

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

ZAWIADOMIENIE KOMISJI

Wytyczne w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych

(2017/C 218/01)

ZASTRZEŻENIE PRAWNE

Niniejsze wytyczne mają ułatwić gromadzenie, przekazywanie oraz ocenę danych z monitorowania emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych poprzez wskazanie interpretacji odnośnych przepisów rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 przez Komisję. O ile celem niniejszej noty jest zapewnienie pomocy organom władzy i podmiotom gospodarczym, o tyle wyłączną kompetencję do miarodajnej interpretacji prawodawstwa Unii posiada Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009⁽¹⁾ i art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011⁽²⁾ w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych państwa członkowskie muszą co roku rejestrować i przysyłać Komisji pewne dane dotyczące nowych samochodów osobowych i nowych lekkich samochodów dostawczych. Dane te stanowiąc będą podstawę do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowego indywidualnego poziomu emisji dla producentów nowych samochodów osobowych i nowych lekkich samochodów dostawczych, jak również służyć będą jako podstawa oceny, czy producenci poziomu te osiągnęli. Celem rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010⁽³⁾ i rozporządzenia Komisji (UE) nr 293/2012⁽⁴⁾ jest zapewnienie spójności danych przekazywanych przez państwa członkowskie poprzez ujednoczenie przepisów dotyczących gromadzenia i sprawozdawczości tych danych.

W 2010 r. Komisja wydała komunikat⁽⁵⁾ w celu ułatwienia gromadzenia, przekazywania oraz oceny niezbędnych danych w ramach wykonania przepisów rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz w celu udostępnienia państwom członkowskim wytycznych dotyczących danych, które należy przekazać, oraz formatu, jaki należy stosować, a także stosowanej metody obliczeń. Niniejsze zawiadomienie Komisji stanowi aktualizację komunikatu COM(2010) 657 final z uwzględnieniem:

— rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1014/2010 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 293/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 98 z 4.4.2012, s. 1).

⁽⁵⁾ Komunikat Komisji w sprawie monitorowania i przekazywania danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych, COM(2010) 657 final.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014 z dnia 11 marca 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r. (Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15).

- rozporządzenia (UE) nr 510/2011 zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 253/2014 ⁽¹⁾ w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych przewidzianego na 2020 r.,
- metody korelacji do celów wprowadzenia światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) określonej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 ⁽²⁾ oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152 ⁽³⁾.

Warunki osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r., normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych oraz wprowadzenie WLTP mają wpływ na przekazywanie danych i metodę obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz docelowego indywidualnego poziomu emisji producentów lekkich pojazdów dostawczych. Poczynając od dnia 1 września 2017 r., nowa regulacyjna procedura badań w zakresie pomiaru poziomu emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych i ich zużycia paliwa WLTP, określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁴⁾ będzie stopniowo zastępować nowy europejski cykl jezdny (NEDC) stosowany obecnie na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽⁵⁾.

Dzięki wprowadzeniu procedury WLTP dostępne będą bardziej realistyczne i bardziej miarodajne dane na temat zużycia paliwa i emisji CO₂, co jest kluczowe do dalszego wdrażania strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej, do czego wzywa się w zaleceniu Parlamentu Europejskiego sporządzonym po przeprowadzeniu dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym. Biorąc pod uwagę istotne zmiany oraz dążąc do zapewnienia skutecznego wdrożenia strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej przyjętej przez Komisję w lipcu 2016 r. ⁽⁶⁾, w niniejszym zawiadomieniu Komisji przyjęto za cel ułatwienie gromadzenia, przekazywania oraz oceny danych poprzez udostępnienie państwom członkowskim wytycznych dotyczących danych, które należy przekazać, oraz formatu, jaki należy stosować, a także poprzez wyjaśnienie producentom metody obliczeń stosowanej do oceny własnej zgodności z docelowym indywidualnym poziomem emisji. Doraźnie mogą być przekazywane dalsze wytyczne.

2. DANE

2.1. Źródła danych

Do chwili pełnego wprowadzenia procedury WLTP w 2018 r. głównym źródłem danych, z którego państwa członkowskie powinny korzystać na potrzeby gromadzenia danych z monitorowania, są certyfikaty zgodności lub, w przypadku gdy na potrzeby rejestracji pojazdu to źródło nie jest wykorzystywane, dokumentacja homologacyjna. Biorąc pod uwagę to, że dokumentacja homologacyjna może zawierać szereg danych, państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność pomiędzy danymi uzyskanymi z dokumentacji homologacyjnej i danymi wynikającymi z certyfikatów zgodności.

Po wprowadzeniu procedury WLTP wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ będzie obliczana i zapisywana wyłącznie w świadectwie zgodności każdego pojazdu. W celu zapewnienia skuteczności monitorowania i weryfikacji takich poziomów konieczne będzie wykorzystanie numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) jako podstawy do monitorowania również w przypadku nowych samochodów osobowych (tak jak obecnie w przypadku nowych lekkich samochodów dostawczych). W związku z tym, poczynając od 2018 r., świadectwa zgodności będą jedynym źródłem do celów gromadzenia i przekazywania danych z monitorowania emisji CO₂ według procedury WLTP (dane oparte na numerach VIN mogą być udostępnianie na zasadzie dobrowolnej już w 2017 r., po wstępnym wprowadzeniu procedury WLTP).

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 9a ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 przetwarzanie numerów VIN nie będzie obejmować przetwarzania danych osobowych, które mogłyby być powiązane z tymi numerami, lub wszelkich innych danych, które mogłyby umożliwić powiązanie numerów identyfikacyjnych pojazdów z danymi osobowymi.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014 z dnia 26 lutego 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych przewidzianego na 2020 r. (Dz.U. L 84 z 20.3.2014, s. 38).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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⁾ COM(2016) 501 final

2.2. Wykaz producentów

Jak określono w odnośnym prawodawstwie i zgodnie z poniższymi wyjaśnieniami, wymagane jest monitorowanie i rejestrowanie danych dotyczących każdego producenta, którego nowe pojazdy są rejestrowane na terenie Unii. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 i rozporządzeniem (UE) nr 510/2011 każdy producent zobowiązany jest do zachowania docelowego indywidualnego poziomu emisji. Dlatego też ważna jest wyraźna identyfikacja poszczególnych producentów⁽¹⁾. W celu ujednoczenia danych identyfikacyjnych właściwych producentów stworzony został wspólny wykaz nazw producentów, który podlega corocznej aktualizacji⁽²⁾. Państwa członkowskie zobowiązane są do wykorzystywania tego wykazu w połączeniu z numerami VIN jako podstawy do sprawozdawczości w sposób określony w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 i art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 293/2012. Zważywszy, że rozporządzenie (WE) nr 443/2009 i rozporządzenie (UE) nr 510/2011 mają zastosowanie do producentów zarówno z UE, jak i spoza tego obszaru, nie należy dopuszczać rozróżnienia w oparciu o lokalizację producenta. Jednak zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 i art. 8 rozporządzenia (UE) nr 293/2012 należy uwzględnić wyjątek w przypadku, gdy pojazdy nie są objęte homologacją typu WE, lecz podlegają krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach lub dopuszczeniom indywidualnym. W tych przypadkach państwa członkowskie nie powinny używać nazw producentów, lecz oznaczeń, o których mowa we wspomnianym artykule, tj. „AA-IVA” w przypadku typów pojazdów objętych dopuszczeniem indywidualnym oraz „AA-NSS” w przypadku typów pojazdów objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

2.3 Wymogi dotyczące danych

Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 właściwe organy państw członkowskich przekazują wszelkie dane wymienione w załączniku II do tych rozporządzeń. W przypadku braku jakichkolwiek istotnych danych w dokumencie źródłowym wykorzystywanym jako podstawa rejestracji właściwe organy powinny zwrócić się do producentów o uzupełnienie zbioru danych. Właściwe organy są odpowiedzialne za dopilnowanie, aby w momencie rejestracji wszystkie stosowne dane były znane oraz by zostały one dostarczone Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) w terminie określonym poniżej w pkt 2.4. W przypadku pojazdów podlegających krajowej homologacji typu dla pojazdów produkowanych w małych seriach lub indywidualnej homologacji typu wymagane jest wyłącznie podanie liczby rejestracji; pozostałe informacje mogą zostać podane dobrowolnie.

Ze względu na to, że zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 i rozporządzenia (UE) nr 293/2012 państwa członkowskie odpowiadają za obsługę, gromadzenie, kontrolę, weryfikację i przekazywanie danych dotyczących monitorowania, od właściwych organów krajowych oczekuje się zachowania należytej staranności w ramach zapewniania jak największej dokładności danych dostarczanych Komisji.

Wraz z wprowadzeniem procedury WLTP pojawiają się nowe wymogi dotyczące danych. Ze względu na konieczność rozległego dostosowania systemów rejestracji pojazdów i monitorowania CO₂ państwa członkowskie mogą wprowadzać nowe parametry monitorowania stopniowo w ciągu 2017 r., natomiast kompletny nowy zbiór danych będzie obowiązkowy od 2018 r. Dane za 2017 r., które należy zgłosić w 2018 r., powinny zawierać co najmniej dane wymagane do ustalenia zgodności z poziomami docelowymi oraz zapobiegania nadużywaniu procedury korelacji. Wymogi dotyczące danych będą wprowadzane stopniowo w opisany poniżej sposób i będą obowiązkowe odpowiednio od 2017 r. i 2018 r.:

- **od 2017 r.**, tj. w odniesieniu do zbioru danych dostarczanego w 2018 r., obowiązywać będą następujące dodatkowe wymogi dotyczące danych:
 - współczynnik weryfikacji (jeżeli występuje⁽³⁾),
 - współczynnik odchylenia De (jeżeli występuje⁽⁴⁾),
- **od 2018 r.**, tj. w odniesieniu do zbioru danych dostarczanego w 2019 r., obowiązywać będą następujące dodatkowe wymogi dotyczące danych:
 - indywidualny poziom emisji CO₂ (WLTP),
 - całkowita wartość ograniczenia emisji CO₂ WLTP dzięki zastosowaniu ekoinnowacji,
 - numer identyfikacyjny pojazdu,
 - masa próbna WLTP,

⁽¹⁾ Pozycja 0.5 w certyfikacie zgodności; art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 443/2009/WE i art. 3 ust. 1 lit. f) rozporządzenia (UE) nr 510/2011: „producent» oznacza osobę lub podmiot, odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji”.

⁽²⁾ https://circabc.europa.eu/sd/a/00e8fe6c-3ad8-4e9f-9a39-437501f609a4/Manufacturer_list.xls

⁽³⁾ Ten parametr danych nie jest dostępny dla wszystkich pojazdów – zob. szczegółowe omówienie w pkt 6.5 niniejszego zawiadomienia.

⁽⁴⁾ COM(2016) 501 final

- kategoria pojazdu zarejestrowanego ⁽¹⁾,
- numer identyfikacyjny rodziny pojazdów.

3. PRZEKAZYWANIE DANYCH

Aby zapewnić terminową i efektywną komunikację pomiędzy właściwymi organami, producentami i Komisją wskazane jest, by właściwe organy, wyznaczone zgodnie z art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ⁽²⁾ i odpowiedzialne za przekazywanie danych, wyznaczyły przynajmniej dwóch urzędników jako osoby odpowiedzialne za kontakty oraz podały ich imiona i nazwiska oraz dane adresowe do wiadomości Komisji. Urzędnicy powinni uzyskać dostęp do centralnej bazy danych Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska (EIONET) zarządzanej przez EEA ⁽³⁾.

Zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010 państwo członkowskie zobowiązane jest zawiadomić Komisję o przekazaniu danych do centralnej bazy danych. Wskazane jest, by państwo członkowskie przesłało w tym celu wiadomość elektroniczną na adres funkcjonalnej skrzynki pocztowej Komisji EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu oraz do wglądu na adres funkcjonalnej skrzynki pocztowej EEA CO2-monitoring@eea.europa.eu. Dane będą przechowywane w bazie danych, którą w imieniu Komisji zarządzać będzie EEA. Wstępne i ostateczne zbiory danych będą podawane do wiadomości publicznej za pośrednictwem internetu po powiadomieniu producenta.

Państwa członkowskie w terminie do dnia 28 lutego każdego roku kalendarzowego zatwierdzają i przesyłają kompletny zbiór danych zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011.

3.1. Format

Dane powinny być przekazywane w dwóch osobnych plikach .xml, z których jeden zawierać będzie dane w formie zagregowanej, a drugi szczegółowe dane określone w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i do rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Dokładniejsze specyfikacje plików .xml są dostępne w wytycznych publikowanych na platformie CIRCABC ⁽⁴⁾.

3.2. Weryfikacja

Każde państwo członkowskie może przeprowadzić niezależną weryfikację danych i ich zapisu w formacie .xml. Niezależnie od tego, na stronach internetowych CIRCABC ⁽⁴⁾ umieszczony zostanie schemat organizacji danych w postaci pliku tekstowego, do którego stosowania zdecydowanie zachęca się państwa członkowskie w celu kontroli jakości danych przed przesłaniem danych za dany rok sprawozdawczy.

4. METODA OBLICZEŃ

Poniżej omówiono sposób obliczania wyników poziomów emisji producentów ze szczególnym uwzględnieniem 2020 r., kiedy będzie miał zastosowanie przepis o przejściowych udziałach procentowych, system superjednostek (w przypadku samochodów osobowych) oraz wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu eko-innowacji (w przypadku samochodów osobowych i vanów). Pomimo tego, że metoda obliczeń odwołuje się wprost do przepisów rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do nowych samochodów osobowych, takie samo podejście należy realizować na podstawie rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do nowych lekkich samochodów dostawczych, przy uwzględnieniu szczegółowych przepisów tego rozporządzenia. Konkretny przykład zastosowania metody przedstawiono w załączniku.

4.1. Średni indywidualny poziom emisji

W celu uwzględnienia przejściowego udziału procentowego (95 %) określonego w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na potrzeby obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producentów w 2020 r., w tym producentów, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 4 tego rozporządzenia, konieczne jest dokonanie wyboru pojazdów pod kątem ich indywidualnych poziomów emisji CO₂. Do obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji wybrane zostanie wyłącznie 95 % nowo zarejestrowanych pojazdów – te charakteryzujące się najniższym poziomem emisji.

W stosownych przypadkach indywidualny poziom emisji CO₂ powinien odpowiadać poziomowi emisji pomniejszonemu o wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu eko-innowacji zatwierdzoną przez Komisję na podstawie art. 12 oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽⁵⁾. Zgodnie z art. 12 ust. 1 całkowity udział ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu eko-innowacji w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km. Ewentualne ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu eko-innowacji powyżej tego progu nie zostanie uwzględnione.

⁽¹⁾ Parametr ten będzie obowiązkowy w przypadku samochodów osobowych od 2018 r., obecnie jest on obowiązkowy w przypadku vanów.

⁽²⁾ Art. 8 ust. 8 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 stanowi, że ten sam właściwy organ jest odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie monitorowanych danych dotyczących lekkich samochodów dostawczych.

⁽³⁾ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

⁽⁴⁾ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

⁽⁵⁾ 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).

Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta w okresie od 2020 r. do 2022 r. należy uwzględnić pojazdy należące do kategorii określonej w art. 5a rozporządzenia (WE) nr 443/2009, z zastrzeżeniem zastosowania ograniczenia do 7,5 g CO₂/km w tym okresie na każdego producenta.

W bardziej szczegółowym ujęciu oznacza to, że przy ustalaniu indywidualnego poziomu emisji na potrzeby obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta Komisja stosować będzie odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w następującej kolejności:

Wybór pojazdów na potrzeby obliczania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ (w kontekście przepisu o przejściowych udziałach procentowych w 2020 r.)

- a) art. 12: należy pomniejszyć indywidualny poziom emisji o wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji wskazaną w świadectwie zgodności zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 725/2011;
- b) art. 4: należy uszeregować rejestracje nowych samochodów osobowych według ich poziomów emisji CO₂ wynikających z lit. a) w porządku rosnącym, a następnie uwzględnić w obliczeniach średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ 95 % wszystkich zarejestrowanych pojazdów charakteryzujących się najniższym poziomem emisji;

Obliczanie średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂

- c) art. 4: należy obliczyć średni indywidualny poziom emisji CO₂ dla wszystkich pojazdów wybranych zgodnie z lit. b) bez uwzględnienia przepisów art. 5a dotyczących superjednostek i przepisów art. 12 dotyczących ekoinnowacji;
- d) art. 5a: dla lat kalendarzowych 2020, 2021 i 2022 oraz dla samochodów osobowych o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km w pomiarze według wartości CO₂ NEDC należy pomnożyć indywidualny poziom emisji CO₂ przez stosowny współczynnik określony w art. 5a rozporządzenia (WE) nr 443/2009;
- e) art. 5a: dla lat kalendarzowych 2020, 2021 i 2022 oraz dla samochodów osobowych o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km należy pomnożyć wartość ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu ekoinnowacji przez stosowny współczynnik określony w art. 5a;
- f) art. 12 ust. 1: należy określić wartości ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji według następującego wzoru:

$$\text{ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji} = \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

gdzie:

e_i oznacza ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji dla poszczególnych rejestracji (w przypadku pojazdów, w których nie zastosowano ekoinnowacji, należy uznać, że wartość ograniczenia emisji wynosi 0 g CO₂/km);

$r_{sc,i}$ oznacza liczbę rejestracji, w odpowiednim przypadku pomnożoną przez współczynnik superjednostek zgodnie z art. 5a;

N oznacza liczbę rejestracji wybraną zgodnie z lit. b), za którą odpowiada dany producent.

W przypadku gdy wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji przekracza 7 g CO₂/km, należy przyjąć wartość tego limitu zgodnie z art. 12 ust. 1;

- g) Art. 5a: należy określić wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek według następującego wzoru:

$$\text{ograniczenie emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek} = CO_{2,\emptyset} - \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

gdzie:

$CO_{2,\emptyset}$ oznacza średni poziom emisji CO₂ dla wszystkich wybranych pojazdów bez uwzględnienia ekoinnowacji i superjednostek obliczanych zgodnie z lit. c);

e_i oznacza indywidualny poziom emisji CO₂;

$r_{sc,i}$ oznacza liczbę rejestracji, w odpowiednim przypadku pomnożoną przez współczynnik superjednostek zgodnie z art. 5a;

N oznacza liczbę rejestracji wybraną zgodnie z lit. b), za którą odpowiada dany producent.

W przypadku gdy wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek przekracza limit 7,5 g CO₂/km, o którym mowa w art. 5a akapit drugi, należy dla ograniczenia emisji przyjąć wartość tego limitu. W przypadku gdy wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek w danym roku jest niższa niż 7,5 g CO₂/km, niewykorzystana wartość limitu superjednostek zostaje uwzględniona w kolejnym roku lub kolejnych latach;

h) należy obliczyć średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ z uwzględnieniem lit. c), f) i g).

4.2. Docelowy indywidualny poziom emisji

Przy obliczaniu średniej masy na potrzeby określenia dla producentów docelowego indywidualnego poziomu emisji z wykorzystaniem wzoru z załącznika I Komisja uwzględni masę wszystkich pojazdów bez stosowania przepisów art. 4 i 5 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 dotyczących przejściowych udziałów procentowych i superjednostek.

Producent, który wraz ze wszystkimi powiązanimi z nim przedsiębiorstwami jest odpowiedzialny za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii, może zostać zwolniony z wymogu osiągnięcia docelowego indywidualnego poziomu emisji na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Kryteria, według których przedsiębiorstwo zostaje uznane za przedsiębiorstwo powiązane, określono w art. 3 ust. 2 tych rozporządzeń. W przypadku jednak, gdy producent występuje z wnioskiem o odstępstwo od poziomu docelowego i zostaje mu ono udzielone na podstawie art. 11 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 po dniu 8 kwietnia 2014 r. lub w trybie art. 11 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 po dniu 1 marca 2014 r., na danego producenta zostaje nałożony obowiązek osiągnięcia poziomu docelowego zgodnego z udzielonym odstępstwem, niezależnie od tego, czy liczba nowych pojazdów zarejestrowanych w Unii, za które jest odpowiedzialny dany producent, jest mniejsza niż 1 000.

5. TWORZENIE GRUP PRODUCENTÓW

5.1. Grupy producentów

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 producenci mogą tworzyć grupy producentów. Istnieją dwa rodzaje grup producentów określone w art. 7 ust. 5 i 6. Art. 7 ust. 5 dotyczy otwartych grup producentów tworzonych przez producentów niebędących przedsiębiorstwami powiązanymi. Grupy te są otwarte dla wszystkich innych producentów pragnących przystąpić do grupy producentów w przypadku spełnienia warunków określonych w art. 7 ust. 5.

Grupy producentów tworzone przez producentów należących do grupy przedsiębiorstw powiązanych mogą być zwane zamkniętymi grupami producentów i jako takie wchodzić w zakres przepisów art. 7 ust. 6.

Na mocy art. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 producenci chcący utworzyć grupę powinni wykazać, że spełniają warunki konieczne do utworzenia zamkniętej grupy producentów, i przesłać odpowiednie informacje uzupełniające wraz z oświadczeniem o utworzeniu grupy producentów na adres funkcjonalnej skrzynki pocztowej Komisji EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

Za pierwszy rok obowiązywania umowy powołującej grupę producentów Komisja uzna rok, w którym dokonano zgłoszenia grupy producentów. W przypadku podjęcia przez producentów decyzji o rozwiązaniu grupy przed dniem wskazanym w zgłoszeniu bądź w przypadku gdy przestaje być spełniany którykolwiek z warunków utworzenia grupy producentów na podstawie art. 7, Komisja winna zostać powiadomiona o takim fakcie, a dana grupa producentów przestaje istnieć od następnego roku kalendarzowego.

5.2 Wyniki grupowe

Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011 grupy producentów są tworzone „w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 4”, a zgodnie z art. 7 ust. 7 grupę producentów „traktuje się – do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 – jako jednego producenta”. Tym samym do celów obliczania wyników grupowych grupę producentów traktuje się jako jednego producenta. Wybór pojazdów w kontekście przepisu o etapowym stosowaniu oraz obliczanie średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji odbywa się w porządku opisanym w pkt 4.

W przypadku zmian w istniejących grupach producentów w okresie od 2020 r. do 2022 r. superjednostki, z których korzystali członkowie danej grupy producentów w poprzedniej grupie lub grupach producentów, są brane pod uwagę przy ustalaniu niewykorzystanego limitu dotyczącego superjednostek dla danej grupy lub grup producentów w następnym roku lub latach.

6. PRZEJŚCIE Z NEDC NA WLTP

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 i rozporządzenie (UE) nr 510/2011 odnoszą się do emisji mierzonych według NEDC. Z tego względu w następstwie wprowadzenia procedury WLTP konieczne będzie dostosowanie tych rozporządzeń pod jej kątem, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania rygorystycznych wymogów dotyczących redukcji na poziomie porównywalnym z wymogami określonymi w odniesieniu do emisji mierzonych według NEDC. W niniejszym punkcie omówiono sposób przekształcenia docelowego indywidualnego poziomu emisji oraz limitu superjednostek (dla samochodów osobowych) w wartości WLTP oraz dostosowania wartości ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji do wartości WLTP.

6.1. Wybór emisji CO₂

W odniesieniu do danych z monitorowania za lata kalendarzowe od 2017 do 2020 włącznie średni indywidualny poziom emisji osiągnięty przez producenta należy obliczać w oparciu o wartości emisji CO₂ NEDC w celu ustalenia zgodności producenta z odpowiednim docelowym indywidualnym poziomem emisji. Poczynając od 1 stycznia 2021 r. średnie indywidualne poziomy emisji należy obliczać w oparciu o wartości emisji CO₂ WLTP w celu ustalenia zgodności producenta z odpowiednim docelowym indywidualnym poziomem emisji. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2019 i 2020 średni indywidualny poziom emisji należy obliczać w oparciu o wartości WLTP CO₂ dla poszczególnych producentów wyłącznie w celach informacyjnych.

6.2. Przekształcenie docelowego indywidualnego poziomu emisji

Docelowy indywidualny poziom emisji danego producenta będzie ustalany w oparciu o pomiar emisji WLTP z 2021 r. W celu określenia takiego poziomu docelowego zgodność danego producenta z poziomem docelowym NEDC w 2020 r. zostanie porównana z jego średnim poziomem emisji WLTP w tym samym roku. Ten średni poziom emisji WLTP będzie stanowił wartość referencyjną, którą należy zwiększyć lub zmniejszyć w celu ustalenia referencyjnego poziomu docelowego WLTP, tj. w przypadku gdy średni poziom emisji NEDC danego producenta będzie niższy niż jego poziom docelowy NEDC w 2020 r., poziom docelowy WLTP będzie wyższy niż wartość referencyjna, a gdy dany producent przekroczy poziom docelowy NEDC, wartość referencyjna zostanie zmniejszona, tj. nowy poziom docelowy WLTP będzie niższy niż wartość referencyjna. Aby docelowe indywidualne poziomy emisji WLTP zachowały porównywalność z upływem czasu, zostaną również uwzględnione coroczne zmiany średniej masy floty pojazdów danego producenta.

Wzory do obliczania referencyjnego poziomu docelowego WLTP i dalszych docelowych indywidualnych poziomów emisji określono w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009, zmienionego przez rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr [.../...] ⁽¹⁾ i do rozporządzenia (UE) nr 510/2011, zmienionego przez rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr [.../...] ⁽¹⁾.

6.3. Przekształcenie limitu dotyczącego superjednostek

Superjednostki, tj. środki zachęcające do rejestracji pojazdów niskoemisyjnych poprzez możliwość liczenia ich jako więcej niż jeden pojazd przy ustalaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta, będą dostępne w latach 2020–2022, zgodnie z art. 5a rozporządzenia (WE) nr 443/2009. O ile w 2020 r. do wdrożenia tej możliwości wymagane będą wyłącznie wartości emisji CO₂ NEDC, o tyle w celu korzystania z superjednostek również w latach 2021–2022 producenci będą musieli zadbać o to, by w przypadku pojazdów rejestrowanych w tych latach w świadectwach zgodności odnotowywane były wartości emisji CO₂ zarówno według NEDC, jak i WLTP.

W odniesieniu do lat 2021 i 2022 oznacza to, co następuje:

- Wartość emisji CO₂ NEDC będzie konieczna w celu ustalenia, czy dany pojazd kwalifikuje się do przyznania superjednostek, tj. poziom emisji CO₂ NEDC pojazdu objętego systemem superjednostek musi być niższy niż 50 g CO₂/km.
- Wartość emisji CO₂ WLTP będzie konieczna do obliczenia efektu superjednostek w celu ustalenia średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta w 2021 r. i 2022 r.

Art. 5a rozporządzenia (WE) nr 443/2009 wprowadza również limit 7,5 g CO₂/km dla superjednostek, który może być wykorzystany w latach 2020–2022. Część tego limitu zostanie prawdopodobnie wykorzystana w 2020 r., tj. w okresie obowiązywania warunków NEDC, a pozostała część powinna być dostępna na lata 2021 i 2022. W art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 określono metodę przeliczenia pozostałej części limitu emisji CO₂ WLTP w latach 2021 i 2022. Pozostała część limitu zostanie następnie wykorzystana do obliczeń, o których mowa w pkt 4.1. lit. g) niniejszego zawiadomienia.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

6.4. Dostosowanie wartości ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu ekoinnowacji

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 (samochody osobowe) oraz art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152 (lekkie samochody dostawcze) od dnia 1 stycznia 2021 do celów obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta należy uwzględniać wyłącznie wartość ograniczenia emisji CO₂ dzięki zastosowaniu ekoinnowacji w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011, która nie jest objęta procedurą WLTP. Dla lat kalendarzowych 2021, 2022 i 2023 wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji, obliczana w sposób określony w pkt 4.1 lit. f) niniejszego zawiadomienia, zostaje dostosowana zgodnie z przepisami art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 (samochody osobowe) oraz art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152 (lekkie samochody dostawcze). Poczynając od roku kalendarzowego 2024, wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji będzie uwzględniana do celów obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji bez dostosowania.

6.5. Określenie i korekta wartości CO₂ NEDC w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji

Procedury korelacji określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/1153 (samochody osobowe) i rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/1152 (lekkie samochody dostawcze) (dalej zwanych „rozporządzeniami w sprawie korelacji”) obejmują wykorzystanie narzędzia do symulacji pojazdów (dalej zwanego „narzędziem do korelacji”) w celu zastąpienia fizycznego badania pojazdów. Zachodzi ryzyko, że w wyniku zastosowania narzędzia do korelacji otrzymane zostaną nierealnie niskie wartości emisji CO₂. W związku z tym w rozporządzeniach przewidziano mechanizm korekcyjny, który ma przeciwdziałać nieuprawnionemu wykorzystaniu takich sytuacji.

Zgodnie z pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzeń w sprawie korelacji w indywidualnych przypadkach wymagane jest ustalenie wartości współczynnika odchylenia De i współczynnika weryfikacji przez organ udzielający homologacji typu/służbę techniczną, odnotowanie jej w świadectwie homologacji typu (zob. dodatek do uzupełnienia do świadectwa homologacji typu określony w dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia WLTP) oraz podanie jej przez producenta w pkt 49 świadectwa zgodności.

Współczynnik De i współczynnik weryfikacji mają być monitorowane przez państwa członkowskie, poczynając od 2017 r.

Współczynnik De jest ustalany i odnotowywany w przypadkach, gdy:

- w związku z doborem losowym przeprowadzonym zgodnie z pkt 3.2.6 załącznika I do rozporządzeń w sprawie korelacji przeprowadzone zostaje fizyczne badanie pojazdów (dobór losowy dokonany zostaje w oparciu o wyniki uzyskane przy pomocy narzędzia do korelacji),
- na wyraźny wniosek organu udzielającego homologacji typu złożony zgodnie z pkt 3.2.7 załącznika I do rozporządzeń w sprawie korelacji przeprowadzone zostaje fizyczne badanie pojazdów.

Współczynnik weryfikacji jest ustalany i odnotowywany w przypadku gdy:

- w związku z weryfikacją przeprowadzoną przez organ udzielający homologacji typu w wyniku fizycznego badania pojazdów (pkt 3.2.8) zostaje wykryte i potwierdzone odchylenie danych wejściowych.

W pozostałych przypadkach pola przeznaczone na podanie wartości współczynnika De i współczynnika korelacji w świadectwie homologacji typu i świadectwie zgodności pozostają niewypełnione.

W przypadku gdy wartość współczynnika De przekracza 0,04 lub gdy wartość współczynnika weryfikacji wynosi 1, wartość średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta należy skorygować zgodnie z art. 7 rozporządzeń w sprawie korelacji.

W przypadku gdy przeprowadzona zostaje weryfikacja danych wejściowych, która potwierdza ich prawidłowość, lub gdy odchylenie danych wejściowych jest odchyleniem na niekorzyść producenta, jako wartość współczynnika weryfikacji przyjmuje się „0”.

ZAŁĄCZNIK

Przykład

Poniższy przykład obrazuje sposób zastosowania metody obliczeń określonej w pkt 4 w 2020 r. w stosunku do producenta (lub grupy producentów) posiadającego(-ej) łącznie 7 rejestracji:

A	B	C	D	E	F	G
Liczba rejestracji	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (w g/km)	Indywidualny poziom emisji CO ₂ pomniejszony o wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji (w g/km)	Ograniczenie emisji CO ₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych (w g/km)	Mnożnik (superjednostka) w 2020 r.	Indywidualny poziom emisji CO ₂ pomnożony przez współczynnik superjednostek (w g/km)	Ekoinnowacje pomnożone przez współczynnik superjednostek (w g/km)
1	20	10	10	2	40	20
1	45	30	15	2	90	30
1	45	35	10	2	90	20
1	100	90	10	1	100	10
1	102	102	0	1	102	0
1	105	105	0	1	105	0
1	120	110	10	1		

Wyjaśniony powyżej porządek stosowany jest w następujący sposób:

Wybór pojazdów przy uwzględnieniu przejściowego udziału procentowego 95%:

Lit. a) jest odzwierciedlona w kolumnie C

Lit. b) zawiera kalkulację przejściowego udziału procentowego 95% w 2020 r.:

$$7 * 0,95 = 6 \text{ (wartość wyrażona liczbą całkowitą)}$$

Pierwsze 6 rejestracji (wyróżnione szarym kolorem) zostaje uwzględnione w dalszych obliczeniach.

Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji:

Lit. c) zawiera kalkulację średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla wszystkich pojazdów wybranych zgodnie z lit. a) bez uwzględnienia redukcji emisji wynikających z przepisów dotyczących superjednostek i ekoinnowacji:

$$(1*20 + 1*45 + 1*45 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1) = 417/6 = 69,500 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Lit. d) jest odzwierciedlona w kolumnie F

Lit. e) jest odzwierciedlona w kolumnie G

Lit. f) zawiera kalkulację wartości ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji dla danego producenta:

$$(1*10*2 + 1*15*2 + 1*10*2 + 1*10 + 1*0 + 1*0) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1) = 80/9 = 8,889 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Ze względu na fakt, że wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji przekracza wysokość określoną w art. 12 ust. 1, uwzględnia się wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji w wysokości równej limitowi 7 g CO₂/km.

Lit. g) zawiera kalkulację wartości ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek dla danego producenta:

$$69,500 - [(1*20*2 + 1*45*2 + 1*45*2 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1)] = 69,500 - 527/9 = 10,944 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Ze względu na to, że wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek przekracza limit 7,5 g CO₂/km, uwzględnia się wartość ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu systemu superjednostek w wysokości równej limitowi 7,5 g CO₂/km.

W latach kolejnych w odniesieniu do danego producenta nie będą uwzględniane dalsze efekty superjednostek.

Lit. h) zawiera kalkulację średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przy uwzględnieniu kwalifikujących się wartości ograniczenia emisji dzięki zastosowaniu ekoinnowacji i systemu superjednostek obliczonych zgodnie z lit. f) i g):

$$69,500 - 7,5 - 7 = 55,000 \text{ g CO}_2/\text{km}$$
