

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1168**z dnia 6 sierpnia 2020 r.****zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/587 w odniesieniu do energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego diody elektroluminescencyjne w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi****(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 19 listopada 2019 r. producenci FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover LTD, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s oraz Ford-Werke GmbH („wnioskodawcy”) wspólnie przedłożyli wniosek zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ w sprawie zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/587 ⁽³⁾, tak aby energooszczędne oświetlenie zewnętrzne pojazdów wykorzystujące diody elektroluminescencyjne (LED) zatwierdzone jako technologia innowacyjna na mocy tej decyzji obejmowało oświetlenie w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi.
- (2) W szczególności wnioskodawcy zwrócili się z wnioskiem o objęcie decyzją wykonawczą (UE) 2016/587 energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego LED w samochodach osobowych, które mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub etanolem (E85) oraz o odpowiednie dostosowanie określonych współczynników w metodzie badania w celu określenia oszczędności CO₂.
- (3) Komisja oceniła wniosek zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽⁴⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁵⁾ (wersja z lipca 2018 r.) ⁽⁶⁾.
- (4) W związku z coraz większym wykorzystaniem LPG i CNG w nowych samochodach osobowych należy wyjaśnić, że oszczędności CO₂ wynikające ze stosowania energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego LED w pojazdach, które mogą być napędzane takimi paliwami, powinny zostać uwzględnione jako oszczędności CO₂ związane z technologią innowacyjną.
- (5) W odniesieniu do pojazdów napędzanych LPG i CNG, z zastrzeżeniem dodania niektórych współczynników dotyczących paliwa, uznaje się, że metoda badania określona w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2016/587 jest odpowiednia do określenia oszczędności CO₂ wynikających z oświetlenia LED w samochodach osobowych zasilanych tymi paliwami.
- (6) Jeżeli chodzi o E85, z uwagi na jego ograniczoną dostępność na rynku unijnym jako całości, paliwa tego nie należy odróżniać od benzyny do celów określania oszczędności emisji CO₂.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą (UE) 2016/587,

⁽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⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/587 z dnia 14 kwietnia 2016 r. w sprawie zatwierdzenia technologii stosowanej w energooszczędnym oświetleniu zewnętrznym pojazdów wykorzystującym diody elektroluminescencyjne jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 101 z 16.4.2016, s. 17).

⁽⁴⁾ 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 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ 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).

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji wykonawczej (UE) 2016/587 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„1. Producent może zwrócić się o poświadczenie oszczędności CO₂ z jednego lub kilku zewnętrznych oświetleń LED przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M₁ z silnikiem spalinowym spalania wewnętrznego lub w hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie typu M₁ (NOVC-HEV), które spełniają wymogi pkt 5.3.2 ppkt 3 załącznika 8 do regulaminu nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, w tym takich pojazdach, które poza benzyną lub olejem napędowym mogą być zasilane gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E85, lub mieszkanką tych paliw, i pod warunkiem że pojazdy te są wyposażone w z co najmniej jeden zestaw poniższych świateł LED:”;
 - b) w akapicie drugim odniesienie do art. 9 ust. 1 zastępuje się odniesieniem do „art. 9 ust. 1 lit. a)”;
- 2) w art. 3 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy energooszczędne oświetlenie zewnętrzne LED jest zainstalowane w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu flex-fuel organ udzielający homologacji zapisuje oszczędności CO₂ w następujący sposób:

 - a) dla pojazdu dwupaliwowego wykorzystującego benzynę i paliwa gazowe – wartość oszczędności CO₂ w odniesieniu do LPG lub CNG;
 - b) w odniesieniu do pojazdu typu flex-fuel, w którym stosuje się benzynę i E85 – wartość ograniczenia emisji CO₂ w odniesieniu do benzyny.

4. Poświadczone oszczędności CO₂ odpowiadające kodowi ekoinnowacji nr 19 można uwzględniać jedynie przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów do dnia 31 grudnia 2020 r.”;
- 3) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pozycja CF otrzymuje brzmienie:

„CF – Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3”;
 - (ii) pozycja V_{pe} otrzymuje brzmienie:

„V_{pe} – Zużycie mocy skutecznej określone w tabeli 2”;
 - b) w pkt 6 pozycja V_{pe}, wraz z tabelą 2, oraz pozycja CF, wraz z tabelą 3, otrzymują brzmienie:

„V_{pe} Zużycie mocy skutecznej zdefiniowane w tabeli 2

Tabela 2

Zużycie mocy skutecznej

Rodzaj 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
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

CF: Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3

Tabela 3

Współczynnik konwersji paliw (CF)

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

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca
