

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1714

z dnia 16 listopada 2020 r.

zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/1119 w odniesieniu do metody badania niektórych hybrydowych elektrycznych samochodów osobowych niedoładowywanych zewnątrznie i w celu uwzględnienia stosowania paliw alternatywnych oraz zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2020/1339 w odniesieniu do tylnych świateł pozycyjnych

(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 7 lutego 2020 r. producenci Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover Ltd, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s, Toyota Motor Europe oraz Volkswagen Nutzfahrzeuge wspólnie przedłożyli wniosek („pierwszy wniosek”), zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011⁽²⁾, w sprawie zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/1119⁽³⁾ w celu zmiany metody badania niektórych hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnątrznie (NOVC-HEV) kategorii M₁.
- (2) W dniu 21 kwietnia 2020 r. producenci FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s oraz Ford-Werke GmbH wspólnie przedłożyli wniosek („drugi wniosek”), zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, w sprawie zmiany decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119 w celu uwzględnienia stosowania płynnego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) i etanolu (E85).
- (3) Komisja oceniła oba wnioski 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 (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 (wersja z lipca 2018 r. (V2))⁽⁴⁾.
- (4) W pierwszym wniosku wnioskodawcy zwracają się o zmianę metody badania określonej w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119, aby umożliwić stosowanie warunków badania dla samochodów osobowych napędzanych silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania w odniesieniu do tych pojazdów typu NOVC-HEV, w przypadku których zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151⁽⁵⁾ można stosować nieskorygowane wartości zmierzonego zużycia paliwa i emisji CO₂.

⁽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) 2019/1119 z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie zatwierdzenia energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego diody elektroluminescencyjne do stosowania w pojazdach wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i zelektryfikowanych pojazdach hybrydowych bez doładowania zewnętrznego, 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 176 z 1.7.2019, s. 67).

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

⁽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).

- (5) Na poparcie swojego wniosku wnioskodawcy przedstawili dowody wskazujące na to, że ze względu na niski stopień elektryfikacji przedmiotowej kategorii pojazdów typu NOVC-HEV nie można określić statystycznie istotnego współczynnika korygującego CO₂, o którym mowa w pkt 4.1.2 załącznika do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119.
- (6) W świetle przedstawionych argumentów ze względu na niski stopień elektryfikacji pojazdy typu NOVC-HEV, w odniesieniu do których zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 można stosować nieskorygowane wartości zmierzonego zużycia paliwa i emisji CO₂, należy do celów obliczania ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze wspomnianej technologii innowacyjnej uznawać za równoważne z pojazdami napędzanymi silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania. W związku z tym do tej konkretnej kategorii pojazdów typu NOVC-HEV powinny mieć zastosowanie warunki badania samochodów osobowych napędzanych silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania określone w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119. W przypadku innych kategorii pojazdów typu NOVC-HEV metoda badania powinna pozostać bez zmian.
- (7) W odniesieniu do drugiego wniosku uzasadnione jest doprecyzowanie metody badania poprzez dodanie współczynników konwersji paliw oraz zużycia mocy dla gazu płynnego (LPG) i sprężonego gazu ziemnego (CNG). Biorąc jednak pod uwagę ograniczoną dostępność E85 na całym rynku unijnym, odróżnienie tego paliwa od benzyny na potrzeby metody badania nie jest uzasadnione.
- (8) W świetle nowych informacji na temat współczynników stosowania dla świateł zakrętowych i statycznego doświetlenia zakrętów należy zastąpić istniejące współczynniki stosowania określone dla tych świateł w decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119 bardziej zachowawczymi wskaźnikami, jak wskazano w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/1339⁽⁶⁾.
- (9) Aby zagwarantować pewność prawa, producenci powinni mieć możliwość składania przez pewien okres wniosków o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ do organów udzielających homologacji typu zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2019/1119 w jej wersji z dnia 28 czerwca 2019 r. Zmiany określone w niniejszej decyzji pozostają bez wpływu na ważność poświadczeń wydanych zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2019/1119 w tej wersji.
- (10) We wniosku zatwierdzonym decyzją wykonawczą (UE) 2020/1339 przedstawiono dowody potwierdzające, że stosowanie energooszczędnych świateł LED w tylnych światłach pozycyjnych nie przekracza wartości progowej penetracji rynku, o której mowa w art. 2 ust. 2 lit. a) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 427/2014⁽⁷⁾, i że światła te należało zatem objąć zakresem decyzji wykonawczej (UE) 2020/1339. Decyzję tę należy zatem zmienić tak, aby jej zakres obejmował tylne światła pozycyjne.
- (11) Ponieważ ograniczenie emisji CO₂ poświadczone zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2019/1119 można uwzględnić przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta, począwszy od roku kalendarzowego 2021, niniejsza decyzja powinna wejść w życie niezwłocznie.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzje wykonawcze (UE) 2019/1119 i (UE) 2020/1339,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiany w decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119

W decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy technologia innowacyjna jest zainstalowana w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu flex-fuel, organ udzielający homologacji typu rejestruje ograniczenie emisji CO₂ w następujący sposób:

a) w odniesieniu do pojazdu dwupaliwowego wykorzystującego benzynę i paliwa gazowe – ograniczenie emisji CO₂ w odniesieniu do paliwa LPG lub CNG;

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1339 z dnia 23 września 2020 r. w sprawie zatwierdzenia na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego pojazdów wykorzystującego diody elektroluminescencyjne jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ z niektórych lekkich pojazdów użytkowych w związku ze zharmonizowaną światową procedurą badania pojazdów lekkich (Dz.U. L 313 z 28.9.2020, s. 4).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

- b) w odniesieniu do pojazdu typu flex-fuel wykorzystującego benzynę i paliwo E85 – ograniczenie emisji CO₂ w odniesieniu do benzyny.”;

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Okres przejściowy i kody eko-innowacji

- 1) Do dnia 24 marca 2021 r. producent może złożyć wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ przez organ udzielający homologacji typu zgodnie z niniejszą decyzją w jej wersji z dnia 28 czerwca 2019 r. W takim przypadku w dokumentacji homologacji typu wpisuje się kod eko-innowacji nr 28.
 - 2) Jeżeli producent składa wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ przez organ udzielający homologacji typu zgodnie z niniejszą decyzją bez odniesienia do jej wersji z dnia 28 czerwca 2019 r., w dokumentacji homologacji typu wpisuje się kod eko-innowacji nr 37.
 - 3) Ograniczenie emisji CO₂ odpowiadające kodom eko-innowacji nr 28 lub 37 można uwzględnić przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta, począwszy od roku kalendarzowego 2021.”;
- 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 5”;
 - (ii) pozycja V_{Pe} otrzymuje brzmienie:
„V_{Pe} – Zużycie mocy skutecznej określone w tabeli 4”;
 - b) w pkt 4.1.1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) tytuł otrzymuje brzmienie:
„4.1.1. *Samochody osobowe napędzane silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania i pojazdy typu NOVC-HEV kategorii M₁, w przypadku których zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 można stosować nieskorygowane wartości zmierzonego zużycia paliwa oraz emisji CO₂”;*
 - (ii) tabela 4 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 4

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
Silniki na 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”

- (iii) wiersz „CF: współczynnik konwersji (l/100 km) - (g CO₂/km) [gCO₂/l] podany w tabeli 5” otrzymuje brzmienie:
„CF: współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 5”;

(iv) tabela 5 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 5

Współczynnik konwersji paliw

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

(v) w tabeli 6 pozycje dotyczące światła zakrętowego i statycznego doświetlenia zakrętów otrzymują brzmienie:

„Światło zakrętowe	0,019
Statyczne doświetlenie zakrętów	0,039”

c) w pkt 4.1.2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„4.1.2. Pojazdy elektryczne niedoładowywane zewnętrznie nieobjęte zakresem pkt 4.1.1”;

(ii) tytuł tabeli 7 otrzymuje brzmienie:

„**Wydajność przetwornicy DC-DC dla różnych układów oświetlenia pojazdu**”;

d) w pkt 4.2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł pkt 4.2.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1. Samochody osobowe napędzane silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania i pojazdy typu NOVC-HEV kategorii M₁, w przypadku których zgodnie z pkt 1.1.4 dodatku 2 do subzałącznika 8 do załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 można stosować nieskorygowane wartości zmierzonego zużycia paliwa oraz emisji CO₂”;

(ii) tytuł pkt 4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2. Pojazdy elektryczne niedoładowywane zewnętrznie nieobjęte zakresem pkt 4.2.1”.

Artykuł 2

Zmiany w decyzji wykonawczej (UE) 2020/1339

W decyzji wykonawczej (UE) 2020/1339 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) tylne światło pozycyjne.”;

2) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli 3 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Tylne światło pozycyjne	12”
--------------------------	-----

b) w tabeli 4 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Tylne światło pozycyjne	0,36”
--------------------------	-------

*Artykuł 3***Wejście w życie**

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 listopada 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca
