywać Komisji w całości w ramach wymiany danych w odniesieniu do narzędzia korelacji. W celu zapewnienia poufności plik danych wejściowych powinien być zaszyfrowany z uwagi na transmisję.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/1153 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Sprawozdawczość w zakresie wyników pomiarów WLTP

1. Producenci obliczają wartość emisji CO₂ w cyklu mieszanym dla każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2020 r. zgodnie ze wzorem określonym w pkt 3.2.3.2.4 akapit drugi subzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, przy czym symbole M_{CO_2-H} i M_{CO_2-L} w odniesieniu do danej rodziny interpolacji zastępuje się wartościami $M_{CO_2,C.5}$ pochodzącymi z pozycji 2.5.1.1.3 (pojazd H) i 2.5.1.2.3. (pojazd L) świadectwa homologacji typu WE zgodnie ze wzorem zawartym w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

W przypadku gdy emisje CO₂ w cyklu mieszanym z pojedynczego pojazdu określa się wyłącznie w odniesieniu do pojazdu H, producenci podają wartość $M_{CO_2,C.5}$ pochodzącą z pozycji 2.5.1.1.3 (pojazd H) świadectwa homologacji typu WE.

Producenci przekazują Komisji te wartości emisji CO₂ wraz z wartościami $M_{CO_2,C.5}$ stosowanymi do obliczeń najpóźniej trzy miesiące po otrzymaniu przez Komisję powiadomienia o wstępnych danych za 2020 r., wysyłając te dane na konto producenta w bazie danych biznesowych Europejskiej Agencji Środowiska.

2. W przypadku gdy dane, o których mowa w ust. 1, nie zostaną przedłożone we wskazanym terminie, Komisja przyjmuje wartość odnotowaną w pozycji 2.5.1.2.3 świadectwa homologacji typu WE i do celów ust. 1 przyjmuje ją za wartość emisji CO₂ w cyklu mieszanym w odniesieniu do wszystkich nowych zarejestrowanych pojazdów w rodzinie interpolacji, dla której wydano świadectwo homologacji typu, oraz w stosownych przypadkach wartość wskazaną w pozycji 2.5.1.1.3 dla tych rodzin, w przypadku których pomiary dostępne są tylko w odniesieniu do pojazdu H.

3. Komisja monitoruje liczbę rodzin interpolacji, dla których określa się emisje CO₂ tylko poprzez odniesienie do pojazdu H w przypadku każdego producenta, a jeśli liczba takich rodzin wzrośnie w porównaniu z sytuacją w 2018 r., ocenia wpływ tego wzrostu na obliczenia, o których mowa w ust. 1, i w stosownych przypadkach wyłącza te rodziny ze wspomnianych obliczeń.”;

2) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 2.2.a i 2.2.b w brzmieniu:

„2.2.a. Warunki badania WLTP

Aby badanie WLTP można było uznać za istotne zgodnie z pkt 2.2 oraz w celu określenia danych wejściowych przedstawionych w pkt 2.4, stosuje się warunki badania określone w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, ze wskazaniem następujących szczegółowych informacji:

a) korekta wyników badań WLTP w odniesieniu do emisji masowych CO₂ zgodnie z dodatkiem 2 do subzałącznika 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 ma zastosowanie do wszystkich takich wyników badań niezależnie od przepisów pkt 3.4.4 lit. a) tego dodatku;

b) bez uszczerbku dla wymogów rozporządzenia (UE) 2017/1151, jeżeli badany pojazd jest wyposażony w technologie, które mają wpływ na jego poziom emisji CO₂, w tym między innymi technologie, o których mowa w pozycjach 42–50 macierzy danych wejściowych określonej w pkt 2.4, i które zgodnie z przeznaczeniem powinny działać w czasie badania, wówczas technologie te muszą działać podczas badania pojazdu, niezależnie od zastosowanej procedury badania, tj. NEDC lub WLTP;

c) jeżeli badany pojazd wyposażono w przekładnię automatyczną, wykorzystuje się ten sam tryb możliwy do wyboru przez kierowcę, niezależnie od zastosowanej procedury badania. W przypadku zastosowania do badań WLTP najbardziej i najmniej korzystnych trybów, zgodnie z pkt 1.2 lit. c) dodatku 6 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, najmniej korzystny tryb stosuje się jako parametr wejściowy do narzędzia korelacji, jak również do każdego badania fizycznego NEDC;

d) jeżeli badany pojazd wyposażono w przekładnię manualną, symbol $n_{min,drive,set}$ definiuje się według wzoru przedstawionego w pkt 2 lit. k) ppkt 3 subzałącznika 2 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

Producent może obliczyć punkty zmiany biegów w inny sposób za zgodą organu udzielającego homologacji lub, w stosownych przypadkach, służby technicznej, pod warunkiem że jest to uzasadnione z uwagi na właściwości jezdne pojazdu oraz że dodatkowy margines bezpieczeństwa mocy, stosowany zgodnie z pkt 3.4 subzałącznika 2 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, nie przekracza 20 %.

Warunki, o których mowa w lit. a)–d), stosuje się do celów korelacji dokonywanej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) 2017/1151, a także bez uszczerbku dla homologacji typu przyznanych zgodnie z tym rozporządzeniem.

2.2b. Stosowanie warunków badania WLTP

Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 2.2a lit. a)–d), stosuje się w następujący sposób:

- a) w przypadku nowych typów pojazdów – od chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia;
- b) w przypadku istniejących typów pojazdów producenci w odniesieniu do tych typów pojazdów, które obejmują pojazdy wprowadzane do obrotu w 2020 r., przedstawiają organowi udzielającemu homologacji dowody, na podstawie których organ ten potwierdza, czy w trakcie badań homologacyjnych WLTP spełniono warunki badania, o których mowa w pkt 2.2a lit. a)–d).

W potwierdzeniu wskazuje się identyfikator rodziny interpolacji, a także potwierdzenie w odniesieniu do każdego z warunków badania, o których mowa w lit. a)–d). Organ udzielający homologacji wydaje producentowi potwierdzenie oraz zapewnia, aby zostało ono zarejestrowane i mogło być niezwłocznie udostępnione na żądanie Komisji.

W przypadku gdy organ udzielający homologacji nie może potwierdzić, że spełniono co najmniej jeden z warunków badania, o których mowa powyżej, producent zapewnia, aby przeprowadzono nowe badanie WLTP lub, w stosownych przypadkach, serię badań zgodnie z subzałącznikiem 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 pod nadzorem organu udzielającego homologacji lub, w stosownych przypadkach, służby technicznej, stosując warunki badania określone w pkt 2.2a lit. a)–d) w odniesieniu do danej rodziny interpolacji, w tym nową korelację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

W przypadku gdy nie spełniono jedynie warunku badania, o którym mowa w pkt 2.2a lit. a), producent może skorygować tę wartość w macierzy wejściowej bez potrzeby przeprowadzania nowego badania WLTP.

Organ udzielający homologacji lub, w stosownych przypadkach, wyznaczona służba techniczna prowadzi rejestr wyników ponownych badań lub korekty oraz korelacji zgodnie z pkt 5 załącznika I, a kompletny plik korelacji oparty na ponownym badaniu danych wejściowych jest przekazywany Komisji zgodnie z pkt 3.1.1.2 najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2021 r.;

- b) w pkt 2.4 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) w akapicie pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Macierz danych wejściowych wypełnia się w odniesieniu do każdego przeprowadzanego badania WLTP.”;

- (ii) w tabeli 1 wprowadza się następujące zmiany:

— w pozycji 56 tekst w kolumnie „Uwagi” otrzymuje brzmienie:

„Tablica: dane z OBD oraz z hamowni podwoziowej, 1Hz dla OBD i 10 Hz dla hamowni podwoziowej, rozdzielczość 0,1 km/h”;

— w pozycji 57 tekst w kolumnie „Uwagi” otrzymuje brzmienie:

„Tablica: 1Hz. Teoretyczna obliczona zmiana biegów, którą należy zapewnić w przypadku pojazdów H i L (w stosownych przypadkach)”;

— w pozycji 61 tekst w kolumnie „Uwagi” otrzymuje brzmienie:

„Tablica: 1 Hz (częstotliwość próbkowania przyrządu – 20Hz), rozdzielczość 0,1 A, zewnętrzne urządzenie pomiarowe zsynchronizowane z hamownią podwoziową”;

— pozycja 67 otrzymuje brzmienie:

„67	Współczynnik regeneracji K_i multiplikatywny/addytywny dla pojazdu H i L	—	Dodatek 1 do subzałącznika 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	W przypadku pojazdów bez układów okresowej regeneracji wartość wynosi 1”
-----	--	---	---	--

— dodaje się nowe pozycje w brzmieniu:

„69	Wartość opałowa paliwa	kWh/l	Dodatek 2 do subzałącznika 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Wartość opałowa zgodnie z tabelą A6.App2/1 w rozporządzeniu (UE) 2017/1151
70	Zużycie paliwa w trakcie badania WLTP dla pojazdu H i L	l/100 km	Pkt 6 subzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Niezbilansowane zużycie paliwa w badaniu typu 1
71	Napięcie nominalne REESS	V	Zgodnie z DIN EN 60050-482	W odniesieniu do akumulatora o niskim napięciu, jak opisano w dodatku 2 do subzałącznika 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151
72	Współczynnik korekcji rodziny ATCT	—	Subzałącznik 6a do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Współczynnik korekcji rodziny ATCT (korekcja o 14 °C)
73	Korekcja prędkości i odległości w ramach badania WLTP	—	Rozporządzenie (UE) 2017/1151	Czy dokonano korekcji? 0 = Nie 1 = Tak
74	Korekta RCB badania WLTP	—	Dodatek 2 do subzałącznika 6 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Czy dokonano korekcji? 0 = Nie 1 = Tak
75	Liczba badań WLTP	1, 2 lub 3		Należy wskazać, czy dane uzyskano z pierwszego, drugiego czy trzeciego badania WLTP
76	Deklarowana wartość CO ₂ WLTP dla pojazdu H lub L	g/km	Deklaracja producenta	Deklarowana wartość dla pojazdu WLTP H i L. Wartość ta obejmuje wszystkie korekty (w stosownych przypadkach).
77	Zmierzona wartość WLTP CO ₂ skorygowana dla pojazdu H lub L	g/km	Wartości MCO _{2,C5} pochodzące z dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Zmierzona emisja CO ₂ w cyklu mieszanym dla pojazdu H i L po wszystkich mających zastosowanie korektach. W przypadku 2 lub 3 badań WLTP przedstawia się wszystkie wyniki.
78	Ponowne badanie WLTP	—	Pkt 2.2b lit. b) załącznika I	Należy wskazać warunki badania, o których mowa w pkt 2.2a lit. a)–d) załącznika I, które podlegają ponownemu badaniu”

c) w pkt 3.1.1.1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) uchyla się lit. a);

(ii) lit. c) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) dane wejściowe określone w pkt 2.4.”;

(iii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Plik podsumowujący, o którym mowa w lit. c), szyfruje się w celu zapewnienia poufności.”;

d) pkt 3.1.1.2 otrzymuje brzmienie:

„3.1.1.2. Kompletny plik korelacji

Jeżeli oryginalny raport wyjściowy narzędzia korelacji wydano zgodnie z pkt 3.1.1.1, organ udzielający homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, wyznaczona służba techniczna wysyła plik podsumowujący, o którym mowa w pkt 3.1.1.1 lit. c), na serwer Komisji, z którego do nadawcy przesyłana jest odpowiedź (której kopię otrzymują właściwe służby Komisji) zawierająca wygenerowaną losowo liczbę całkowitą z przedziału 0–99, wartość skrótu pliku podsumowującego jednoznacznie łączącego tę liczbę z oryginalnym raportem wyjściowym podpisanym cyfrowo przez serwer Komisji.

Organ udzielający homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, wyznaczona służba techniczna tworzy kompletny plik korelacji, który zawiera oryginalny raport wyjściowy narzędzia korelacji, o którym mowa w pkt 3.1.1.1, oraz odpowiedź z serwera Komisji. Organ udzielający homologacji typu zachowuje plik jako sprawozdanie z badań zgodnie z załącznikiem VIII do dyrektywy 2007/46/WE.”.

Artykuł 2

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

Art. 1 pkt 2 lit. c) i d) stosuje się od dnia 1 lutego 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 grudnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
