

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2020/22

z dnia 31 października 2019 r.

zmieniające załączniki I i III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 w odniesieniu do monitorowania emisji CO₂ z nowych lekkich pojazdów użytkowych, którym udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 8 i art. 15 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od dnia 1 września 2019 r. wszystkie lekkie pojazdy użytkowe podlegają nowej regulacyjnej procedurze badań dotyczącej pomiaru emisji CO₂ oraz zużycia paliwa, czyli światowej zharmonizowanej procedurze badania pojazdów lekkich (WLTP), określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽²⁾ i zastępującej nowy europejski cykl jezdny (NEDC) określony w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽³⁾. W związku z tym ustanowiono nową metodykę określania emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdów kategorii N1, którym udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowego i przedstawiono ją w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁴⁾.
- (2) W związku z uchyleniem rozporządzenia (UE) nr 510/2011 od dnia 1 stycznia 2020 r. należy zapewnić, aby ta sama metodyka została określona w rozporządzeniu (UE) 2019/631.
- (3) Zgodnie z pkt 2 część B załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631 indywidualne poziomy emisji CO₂ pojazdów budowanych wieloetapowo są przyznane producentowi pojazdu podstawowego. Aby umożliwić producentowi pojazdu podstawowego skuteczne i wystarczająco pewne planowanie przestrzegania swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji, należy ustanowić metodę, która gwarantuje, że poziomy emisji CO₂ i masa pojazdów skompletowanych, które zostaną przyznane temu producentowi, są znane w momencie produkcji i sprzedaży pojazdu podstawowego – kompletnego lub niekompletnego – a nie dopiero w momencie, w którym producent na ostatnim etapie wprowadza do obrotu pojazd skompletowany.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

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

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające 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 (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

- (4) W związku z tym przewidziano specjalną metodę określania emisji CO₂ niekompletnego pojazdu podstawowego, zgodnie z którą należy stosować metodę interpolacji przewidzianą w rozporządzeniu (UE) 2017/1151. Określone w ten sposób emisje CO₂ i wartości masy powinny być jak najbardziej reprezentatywne dla indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz masy w stanie gotowym do jazdy, które zostaną określone dla pojazdu skompletowanego. Aby zapewnić spójność, obliczanie docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta pojazdu podstawowego powinno zatem uwzględniać wartości masy określone zgodnie z tą metodą.
- (5) Producent pojazdu podstawowego powinien zgłosić Komisji wartości początkowe zastosowane na potrzeby metody interpolacji oraz wynikający z nich poziom emisji CO₂ i wartości masy niekompletnego pojazdu podstawowego. Jednocześnie państwa członkowskie powinny nadal zgłaszać Komisji indywidualny poziom emisji CO₂ i masę w stanie gotowym do jazdy pojazdów skompletowanych.
- (6) Na podstawie tych zgłoszonych danych Komisja powinna stale oceniać reprezentatywność monitorowania emisji CO₂ pojazdu podstawowego oraz informować producentów o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach. W przypadku znacznej i stałej rozbieżności między średnimi wartościami wynikającymi z monitorowania emisji CO₂ pojazdów podstawowych a średnimi wartościami indywidualnego poziomu emisji CO₂ pojazdów skompletowanych, wartości dla pojazdów skompletowanych powinny zostać wykorzystane do ustalenia, czy producenci przestrzegają swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji.
- (7) W celu uwzględnienia faktu uchylecia rozporządzenia (UE) nr 510/2011 ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r., należy zapewnić, aby niniejsze rozporządzenie weszło w życie w terminie możliwie jak najbliższym tej dacie.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki I i III do rozporządzenia (UE) 2019/631,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i III do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

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 31 października 2019 r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący
Jean-Claude JUNCKER

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i III do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) definicja „M₀” w części B pkt 4 w załączniku I otrzymuje brzmienie:

„M₀ oznacza wyrażoną w kilogramach (kg) średnią wartość masy (M) nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym docelowym roku;

gdzie:

- w przypadku pojazdu kompletnego, M jest masą tego pojazdu w stanie gotowym do jazdy;
- w przypadku kompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym, M jest masą tego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy;
- w przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym, M jest masą kontrolną (M_{mon}) pojazdu podstawowego, określoną zgodnie z następującym wzorem:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

gdzie:

MRO_{base} oznacza masę danego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy;

B₀ zdefiniowano w załączniku III część A pkt 1.2.4 lit. a).”;

2) w części A załącznika III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. Pojazdy skompletowane zarejestrowane jako pojazdy kategorii N1

1.2.1. Sprawozdawczość państw członkowskich

Format określony w części C sekcja 2 wykorzystuje się do przekazywania danych dotyczących pojazdów skompletowanych kategorii N1.

Numeru identyfikacyjnego pojazdu, o którym mowa w pkt 1.1 lit. o), nie podaje się do wiadomości publicznej.

1.2.1.1. Pojazdy skompletowane homologowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 692/2008

W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 państwa członkowskie zapisują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do:

- a) niekompletnego pojazdu podstawowego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o) lub, zamiast danych określonych w lit. h) i i), dodaną masę standardową podaną w ramach informacji dotyczących homologacji typu, o których mowa w pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- b) kompletnego pojazdu podstawowego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o);
- c) pojazdu skompletowanego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), j), k), l), m) i o).

W przypadku gdy w odniesieniu do pojazdu podstawowego nie można przekazać żadnych danych, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), państwa członkowskie przekazują zamiast nich dane dotyczące pojazdu skompletowanego.

1.2.1.2. Pojazdy skompletowane kategorii N1 posiadające homologację typu zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151

Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego zarejestrowanego w 2020 r. i kolejnych latach kalendarzowych państwa członkowskie podają co najmniej szczegółowe dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), o), p) i r).

1.2.2. Sprawozdawczość producentów

Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego kategorii N1, posiadającego homologację typu zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zarejestrowanego w 2020 r. i kolejnych latach kalendarzowych, producent powiązanego pojazdu podstawowego przedkłada Komisji do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od 2021 r., następujące dane dotyczące pojazdu podstawowego:

- a) w przypadku gdy pojazd skompletowany opiera się na niekompletnym pojeździe podstawowym:
 - (i) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - (ii) identyfikator rodziny pojazdów, o którym mowa w pkt 5.0 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

- (iii) kontrolny poziom emisji CO₂ określony zgodnie z pkt 1.2.4;
 - (iv) powierzchnię czołową, z określeniem właściwej opcji, o czym mowa w pkt 1.2.4 lit. c);
 - (v) opór toczenia, o którym mowa w pkt 1.2.4 lit. b);
 - (vi) masę kontrolną, określoną zgodnie z częścią B pkt 4.1 załącznika I;
 - (vii) masę w stanie gotowym do jazdy;
 - (viii) masę reprezentatywną dla obciążenia pojazdu zgodnie z definicją w pkt 1.2.4 lit. a);
- b) w przypadku gdy pojazd skompletowany opiera się na kompletnym pojeździe podstawowym:
- (i) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - (ii) identyfikator rodziny pojazdów, o którym mowa w lit. a) ppkt (ii) niniejszego ustępu;
 - (iii) indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego;
 - (iv) masę w stanie gotowym do jazdy.

1.2.3. Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowego indywidualnego poziomu emisji

Komisja wykorzystuje wartości zgłoszone przez producenta pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 1.2.2 do obliczenia jego średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz docelowego indywidualnego poziomu emisji w roku kalendarzowym, w którym zarejestrowany jest powiązany pojazd skompletowany, z wyjątkiem przypadków, w których spełnione są warunki, o których mowa w pkt 1.2.5, w którym to przypadku wykorzystuje się dane dotyczące pojazdów skompletowanych.

Jeżeli dane, o których mowa w pkt 1.2.2, nie zostały zgłoszone przez producenta pojazdu podstawowego, do obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wykorzystuje się indywidualne poziomy emisji CO₂ zgłoszone przez państwa członkowskie zgodnie z pkt 1.2.1 w odniesieniu do powiązanego pojazdu skompletowanego.

1.2.4. Obliczenie kontrolnego poziomu emisji CO₂ w przypadku niekompletnych pojazdów podstawowych

Począwszy od roku kalendarzowego 2020, producent oblicza kontrolny poziom emisji CO₂ dla każdego niekompletnego pojazdu podstawowego zgodnie z metodą interpolacji, o której mowa w pkt 3.2.3.2 lub 3.2.4 podzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, przy zastosowaniu tej samej metody, którą stosuje się do homologacji typu WE pojazdu podstawowego w odniesieniu do jego emisji, przy czym warunki są określone w tych punktach, z następującymi wyjątkami:

a) Masa pojedynczego pojazdu

Termin »TM_{nd}«, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.1 lub 3.2.4.1.1.1 podzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zastępuje się masą standardową pojazdu podstawowego, DM_{base}. W przypadku gdy masa standardowa pojazdu podstawowego DM_{base} jest niższa niż masa testowa pojazdu Low, TM_L, z rodziny interpolacji, TM_{ind} zastępuje się TM_L. W przypadku gdy masa standardowa pojazdu podstawowego DM_{base} jest wyższa niż masa testowa pojazdu High, TM_H z rodziny interpolacji, TM_{ind} zastępuje się TM_H.

DM_{base} oblicza się według następującego wzoru:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

gdzie:

- MRO_{base} oznacza masę pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy zgodnie z definicją w pkt 3.2.5 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
- B₀ oznacza wartość masy karoserii wynoszącą 1,375;
- M_{VL} oznacza masę reprezentatywną dla obciążenia pojazdu, która wynosi 28 % maksymalnego obciążenia pojazdu, przy czym maksymalne obciążenie pojazdu jest zdefiniowane jako maksymalna masa całkowita minus masa pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy, pomnożona przez B₀, minus 25 kg.

Wartość B₀ dostosowuje się do dnia 31 października 2021 r. na podstawie masy w stanie gotowym do jazdy niekompletnych pojazdów podstawowych dla wszystkich pojazdów skompletowanych zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2018, 2019 i 2020, zgodnie z poniższymi wzorami. Nową wartość B₀ stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

Wzór 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

gdzie:

- A_i oznacza wartość A_y , obliczoną zgodnie ze wzorem 2 dla danego roku kalendarzowego;
 n_i oznacza liczbę niekompletnych pojazdów podstawowych powiązanych z pojazdami skompletowanymi zarejestrowanymi w danym roku kalendarzowym;

Wzór 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

gdzie:

- A_y oznacza średnią stosunku między M_{fi} i M_{bi} dla każdego z lat kalendarzowych 2018–2020;
 M_{fi} oznacza masę niekompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy powiększoną o dodaną masę standardową zgodnie z definicją w sekcji 5 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008;
 M_{bi} oznacza masę niekompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy;
 n oznacza liczbę niekompletnych pojazdów podstawowych powiązanych z pojazdami skompletowanymi zarejestrowanymi w danym roku kalendarzowym.

b) Opór toczenia pojedynczego pojazdu

Opór toczenia pojazdu podstawowego stosuje się do celów pkt 3.2.3.2.2.2 lub 3.2.4.1.1.2 podzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

c) Powierzchnia czołowa

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego należącego do rodziny macierzy obciążenia drogowego producent określa termin »Af«, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.3 podzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zgodnie z jedną z następujących opcji:

- (i) powierzchnia czołowa pojazdu reprezentatywnego z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w m²;
(ii) średnia wartość powierzchni czołowej pojazdu *High* i pojazdu *Low* z rodziny interpolacji, w m²;
(iii) powierzchnia czołowa pojazdu *High* z rodziny interpolacji, w przypadku gdy metoda interpolacji nie jest stosowana, w m².

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego, który nie należy do rodziny macierzy obciążenia drogowego, stosuje się wartość powierzchni czołowej pojazdu *High* z rodziny interpolacji.

1.2.5. Reprezentatywność wartości kontrolnego poziomu emisji CO₂

Komisja co roku ocenia reprezentatywność średnich wartości monitorowanych kontrolnego poziomu emisji CO₂ zgłoszonych przez producenta pojazdu podstawowego w porównaniu ze średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ powiązanych pojazdów skompletowanych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym. Komisja informuje producenta pojazdu podstawowego o stwierdzonych rozbieżnościach między tymi wartościami.

W przypadku wystąpienia rozbieżności wynoszącej co najmniej 4 % w ciągu każdego z dwóch kolejnych lat kalendarzowych Komisja wykorzystuje średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ pojazdów skompletowanych w kolejnym roku kalendarzowym w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta pojazdu podstawowego lub grupy w danym roku.”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą z świadectwa zgodności wydanego przez producenta danego lekkiego pojazdu użytkowego lub są z nim zgodne. W przypadku informacji szczegółowych niedostępnych w świadectwie zgodności należy podać szczegółowe informacje z dokumentacji homologacji typu lub z informacji przekazanych przez producenta pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 1.2.3. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. W przypadku gdy w świadectwie zgodności podano zarówno masę minimalną, jak i maksymalną lekkiego pojazdu użytkowego, do celów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie stosują tylko wartość maksymalną. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.”.
-