

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1499

z dnia 2 czerwca 2017 r.

zmieniające załączniki I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 w celu ich dostosowania do zmian regulacyjnej procedury badań w zakresie pomiaru emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 9 akapit drugi oraz art. 13 ust. 6 akapit czwarty,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Nowa regulacyjna procedura badań na potrzeby pomiarów emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych oraz ich zużycia paliwa, światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP), określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽²⁾, zastąpi z dniem 1 września 2017 r. nowy europejski cykl jezdny (NEDC), stosowany obecnie na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽³⁾. WLTP ma zapewnić bardziej odpowiadające rzeczywistym warunkom jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa.
- (2) W celu uwzględnienia rozbieżności w zakresie poziomu emisji CO₂ mierzonych zgodnie z obecną procedurą NEDC i nową procedurą WLTP, na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/1153 ⁽⁴⁾ ustanowiono metodę na potrzeby korelacji tych wartości.
- (3) Metodę korelacji należy stosować w okresie stopniowego wprowadzania WLTP do końca 2020 r. w celu zapewnienia możliwości zweryfikowania osiągnięcia przez producentów docelowych poziomów emisji CO₂ w tym okresie na podstawie wartości emisji ustalonych zgodnie z NEDC. Wskutek powyższego indywidualne docelowe poziomy emisji CO₂ ustalone zgodnie z WLTP powinny być stosowane ze skutkiem od roku kalendarzowego 2021.
- (4) W roku 2020 emisje CO₂ ze wszystkich zarejestrowanych nowych pojazdów mają być określone na podstawie zarówno NEDC, jak i WLTP zgodnie z metodologią korelacji. Dzięki monitorowaniu obu tych wartości emisji CO₂ powinny być dostępne solidne zbiory danych na potrzeby porównywania poziomu emisji uzyskanego na

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, 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 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 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).

podstawie tych dwóch procedur badań. Przedmiotowe zbiory danych powinny umożliwiać ustalenie docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie WLTP o rygorystyczności porównywalnej z poziomami określonymi na podstawie pomiarów w ramach NEDC zgodnie z wymogiem określonym w art. 13 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011.

- (5) W celu ustanowienia docelowego indywidualnego poziomu emisji dla danego producenta w 2021 r. jako wartość referencyjną należy stosować średnią emisji CO₂ WLTP dla nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w 2020 r. Docelowy indywidualny poziom emisji należy ustalać, zwiększając lub zmniejszając powyższą wartość referencyjną proporcjonalnie do wyników producenta w zakresie osiągnięcia docelowego poziomu na podstawie NEDC w 2020 r.
- (6) W celu zagwarantowania trwałej porównywalności docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie WLTP z upływem czasu, należy uwzględnić coroczne zmiany średniej masy floty pojazdów danego producenta.
- (7) Do szczegółowych danych, które mają być monitorowane po wprowadzeniu WLTP, należy dodać nowe parametry. W ramach WLTP emisje CO₂ mają być obliczane z uwzględnieniem szczególnej konfiguracji każdego pojazdu. W celu zagwarantowania możliwości identyfikacji pojazdów i skutecznej weryfikacji danych przez producentów i przez Komisję, należy oprzeć monitorowanie na numerach identyfikacyjnych pojazdów.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki I i II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego 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 2 czerwca 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się pkt 3, 4 i 5 w brzmieniu:

„3. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2021 r. oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cel2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w 2020 r. określony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 (*) bez uwzględniania ograniczenia emisji CO_2 wynikającego z zastosowania przepisów art. 12 wspomnianego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152 (**) bez uwzględniania ograniczenia emisji CO_2 wynikającego z zastosowania przepisów art. 12 wspomnianego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{\text{cel 2020}}$ oznacza indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 lit. c) niniejszego załącznika.

4. Począwszy od 2021 r., indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Indywidualny poziom emisji} = \text{WLTP}_{\text{cel referencyjny}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{cel referencyjny}}$ oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji w 2021 r. obliczony zgodnie z pkt 3;

a oznacza a zdefiniowane w pkt 1 lit. c);

M_o oznacza średnią wartość masy (M), zdefiniowaną w pkt 1, nowych zarejestrowanych lekkich samochodów dostawczych w docelowym roku w kilogramach (kg);

M_0 oznacza M_0 zdefiniowane w pkt 1 lit. c);

$M_{o,2020}$ oznacza średnią wartość masy (M), zdefiniowaną w pkt 1, nowych zarejestrowanych lekkich samochodów dostawczych w 2020 r. w kilogramach (kg);

$M_{0,2020}$ oznacza wartość M_0 mającą zastosowanie w roku referencyjnym 2020.

5. W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo w odniesieniu do opartego na NEDC indywidualnego poziomu emisji na rok 2021, poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o WLTP oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{\text{cel2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$\text{NEDC}_{\text{cel 2021}}$ oznacza indywidualny poziom emisji na 2021 r. przyznany przez Komisję na podstawie art. 11 niniejszego rozporządzenia.

(*) 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).

(**) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A pkt 1.1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w akapicie pierwszym wprowadza się następujące zmiany:

— w lit. g) oraz n) dodaje się słowa:

„(NEDC i WLTP)”,

— dodaje się litery w brzmieniu:

„p) masa próbna WLTP;

q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;

r) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów określony zgodnie z pkt 5.0 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151”;

(ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku roku kalendarzowego 2017 dane, o których mowa w lit. g), odnośnie do wartości emisji CO₂ WLTP, oraz w lit. n), odnośnie do ograniczenia emisji WLTP wynikającego ze stosowania innowacji ekologicznych, a także dane, o których mowa w lit. p) i r), mogą być podawane na zasadzie dobrowolności.

Począwszy od roku kalendarzowego 2018, państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 8, wszystkie parametry wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części C sekcja 2 niniejszego załącznika.”;

b) w części C sekcja 2 w tabeli z nagłówkiem „Szczegółowe dane z monitoringu – zapis dotyczący jednego pojazdu” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pozycja g) otrzymuje brzmienie:

„g)	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC
	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP (od 2018 r.)”

(ii) pozycja n) otrzymuje brzmienie:

„n)	Kod innowacji ekologicznych
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ NEDC, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ WLTP, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych (od 2018 r.)”

(iii) po lit. o) dodaje się lit. p), q) oraz r) w brzmieniu:

„p)	masa próbna WLTP
q)	współczynnik odchylenia De (o ile jest znany)
	współczynnik weryfikacji (o ile jest znany)
r)	numer identyfikacyjny rodziny pojazdów”

(iv) w uwadze 1 skreśla się zdanie drugie.