

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2019/986**z dnia 7 marca 2019 r.****zmieniające załączniki I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do monitorowania emisji CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych, którym udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu****(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 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od dnia 1 września 2019 r. wszystkie pojazdy lekkie będą podlegać nowej regulacyjnej procedurze badań dotyczącej pomiaru emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz ich 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⁾. Należy zatem ustanowić nową metodę określania emisji CO₂ i zużycia paliwa pojazdów kategorii N1, którym udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowego („pojazdy budowane wieloetapowo”).
- (2) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 510/2011 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 niekompletnych pojazdów podstawowych, które zostaną przyznane temu producentowi, są znane w momencie produkcji i sprzedaży niekompletnego pojazdu podstawowego, a nie dopiero w momencie, w którym producent na ostatnim etapie wprowadza do obrotu pojazd skompletowany.
- (3) Przy określaniu poziomu emisji CO₂ niekompletnego pojazdu podstawowego należy zastosować metodę interpolacji określoną w rozporządzeniu (UE) 2017/1151, przy czym wartości początkowe należy wyznaczyć w taki sposób, aby wartości emisji CO₂ i masy były w możliwie dużym stopniu reprezentatywne dla odpowiadającym im wartości ustalonych później w odniesieniu do końcowego pojazdu skompletowanego. Aby zapewnić spójność, obliczanie docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta pojazdu podstawowego powinno uwzględniać wartości masy określone w tym celu.
- (4) Producent pojazdu podstawowego powinien zgłosić Komisji wartości początkowe zastosowane na potrzeby metody interpolacji oraz poziom emisji CO₂ i wartości masy w odniesieniu do niekompletnego pojazdu podstawowego. Jednocześnie państwa członkowskie powinny nadal zgłaszać Komisji indywidualny poziom emisji CO₂ i masę końcowych pojazdów skompletowanych.
- (5) Na podstawie tych zgłoszonych danych Komisja powinna stale oceniać reprezentatywność wartości emisji CO₂ pojazdu podstawowego oraz informować producentów o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach. W przypadku znacznej i stałej rozbieżności między średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ końcowego pojazdu skompletowanego a średnią wartości kontrolnego poziomu emisji CO₂ ustalonych w odniesieniu do producenta pojazdu podstawowego, wartości dla końcowych pojazdów skompletowanych powinny zostać wykorzystane do ustalenia, czy producenci przestrzegają swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji.

⁽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 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).

(6) 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 7 marca 2019 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 pkt 1 lit. c) dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku niekompletnych pojazdów budowanych wieloetapowo, o których mowa w załączniku II część A pkt 1a, zamiast wartości M stosuje się masę kontrolną (M_{mon}). Masę kontrolną oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

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

gdzie:

MRO_{base} i B_0 są określone w załączniku II część A pkt 1a.1 lit. a);

2) w załączniku II część A wprowadza się następujące zmiany:

a) uchyla się pkt 1.2 ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2021 r.;

b) dodaje się pkt 1a, 1a.1, 1b i 1c w brzmieniu:

„1a. Indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdów kategorii N₁ budowanych wieloetapowo określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151

Ze skutkiem od dnia 1 września 2019 r. w odniesieniu do każdego niekompletnego pojazdu podstawowego kategorii N₁ podlegającego wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE producent określa i zgłasza Komisji indywidualny poziom emisji CO₂ tego pojazdu podstawowego, zwany dalej »kontrolnym poziomem emisji CO₂«, zgodnie z metodą określoną w pkt 1a1.

Komisja wykorzystuje kontrolny poziom emisji CO₂ niekompletnego pojazdu podstawowego zgłoszony jej zgodnie z akapitem pierwszym w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta pojazdu podstawowego w roku kalendarzowym, w którym pojazd skompletowany budowany wieloetapowo został zarejestrowany, z wyjątkiem sytuacji, gdy spełnione są warunki, o których mowa w pkt 1b.

W przypadku kompletnych pojazdów podstawowych do celów monitorowania emisji CO₂ stosuje się poziom emisji CO₂ i masę pojazdu gotowego do jazdy.

1a.1. Obliczenie indywidualnego poziomu emisji CO₂ niekompletnego pojazdu podstawowego

Producent pojazdu podstawowego oblicza wartość kontrolnego poziomu emisji CO₂ w odniesieniu do pojedynczego niekompletnego pojazdu podstawowego zgodnie z metodą interpolacji, o której mowa w subzałączniku 7 pkt 3.2.3.2 lub 3.2.4 w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, w zależności od metody stosowanej w odniesieniu do homologacji typu emisji pojazdu podstawowego, przy czym warunki są określone w tym punkcie, z następującymi wyjątkami:

a) Masa pojedynczego pojazdu

Termin » TM_{ind} «, o którym mowa w subzałączniku 7 pkt 3.2.3.2.2.1 lub 3.2.4.1.1.1 w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zastępuje się masą standardową pojazdu podstawowego, DM_{base} lub, w stosownych przypadkach, masą testową pojazdu Low (pojazd o niskiej emisji), TM_{L} albo masą testową pojazdu High (pojazd o wysokiej emisji), TM_{H} .

DM_{base} oblicza się według następującego wzoru:

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

gdzie:

MRO_{base} oznacza masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy zgodnie z definicją w pkt 3.2.5 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151

B_0 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 technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita minus masa pojazdu podstawowego gotowego do jazdy, pomnożona przez B_0 , minus 25 kg.

Wartość B_0 oblicza się jako średnią ważoną wskaźnika między sumą masy gotowych do jazdy niekompletnych pojazdów podstawowych w odniesieniu do wszystkich pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym, a dodaną masą standardową obliczoną zgodnie z sekcją 5 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, oraz masą gotowych do jazdy pojazdów podstawowych w odniesieniu do wszystkich pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2015, 2016 i 2017.

Wartość B_0 koryguje się do dnia 31 października 2021 r. na podstawie odpowiednich wartości masy pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2018, 2019 i 2020, obliczonych według następujących wzorów:

Wzór 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

gdzie:

A_y oznacza średnią ważoną wskaźnika między M_{fi} i M_{bi}

M_{fi} oznacza masę pojazdu podstawowego gotowego 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 pojazdu podstawowego gotowego do jazdy

n oznacza liczbę pojazdów podstawowych w przypadku wszystkich pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym

Wzór 2:

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

gdzie:

A_i oznacza średnią ważoną obliczoną według wzoru 1

n_i oznacza liczbę pojazdów podstawowych w przypadku wszystkich pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych w jednym roku kalendarzowym

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 .

b) Opór toczenia pojedynczego pojazdu

Opór toczenia pojazdu podstawowego stosuje się do celów subzałącznika 7 pkt 3.2.3.2.2.2 lub 3.2.4.1.1.2 w załączniku 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 subzałączniku 7 pkt 3.2.3.2.2.3 w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, zgodnie z jedną z następujących możliwości:

(i) powierzchnia czołowa pojazdu reprezentatywnego z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w m^2 ;

(ii) średnia wartość powierzchni czołowej pojazdu High i pojazdu Low z rodziny interpolacji, w m^2 ;

(iii) powierzchnia czołowa pojazdu High z rodziny interpolacji, w przypadku gdy metoda interpolacji nie jest stosowana, w m^2 .

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

1b. Reprezentatywność wartości kontrolnego poziomu emisji CO₂

Co roku, począwszy od roku kalendarzowego 2020, Komisja ocenia reprezentatywność średnich wartości kontrolnego poziomu emisji CO₂ zgłoszonych przez producenta pojazdu podstawowego w porównaniu ze średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ pojazdów skompletowanych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym i informuje o tym producenta pojazdu podstawowego.

Jeżeli ocena ta wykaże rozbieżność o co najmniej 4 % między średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich pojazdów skompletowanych a średnią kontrolnych poziomów emisji CO₂ wszystkich powiązanych pojazdów podstawowych producenta w ciągu każdego z dwóch kolejnych lat kalendarzowych, Komisja wykorzystuje średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ pojazdów skompletowanych w następnym roku kalendarzowym w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta pojazdu podstawowego lub grupy producentów w tym roku. W przypadku utrzymujących się rozbieżności obliczenie powtarza się co trzy lata.

1c. Zgłaszanie danych przez producentów pojazdów podstawowych

Producenci pojazdów podstawowych zgłaszają Komisji do dnia 28 lutego każdego roku następujące dane w odniesieniu do każdego niekompletnego lub kompletnego pojazdu podstawowego zgłoszonego do wielostopniowej homologacji typu i sprzedanego przez nich w poprzednim roku kalendarzowym w Unii:

- a) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - b) identyfikator rodziny interpolacji;
 - c) indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego;
 - d) powierzchnia czołowa (określić właściwą opcję);
 - e) opór toczenia pojazdu podstawowego;
 - f) masa kontrolna;
 - g) masa pojazdu podstawowego gotowego do jazdy;
 - h) masa reprezentatywna dla obciążenia pojazdu zgodnie z definicją w pkt 1a.1 niniejszego załącznika.”;
- c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą z certyfikatu zgodności lub są spójne z certyfikatem zgodności wydanym przez producenta danego lekkiego samochodu dostawczego. Inne szczegóły należy pobrać z dokumentacji homologacji typu lub z informacji zgłoszonych przez producenta pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 1c. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zapewnić odpowiednią dokładność procedury monitorowania. W przypadku gdy w certyfikacie zgodności podano zarówno masę minimalną, jak i maksymalną lekkiego samochodu dostawczego, 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.”.
