

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2021/488**z dnia 22 marca 2021 r.****zmieniająca decyzje wykonawcze (UE) 2020/174 i (UE) 2020/1167 w odniesieniu do stosowania zatwierdzonych technologii innowacyjnych w niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych, które mogą być zasilane gazem płynnym, sprężonym gazem ziemnym i E85****(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. 11 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 9 lipca 2020 r. producenci Škoda Auto a.s, Ford-Werke GmbH, Groupe Renault, FCA Italy S.p.A, SEAT S.A., Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA oraz OPEL Automobile GmbH wspólnie złożyli wniosek, na podstawie art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 427/2014 ⁽³⁾, w sprawie zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/174 ⁽⁴⁾ w celu umożliwienia stosowania wysokosprawnych alternatorów 12-woltowych zatwierdzonych jako technologia innowacyjna na podstawie wspomnianej decyzji także w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) i E85.
- (2) W dniu 11 grudnia 2020 r. producenci Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd oraz Renault SA wspólnie złożyli wniosek, na podstawie art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 427/2014, w sprawie zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/1167 ⁽⁵⁾ w celu umożliwienia stosowania 48-woltowych wysokosprawnych zespołów silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, zatwierdzonych jako technologia innowacyjna na podstawie wspomnianej decyzji, także w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) i E85, oraz w niektórych takich pojazdach będących hybrydowymi pojazdami elektrycznymi.
- (3) Komisja oceniła oba wnioski zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 427/2014 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 (wersja z lipca 2018 r.) ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/174 z dnia 6 lutego 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, technologii stosowanej w wysokosprawnych alternatorach 12-woltowych przeznaczonych do stosowania w niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach dostawczych jako technologii innowacyjnej (Dz.U. L 35 z 7.2.2020, s. 13).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1167 z dnia 6 sierpnia 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych hybrydowych samochodach osobowych z napędem elektrycznym oraz lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej (Dz.U. L 258 z 7.8.2020, s. 15).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

- (4) Ponieważ oba wnioski dotyczą wyjaśnienia w zakresie stosowania technologii innowacyjnych w pojazdach, które mogą być zasilane LPG, CNG i E85, należy odnieść się do tych wniosków w jednej decyzji wykonawczej.
- (5) W odniesieniu do obu wniosków należy wyjaśnić, że ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych można określić również wtedy, gdy są one instalowane w pojazdach zasilanych LPG, CNG i E85. Z zastrzeżeniem dodania pewnych czynników specyficznych dla danego paliwa, metody określania ograniczenia emisji CO₂ określone w decyzjach wykonawczych (UE) 2020/174 i (UE) 2020/1167 uznaje się zatem za odpowiednie do określania ograniczenia emisji CO₂ związanego ze stosowaniem technologii innowacyjnych, których dotyczą wnioski, w pojazdach napędzanych tymi paliwami.
- (6) Jednak jeżeli chodzi o E85, ze względu na ograniczoną dostępność tego paliwa na rynku unijnym jako całości nie należy go odróżniać od benzyny na potrzeby metody określania ograniczenia emisji CO₂.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzje wykonawcze (UE) 2020/174 i (UE) 2020/1167,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiany w decyzji wykonawczej (UE) 2020/174

W decyzji wykonawczej (UE) 2020/174 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) są w nią wyposażone samochody osobowe (M₁) i lekkie pojazdy dostawcze (N₁) z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które mogą być zasilane benzyną, olejem napędowym, gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E85 lub połączeniem tych paliw;”;
 - b) w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) ppkt (i) oraz (ii) otrzymują brzmienie:

„(i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną lub E85, innych niż turbodoładowane;

„(ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną lub E85;”;
 - (ii) dodaje się ppkt (iv)–(vii) w brzmieniu:

„(iv) 74,6 % dla pojazdów zasilanych LPG, innych niż turbodoładowane;

(v) 74,1 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych LPG;

(vi) 76,3 % dla pojazdów zasilanych CNG, innych niż turbodoładowane;

(vii) 75,7 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych CNG.”;
- 2) w art. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku gdy technologia innowacyjna jest zainstalowana w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu flex-fuel, organ udzielający homologacji typu rejestruje poświadczony ograniczenie emisji CO₂ w następujący sposób:

 - a) dla pojazdu dwupaliwowego wykorzystującego benzynę i paliwa gazowe – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do LPG lub CNG;
 - b) dla pojazdu typu flex-fuel wykorzystującego benzynę i E85 – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do benzyny.”;
- 3) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Zmiany w decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167

W decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) instaluje się ją w samochodach osobowych (M_1) lub lekkich pojazdach użytkowych (N_1) spełniających następujące warunki:
 - (i) pojazdy z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania (konwencjonalne pojazdy wyposażone w silniki spalinowe), które mogą być zasilane benzyną, olejem napędowym, gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E85 lub połączeniem tych paliw;
 - (ii) hybrydowe pojazdy elektryczne niedoładowywane zewnątrz, które mogą być zasilane paliwami, o których mowa w ppkt (i), i w przypadku których wartości nieskorygowane zużycia paliwa oraz emisji CO₂ można wykorzystać zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.”;
 - b) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) ppkt oraz (ii) otrzymują brzmienie:
 - „(i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną lub E85, innych niż turbodoładowane;
 - (ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną lub E85.”;
 - (ii) dodaje się ppkt (iv)–(vii) w brzmieniu:
 - „(iv) 74,6 % dla pojazdów zasilanych LPG, innych niż turbodoładowane;
 - (v) 74,1 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych LPG;
 - (vi) 76,3 % dla pojazdów zasilanych CNG, innych niż turbodoładowane;
 - (vii) 75,7 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych CNG.”;
 - 2) w art. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku gdy technologia innowacyjna jest zainstalowana w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu flex-fuel, organ udzielający homologacji typu rejestruje poświadczone ograniczenie emisji CO₂ w następujący sposób:

 - a) dla pojazdu dwupaliwowego wykorzystującego benzynę i paliwa gazowe – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do LPG lub CNG;
 - b) dla pojazdu typu flex-fuel wykorzystującego benzynę i E85 – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do benzyny.”;
 - 3) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 marca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2020/174 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:
a) tabela 2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 2

Zużycie mocy skutecznej

Typ silnika	Zużycie mocy skutecznej (V_{pe}) [l/kWh]
Silniki benzynowe/E85	0,264
Silniki benzynowe/E85 z turbodoładowaniem	0,280
Silniki na olej napędowy	0,220
Silniki na LPG	0,342
Silniki na LPG z turbodoładowaniem	0,363
	Zużycie mocy skutecznej (V_{pe}) [m ³ /kWh]
Silniki na CNG (G20)	0,259
Silniki na CNG (G20) z turbodoładowaniem	0,275”

- b) tabela 3 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 3

Współczynnik konwersji paliw (CF)

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji (CF) [g CO ₂ /l]
Benzyna/E85	2 330
Olej napędowy	2 640
LPG	1 629
	Współczynnik konwersji (CF) [g CO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795”

- 2) w pkt 8 wprowadza się następujące zmiany:
tabela 4 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 4

Korekta CO₂ w związku z dodatkową masą

Benzyna/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO ₂ /km]	0,0277• Δm
Olej napędowy (ΔCO_{2mD}) [g CO ₂ /km]	0,0383• Δm
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [g CO ₂ /km]	0,0251• Δm
CNG ($\Delta CO_{2mCNG(G20)}$) [g CO ₂ /km]	0,0209• Δm ”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 3.2 tabele 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„Tabela 2

Zużycie mocy skutecznej

Typ silnika	Zużycie mocy skutecznej (V_{pe}) [l/kWh]
Silniki benzynowe/E85	0,264
Silniki benzynowe/E85 z turbodoładowaniem	0,280
Silniki na olej napędowy	0,220
Silniki na LPG	0,342
Silniki na LPG z turbodoładowaniem	0,363
	Zużycie mocy skutecznej (V_{pe}) [m^3/kWh]
Silniki na CNG (G20)	0,259
Silniki na CNG (G20) z turbodoładowaniem	0,275

Tabela 3

Współczynnik konwersji paliw (CF)

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji (CF) [$g CO_2/l$]
Benzyna/E85	2 330
Olej napędowy	2 640
LPG	1 629
	Współczynnik konwersji (CF) [$g CO_2/m^3$]
CNG (G20)	1 795”;

2) w pkt 3.5 tabela 4 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 4

Korekta CO_2 w związku z dodatkową masą

Benzyna/E85 (ΔCO_{2mP}) [$g CO_2/km$]	$0,0277 \cdot \Delta m$
Olej napędowy (ΔCO_{2mD}) [$g CO_2/km$]	$0,0383 \cdot \Delta m$
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [$g CO_2/km$]	$0,0251 \cdot \Delta m$
CNG ($\Delta CO_{2mCNG(G20)}$) [$g CO_2/km$]	$0,0209 \cdot \Delta m$ ”.