DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/759

z dnia 8 czerwca 2020 r.

zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/588 w celu umożliwienia stosowania wysokosprawnych alternatorów 12-woltowych w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi

(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 CO_2 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 17 października 2019 r. producenci ŠKODA AUTO a.s., FORD-Werke GmbH, Groupe RENAULT, FCA Italy S.p.A., SEAT S.A., Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA oraz OPEL Automobile GmbH wspólnie przedłożyli wniosek, o którym mowa w art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ([2]), dotyczący zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/588 ([3]) w celu rozszerzenia zakresu zatwierdzenia technologii innowacyjnej w odniesieniu do jej stosowania w samochodach osobowych, które mogą być zasilane określonymi paliwami alternatywnymi.

(2) Ze względu na rosnący udział samochodów osobowych napędzanych gazem płynnym (LPG) lub sprężonym gazem ziemnym (CNG) wnioskodawcy zażądali w szczególności, aby zakresem decyzji wykonawczej (UE) 2016/588 objąć również stosowanie wysokosprawnych alternatorów 12-woltowych w takich samochodach oraz aby odpowiednio dostosować niektóre współczynniki w metodach badania.

(3) Komisja oceniła wniosek 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ([4]) (wersja z lipca 2018 r.) ([5]). Komisja uznała, że wniosek jest uzasadniony w odniesieniu do pojazdów napędzanych LPG i CNG i w związku z tym sprawność minimalna wysokosprawnego alternatora 12-woltowego stosowanego w takich pojazdach powinna zostać dostosowana, aby uwzględnić zastosowanie tej innowacyjnej technologii w pojazdach, które mogą być zasilane wspomnianymi paliwami.

(4) Uznaje się to również za właściwe i zgodne z innymi decyzjami w sprawie zatwierdzenia uwzględniającymi również sytuację w przypadku pojazdów, które mogą być zasilane paliwem E85. W odniesieniu do takich pojazdów należy w szczególności wyjaśnić, że ze względu na ograniczoną dostępność paliwa E85 na rynku unijnym nie jest właściwe czynienie rozróżnienia między tym paliwem a benzyną w celu określenia oszczędności CO_2 uzyskanych dzięki zastosowaniu wysokosprawnego alternatora 12-woltowego.

(5) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą (UE) 2016/588,

---

([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 CO_2 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) 2016/588 z dnia 14 kwietnia 2016 r. w sprawie zatwierdzenia technologii stosowanej w wysokosprawnych alternatorach 12 woltowych jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO_2 pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 101 z 16.4.2016, s. 25).

([4]) 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 CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

([5]) https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiana

W decyzji wykonawczej (UE) 2016/588 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jego sprawność wynosi co najmniej:

(i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną lub paliwem E85, innych niż turbodoładowane;

(ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną lub paliwem E85;

(iii) 74,2 % dla pojazdów zasilanych olejem napędowym;

(iv) 74,6 % dla pojazdów zasilanych gazem płynnym (LPG), innych niż turbodoładowane;

(v) 74,1 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych LPG;

(vi) 76,3 % dla pojazdów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), innych niż turbodoładowane;

(vii) 75,7 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych CNG.";

2) w art. 3 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy innowacyjna technologia jest zainstalowana w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu *flex-fuel* organ udzielający homologacji zapisuje oszczędności CO_2 w następujący sposób:

a) dla pojazdów dwupaliwowych wykorzystujących benzynę i paliwa gazowe – wartość oszczędności CO_2 w odniesieniu do LPG lub CNG;

b) dla pojazdów typu *flex-fuel* wykorzystujących benzynę i paliwo E85 – wartość oszczędności CO_2 w odniesieniu do benzyny.

4. Poświadczone oszczędności CO_2 odpowiadające kodowi ekoinnowacji nr 17 można uwzględniać jedynie przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów do roku kalendarzowego 2020 włącznie.";

3) w załączniku tabele 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„Tabela 2

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

Tabela 3

Współczynnik konwersji paliw

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji	
	[100 g CO_2/l]	[g CO_2/l]
Silniki benzynowe/E85	23,3	2330
Silniki na olej napędowy	26,4	2640
Silniki na LPG	16,3	1629
	[100 g CO_2/m^3]	[g CO_2/m^3]
Silniki na CNG (G20)	18,0	1795”

Artykuł 2

Wejście w życie

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 czerwca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca