

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1839

z dnia 31 października 2019 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1152 w odniesieniu do określania wartości CO₂ WLTP dla niektórych kategorii nowych lekkich pojazdów użytkowych i sprawozdawczości w zakresie tych wartości oraz dostosowania danych wejściowych dla narzędzia korelacji

(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 pierwszy oraz art. 13 ust. 6 akapit trzeci,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Lekkie pojazdy użytkowe, w przypadku których homologacja typu została udzielona na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 ⁽²⁾ oraz rozszerzona na podstawie art. 2 akapit czwarty tego rozporządzenia, mogą być wprowadzane do obrotu w 2020 r. – a jako pojazdy z końcowej partii produkcji do czerwca 2022 r. – przy czym wartości emisji CO₂ są określone zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdnym (NEDC).
- (2) Pojazdy te należy jednak odpowiednio uwzględnić na potrzeby obliczenia docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ mających zastosowanie do producentów w latach 2021–2024 oraz na potrzeby weryfikacji zgodności z tymi poziomami w latach 2021 i 2022 zgodnie z pkt 1–5 części B załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 ⁽³⁾.
- (3) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152 ⁽⁴⁾ ustanowiono metodę korelacji wartości emisji CO₂ NEDC z wartościami emisji określonymi zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą badań pojazdów lekkich (WLTP) ustanowioną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁵⁾. W rozporządzeniu (UE) 2017/1152 należy zatem doprecyzować, które wartości emisji CO₂ WLTP należy przypisać tej konkretnej grupie lekkich pojazdów użytkowych w celu zapewnienia, by wartości te uwzględniały wartości emisji CO₂, które należy określać dla tej grupy pojazdów od dnia 1 stycznia 2021 r. zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

- (4) Rozporządzenie (UE) 2019/631 stanowi, że dla unijnego parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowe poziomy emisji CO₂ na lata 2025 i 2030 należy obliczać na podstawie emisji CO₂ mierzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2020 r. (dalej „zmierzone wartości emisji CO₂”).
- (5) W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/1152 ustanowiono przepisy dotyczące obliczania i zgłaszania przez producentów tych zmierzonych wartości emisji CO₂. Należy jednak doprecyzować sposób określania tych wartości, zwłaszcza w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnątrz (NOVC-HEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV).
- (6) Należy również wyjaśnić sposób określania zmierzonych wartości emisji CO₂ w przypadku, gdy do celów homologacji typu przeprowadza się wiele badań emisji CO₂.
- (7) Korelacji wartości emisji CO₂ z pojazdów NOVC-HEV i OVC-HEV należy dokonywać na podstawie badań fizycznych pojazdu, a nie na podstawie symulacji wykonanych przy użyciu narzędzia korelacji, ze względu na złożoność procesu dostosowania narzędzia korelacji w celu uwzględnienia takich technologii pojazdów. Aby zapewnić skuteczną weryfikację wyników korelacji, dane z badań technicznych dotyczące tych pojazdów powinny być przekazywane Komisji w taki sam sposób jak w przypadku pojazdów konwencjonalnych.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1152.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/1152 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3 ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) w odniesieniu do pojazdów z końcowej partii produkcji, o których mowa w art. 27 dyrektywy 2007/46/WE, oraz pojazdów kategorii N1 o masie odniesienia między 2 380 kg i 2 610 kg, w przypadku których homologacje typu udzielone – w odniesieniu do ich silników – na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 zostały rozszerzone na podstawie art. 2 akapit czwarty tego rozporządzenia („pojazdy kategorii N1 wywodzące się z pojazdów ciężkich”), zmierzone wartości CO₂ NEDC oraz, jeżeli są dostępne, wartości CO₂ NEDC.”;

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W odniesieniu do zarejestrowanych w 2020 r. pojazdów kategorii N1 wywodzących się z pojazdów ciężkich, w przypadku których wartości emisji CO₂ zostały określone zgodnie z regulaminem nr 101 EKG ONZ, o którym mowa w załączniku VIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 w jego wersji z dnia 31 stycznia 2014 r., stosuje się, co następuje:

a) W przypadku gdy rozszerzenia homologacji typu na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dokonano do dnia 31 grudnia 2020 r., a wartość CO₂ WLTP określono zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2017/1151 w związku z przepisami załącznika VIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011, tę wartość CO₂ WLTP przypisuje się zarejestrowanemu w 2020 r. pojazdowi kategorii N1 wywodzącemu się z pojazdu ciężkiego, jeżeli typ, wariant i kod wersji tego pojazdu są takie same jak odnotowane w świadectwie homologacji typu dla danego rozszerzenia homologacji typu.

Do dnia 28 lutego 2021 r. producent przedkłada Komisji następujące informacje w odniesieniu do każdego pojazdu objętego niniejszą literą:

- (i) numer identyfikacyjny pojazdu;
- (ii) typ, wariant i kod wersji;
- (iii) numer homologacji typu, w tym numer rozszerzenia;
- (iv) kopię świadectwa homologacji typu.

- b) W przypadku gdy do dnia 31 grudnia 2020 r. nie dokonano rozszerzenia homologacji typu na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009, każdemu odpowiedniemu pojazdowi kategorii N1 wywodzącemu się z pojazdu ciężkiego przypisuje się następującą wartość CO₂ WLTP:

$$WLTP_{CO_2} = NEDC_{ind} \times \left(\frac{WLTP_{2020}}{NEDC_{2020}} \right)$$

gdzie:

NEDC _{ind}	oznacza zmierzoną wartość CO ₂ NEDC w 2020 r. dla indywidualnego pojazdu;
NEDC ₂₀₂₀	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ producenta w 2020 r. ustalony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3 tiret drugie rozporządzenia (UE) 2019/631, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO ₂ wynikających z zastosowania art. 11 tego rozporządzenia;
WLTP ₂₀₂₀	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ producenta w 2020 r. ustalony zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 lub zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3 tiret drugie rozporządzenia (UE) 2019/631, bez uwzględniania ograniczeń emisji CO ₂ wynikających z zastosowania art. 11 tego rozporządzenia.

Na potrzeby określenia wartości NEDC₂₀₂₀ i WLTP₂₀₂₀ uwzględnia się wyłącznie te pojazdy, w przypadku których wartość CO₂ WLTP została ustalona zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 lub zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu.

Do dnia 28 lutego 2021 r. producent przedkłada Komisji kopię świadectwa zgodności każdego pojazdu objętego niniejszą literą.

W przypadku gdy producent nie przedłoży informacji lub dokumentów, o których mowa w lit. a) i b), wartość CO₂ WLTP danych pojazdów przypisuje się zgodnie z ust. 2 lit. a) niniejszego artykułu.”;

- b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) akapit wprowadzający otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do pojazdów z końcowej partii produkcji, które nie uzyskały homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151, ale zostały zarejestrowane w 2020 r., każdemu zarejestrowanemu pojazdowi przypisuje się następujące wartości CO₂ WLTP:”;

- (ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„W odniesieniu do pojazdów z końcowej partii produkcji zarejestrowanych w latach 2021 i 2022 wartości CO₂ WLTP, które przypisuje się każdemu z tych pojazdów, są wartościami ustalonymi zgodnie z ust. 1a lit. b) niniejszego artykułu.”;

- 3) w art. 6a wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Producenci obliczają wartość emisji CO₂ w cyklu mieszanym lub, w stosownych przypadkach, wartość ważoną emisji CO₂ w cyklu mieszanym, oznaczone jako M_{CO₂, measured}, dla każdego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego w 2020 r. zgodnie z następującymi wzorami:

- a) w przypadku pojazdów wyposażonych wyłącznie w silnik spalinowy wewnętrznego spalania:

wzorem służącym do obliczania M_{CO₂, ind} określonym w pkt 3.2.3.2.4 akapit drugi subzałącznika 7 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, przy czym symbole M_{CO₂, H} i M_{CO₂, L} zastępuje się, w odniesieniu do danej rodziny interpolacji, wartościami M_{CO₂, C, 5} (cykl mieszany) pochodzącymi z pozycji 2.5.1.1.3 (pojazd H) i 2.5.1.2.3 (pojazd L) świadectwa homologacji typu WE zgodnie ze wzorem zawartym w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

- b) w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie (NOVC-HEV):

wzorem: $M_{CO_2, measured} = M_{CO_2, L, C, 5} + K_{ind} \times (M_{CO_2, H, C, 5} - M_{CO_2, L, C, 5})$

gdzie:

M_{CO₂, L, C, 5} oznacza wartość M_{CO₂, C, 5} (cykl mieszany) w odniesieniu do danej rodziny interpolacji, pochodzącą z pozycji 2.5.1.2.3 świadectwa homologacji typu WE zgodnie ze wzorem zawartym w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

K_{ind} oznacza współczynnik interpolacji dla uwzględnianego pojedynczego pojazdu we właściwym cyklu badania WLTP zdefiniowany w pkt 4.5.3 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

$M_{CO_2-H,C,5}$ oznacza wartość $M_{CO_2,C,5}$ (cykl mieszany) w odniesieniu do danej rodziny interpolacji, pochodzącą z pozycji 2.5.1.1.3 świadectwa homologacji typu WE zgodnie ze wzorem zawartym w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

c) w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (NOVC-HEV):

wzorem: $M_{CO_2-measured} = M_{CO_2-L,C,5} + K_{ind} \times (M_{CO_2-H,C,5} - M_{CO_2-L,C,5})$

gdzie:

$M_{CO_2-L,C,5}$, $M_{CO_2-H,C,5}$ są, w odniesieniu do danej rodziny interpolacji, ustalane zgodnie ze wzorem określonym w pkt 4.1.3.1 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, przy czym symbol $M_{i,CDj}$ zastępuje się wartością $M_{CO_2,CD}$ (cykl mieszany) pochodzącą z pozycji 2.5.3.2 dla pojazdu H i L, stosownie do przypadku, świadectwa homologacji typu WE, a symbol $M_{i,CS}$ zastępuje się wartością $M_{CO_2,C,5}$ (cykl mieszany) pochodzącą z pozycji 2.5.3.1 świadectwa homologacji typu WE dla pojazdu H, L lub M, stosownie do przypadku;

K_{ind} oznacza współczynnik interpolacji dla uwzględnianego pojedynczego pojazdu we właściwym cyklu badania WLTP zdefiniowany w pkt 4.5.3 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy w pozycjach 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 lub 2.5.3.2 świadectwa homologacji typu WE odnotowana jest więcej niż jedna wartość pomiaru, wartości $M_{CO_2,C,5}$ lub $M_{CO_2,CD}$, o których mowa w ust. 1, ustala się do celów niniejszego przepisu w następujący sposób:

- w przypadku jednego pomiaru: wartość w cyklu mieszanym odnotowana dla badania 1;
- w przypadku dwóch pomiarów: średnia dwóch wartości w cyklu mieszanym odnotowanych dla badań 1 i 2;
- w przypadku trzech pomiarów: średnia trzech wartości w cyklu mieszanym odnotowanych dla badań 1, 2 i 3.”;

4) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.1 akapit drugi zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnątrz (NOVC-HEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV) wartości CO₂ NEDC, które należy wykonywać jako wartości odniesienia do celów sekcji 3, ustala się za pomocą badań fizycznych pojazdu a nie poprzez symulacje przy użyciu narzędzia korelacji. Pomiarów fizycznych dokonuje się zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi badań fizycznych pojazdu określonymi w niniejszym załączniku. Dane wejściowe na potrzeby badań fizycznych pojazdu określa się i przekazuje do organu udzielającego homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, służby technicznej, zgodnie z pkt 2.4.”;

b) pkt 2.2a lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) korekta wyników badań WLTP w odniesieniu do emisji masowych CO₂ zgodnie z dodatkiem 2 do subzałącznika 6 i dodatkiem 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 ma zastosowanie do wszystkich takich wyników badań niezależnie od przepisów pkt 3.4.4 lit. a) dodatku 2 do subzałącznika 6 i pkt 1.1.4 lit. a) dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do tego rozporządzenia;”;

c) w pkt 2.4 w tabeli 1 wprowadza się następujące zmiany:

- w pozycji 24 tekst w kolumnie drugiej o nagłówku „Parametry wejściowe dla narzędzia korelacji” zastępuje się słowami „Pojemność akumulatora roboczego”;
- pozycje 38–41 otrzymują brzmienie:

„38	Wartość CO ₂ WLTP faza 1 (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)	g CO ₂ /km	Pozycja 2.1.1.2.1. dodatku 8a do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Nieskorygowana zmierzona wartość $M_{CO_2,p,1}$ w fazie małej prędkości (Low)
39	Wartość CO ₂ WLTP faza 2 (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)	g CO ₂ /km	Idem	Nieskorygowana zmierzona wartość $M_{CO_2,p,1}$ w fazie średniej prędkości (Medium)

40	Wartość CO ₂ WLTP faza 3 (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)	g CO ₂ /km	Idem	Nieskorygowana zmierzona wartość $M_{CO_2,p,1}$ w fazie dużej prędkości (High)
41	Wartość CO ₂ WLTP faza 4 (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)	g CO ₂ /km	Idem	Nieskorygowana zmierzona wartość $M_{CO_2,p,1}$ w fazie bardzo dużej prędkości (Extra High)”

- (iii) w pozycji 60 tekst w kolumnie drugiej o nagłówku „Parametry wejściowe dla narzędzia korelacji” zastępuje się słowami „Prąd alternatora WLTP (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV: konwertera DC/DC po stronie niskiego napięcia)”;
- (iv) w pozycji 61 tekst w kolumnie drugiej o nagłówku „Parametry wejściowe dla narzędzia korelacji” zastępuje się słowami „Prąd akumulatora roboczego”;
- (v) skreśla się pozycję 75;
- (vi) pozycja 77 otrzymuje brzmienie:

„77	Zmierzona wartość WLTP CO ₂ skorygowana dla pojazdu H lub L (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)	g/km	Pozycja 2.1.1.2.1 w dodatku 8a do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Zmierzona emisja CO ₂ wykluczone dla pojazdu H i L powiększonych o poprawki, $M_{CO_2,c,5}$. W przypadku 2 lub 3 badań WLTP przedstawiasz wszystkie wyniki pomiarów (z wyjątkiem pojazdów NOVC i OVC-HEV, w przypadku których przedstawiasz wyłącznie ostępczą wartość homologacji typu).”
-----	---	------	---	--

- (vii) dodaje się pozycje 79–101 w brzmieniu:

„79	Wartość CO ₂ WLTP w trybie rozładowania (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Pkt 2.5.3.2 dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Emisje masowe CO ₂ w trybie rozładowania (cykl mieszany) $M_{CO_2,CD}$ (średnie wartości w przypadku 2 i 3 badań) dla badania typu 1, obliczone zgodnie z pkt 4.1.2 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
80	Emisje CO ₂ WLTP (zmierzone) ważone współczynnikiem użyteczności (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Obliczone zgodnie z pkt 4.1.3.1 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Obliczone wyniki (zmierzone) w cyklu mieszanym (wartość ważona) zgodnie z art. 7a ust. 1 lit. c) niniejszego rozporządzenia (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
81	Emisje CO ₂ WLTP (zadeklarowane) ważone współczynnikiem użyteczności (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Pozycja 2.5.3.3 świadectwa homologacji typu WE	Obliczone wyniki (zadeklarowane) w cyklu mieszanym (wartość ważona) pochodzące z pozycji 2.5.3.3 świadectwa homologacji typu WE (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
82	Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER) WLTP w cyklu mieszanym	km	Pozycja 2.5.3.7.2 (EAER) świadectwa homologacji typu WE	Równoważny zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (EAER) w cyklu mieszanym (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
83	Indeks cyklu przejściowego	-	Pozycja 2.1.1.4.1.4 w dodatku 8a do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	dla pojazdów OVC-HEV należy podać indeks cyklu przejściowego

84	Względna zmiana energii elektrycznej REECi dla każdego badania z rozładowaniem	-	Obliczone zgodnie z pkt 3.2.4.5.2 subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Należy podać REECi każdego badania CD (w trybie rozładowania)
85	Emisje CO ₂ NEDC w trybie ładowania podtrzymującego (zadeklarowane, warunek B)	g CO ₂ /km	Dokument informacyjny (dodatek 3 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151) (w przypadku pojazdów NOVC-HEV pozycja 3.5.7.2.1; w przypadku pojazdów OVC-HEV pozycja 3.5.7.2.2)	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia w przypadku pojazdów NOVC-HEV: Zadeklarowana wartość CO ₂ NEDC w cyklu mieszanym; w przypadku pojazdów OVC-HEV: zadeklarowane emisje masowe CO ₂ w cyklu mieszanym w trybie ładowania podtrzymującego (NEDC, warunek B)
86	Emisje CO ₂ NEDC w trybie rozładowania (zadeklarowane, warunek A)	g CO ₂ /km	Dokument informacyjny (pozycja 3.5.7.2.3 dodatku 3 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151)	Emisje CO ₂ CD w cyklu mieszanym, deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
87	Emisje CO ₂ NEDC w cyklu mieszanym, ważone (zadeklarowane)	g CO ₂ /km	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
88	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną w cyklu NEDC dla pojazdów OVC-HEV (zadeklarowany)	km	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (wyłącznie pojazdy OVC-HEV)
89	Współczynnik K _{CO2} do celów korekty w ramach trybu ładowania podtrzymującego	(g/km)/ (Wh/km)	pkt 2.3.2 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Współczynnik korekty RCB emisji masowych CO ₂ dla pojazdów NOVC i OVC-HEV
90	Konfiguracja pojazdu hybrydowego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	—		Czy pojazd posiada urządzenie elektryczne wykorzystywane do napędzania pojazdu i generowania energii elektrycznej w pozycji P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4 lub w kombinacji tych pozycji? Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
91	Moc maksymalna każdego urządzenia elektrycznego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	kW	Pkt 3.3.1.1.1 dodatku 3 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
92	Maksymalny moment obrotowy każdego urządzenia elektrycznego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	Nm		Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
93	Dla każdego urządzenia elektrycznego: stosunek między prędkością obrotową urządzenia elektrycznego a referencyjną prędkością obrotową (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	—		Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
94	Pojemność trakcyjnego REESS	Ah	Pkt 3.3.2.3 dodatku 3 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia

95	Prąd trakcyjnego REESS	A	Dodatek 3 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Wartości szeregów czasowych 20 Hz stosowane do badania/badań przepróbkowane do częstotliwości 1 Hz
96	Rodzaj technologii trakcyjnego REESS	—	Pkt 1.1.10 dodatku 8a do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
97	Początkowy stan naładowania trakcyjnego REESS	%		Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
98	Liczba ogniw REESS		Pkt 3.3.2.1 dodatku 3 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia
99	Wartość nominalna napięcia trakcyjnego REESS/Szeregi czasowe napięcia trakcyjnego REESS	V	Dodatek 3 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151	Wartości nominalne lub szeregów czasowych stosowane do badania (co najmniej 20 Hz)
100	Funkcja automatycznego odłączania silnika na biegu jałowym	-	T/N	Czy pojazd posiada funkcję automatycznego odłączania silnika na biegu jałowym (umożliwiająca pracę silnika na biegu jałowym gdy pojazd porusza się ruchem bezwładnym w celu oszczędzania paliwa)
101	Funkcja automatycznego wyłączania silnika na biegu jałowym	—	T/N	Czy pojazd posiada funkcję automatycznego wyłączania silnika na biegu jałowym (umożliwiająca wyłączenie silnika gdy pojazd porusza się ruchem bezwładnym w celu oszczędzania paliwa)?

(*) ***P0: urządzenie elektryczne jest podłączone do paska napędowego silnika, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa silnika;
P1: urządzenie elektryczne jest podłączone do wału korbowego, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa silnika;
P2: urządzenie elektryczne jest zamontowane bezpośrednio przed przekładnią (skrzynia biegów lub przekładnia bezstopniowa), w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość wejściowa przekładni;
P2 – przekładnia planetarna: urządzenie elektryczne jest podłączone do biegu przekładni planetarnej, który nie jest połączony z silnikiem wewnętrznego spalania ani z przekładnią główną, określanego dalej jako strona przekładni planetarnej. W tym przypadku stosunek prędkości, jaki należy określić, to stosunek między urządzeniem elektrycznym i prędkością obrotową strony przekładni planetarnej (prędkość referencyjna) odzwierciedlający efekt zwielokrotnienia/zmniejszenia prędkości powodowany przez przekładnię redukcyjną;
P3: urządzenie elektryczne jest zamontowane bezpośrednio przed przekładnią główną osi napędzanej, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest wejściowa prędkość obrotowa przekładni głównej (w tym również w przypadku urządzeń elektrycznych zamontowanych na biegu przekładni planetarnej po stronie przekładni głównej). Pojazd może mieć maksymalnie dwa urządzenia P3 (jedno dla przedniej osi (P3a) i jedno dla tylnej osi (P3b));
P4: urządzenie elektryczne jest zamontowane za przekładnią główną, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa koła; Pojazd może mieć maksymalnie cztery silniki P4 (jeden dla każdego koła, przy czym P4a wskazuje na koła przednie, a P4b na koła tylne).
Dalsze specyfikacje tych danych wejściowych należy podać w formularzu danych wejściowych dla narzędzia korelacji.”;

d) w pkt 4.2.1.4.2 akapit drugi dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku, o którym mowa w lit. d), jeżeli współczynniki obciążenia drogowego dla rodziny macierzy obciążenia drogowego zostały określone zgodnie z pkt 2.3.8.2.1 lit. a), współczynniki obciążenia drogowego dla pojedynczego pojazdu mogą zostać określone zgodnie ze wzorem podanym w pkt 4.2.1.5 akapit drugi.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Art. 1 pkt 4 lit. c) stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 31 października 2019 r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący
Jean-Claude JUNKER
