

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1502**z dnia 2 czerwca 2017 r.****zmieniające załączniki I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 w celu ich dostosowania do zmian regulacyjnej procedury badań w zakresie pomiaru emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych****(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. 8 ust. 9 akapit drugi oraz art. 13 ust. 7 akapit drugi,

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 określane 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 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. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
- (5) W celu ustanowienia docelowego indywidualnego poziomu emisji dla danego producenta w 2021 r. jako wartość referencyjną należy stosować średnią emisji CO₂ na podstawie WLTP dla nowych samochodów 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, 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).

- (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 (WE) nr 443/2009,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 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 (WE) nr 443/2009 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:

$$\text{Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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 (*) i obliczony zgodnie z art. 4 akapit drugi tiret szóste wspomnianego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO_2 wynikającego z zastosowania przepisów art. 5a i 12 wspomnianego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/1153 (**) i obliczony zgodnie z art. 4 akapit drugi tiret szóste wspomnianego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO_2 wynikającego z zastosowania przepisów art. 5a i 12 wspomnianego rozporządzenia;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ 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:

$$\text{Indywidualny poziom emisji} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M\emptyset - M_0) - (M\emptyset_{2020} - M_{0,2020})]$$

Gdzie:

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

a zdefiniowano w pkt 1 lit. c);

$M\emptyset$ oznacza średnią wartość masy (M), zdefiniowaną w pkt 1, nowych zarejestrowanych pojazdów w docelowym roku w kilogramach (kg);

M_0 zdefiniowano w pkt 1;

$M\emptyset_{2020}$ oznacza średnią wartość masy (M), zdefiniowaną w pkt 1, nowych zarejestrowanych pojazdów 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:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

Gdzie:

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ 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 (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

(**) 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).;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe dane dla każdego nowego samochodu osobowego na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja (w stosownych przypadkach);
- d) marka i nazwa handlowa;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) całkowita liczba nowych rejestracji;
- g) masa w stanie gotowym do jazdy;
- h) indywidualny poziom emisji CO₂ (NEDC i WLTP);
- i) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- j) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- k) pojemność silnika;
- l) zużycie energii elektrycznej;
- m) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną (NEDC i WLTP);
- n) maksymalna moc netto;
- o) numer identyfikacyjny pojazdu;
- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;
- r) kategoria pojazdu zarejestrowanego.

W przypadku roku kalendarzowego 2017 dane, o których mowa w lit. g), odnośnie do wartości emisji CO₂ WLTP, oraz w lit. l), odnośnie do ograniczenia emisji WLTP wynikającego z eko-innowacji, a także dane, o których mowa w lit. n), o) i q) mogą jednak 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.

Państwa członkowskie udostępniają dane, o których mowa w lit. f), za lata kalendarzowe 2017 i 2018.”

b) część C otrzymuje brzmienie:

„CZĘŚĆ C – Format przekazywania danych

Dla każdego roku państwa członkowskie przekazują informacje określone w części A pkt 1 i 3 w następującym formacie:

Sekcja 1 – Dane z monitoringu w formie zagregowanej

Państwo członkowskie (1)	
Rok	
Źródło danych	

Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
(!) Dwuliterowe kody ISO 3166 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to odpowiednio „EL” i „UK”.	

Sekcja 2 – Szczegółowe dane z monitoringu – zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu
a)	Nazwa producenta – standardowe oznaczenie UE
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)
	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego (!)
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Rodzaj
	Wariant
	Wersja
d)	Marka i nazwa handlowa
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Całkowita liczba nowych rejestracji (dla lat 2017 i 2018)
g)	Masa w stanie gotowym do jazdy
h)	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC
	Indywidualne poziomy emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP (od 2019 r.)
i)	Rozstaw osi
	Rozstaw kół osi kierowanej (oś 1)
	Rozstaw kół drugiej osi (oś 2)
j)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
k)	Pojemność silnika (cm ³)
l)	Zużycie energii elektrycznej (Wh/km)
m)	Kod ekoinnowacji
	Całkowite graniczenie emisji CO ₂ NEDC, dzięki ekoinnowacjom
	Całkowite graniczenie emisji CO ₂ WLTP, dzięki ekoinnowacjom (od 2019 r.)

Odniesienie do części A pkt 1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu
n)	Maksymalna moc netto
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu (od 2019 r.)
p)	Masa próbna WLTP (od 2019 r.)
q)	Współczynnik odchylenia De (jeżeli występuje)
	Współczynnik weryfikacji (jeżeli występuje)
r)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego

(¹) W przypadku homologacji krajowej pojazdów produkowanych w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta – standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA” w zależności od przypadku.”.