

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) NR 404/2014

z dnia 17 lutego 2014 r.

zmieniające załącznik 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,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽²⁾ określono nową metodę ustalania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy kategorii N₁, którym udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu (zwane dalej „pojazdami budowanymi wieloetapowo”). Nowa metoda wejdzie w życie dnia 1 stycznia 2014 r., ale może być stosowana na zasadzie dobrowolności od dnia 1 stycznia 2013 r.
- (2) Pkt 7 część B załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 stanowi, że indywidualne poziomy emisji CO₂ pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego. Przepis ten wymaga, aby pojazdy skompletowane mogły być rozpoznawane w procesie monitorowania, a producent pojazdu podstawowego mógł być zidentyfikowany. Wymaga on również, aby niektóre dane dotyczące pojazdu podstawowego były określone zgodnie z metodyką przedstawioną w załączniku XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.
- (3) Zgodnie z art. 8 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 producenci pojazdów podstawowych mają prawo do weryfikacji danych dotyczących pojazdów budowanych wieloetapowo, na podstawie których obliczane są ich docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂. Należy zatem podać odpowiednie parametry danych zapewniające skuteczne przeprowadzenie takiej weryfikacji.
- (4) Metodyka przedstawiona w załączniku XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 ma zastosowanie do pojazdów niekompletnych i skompletowanych. W przypadku gdy pojazd kompletny jest jednak dalej przekształcany przed pierwszą rejestracją, należy sprecyzować, że monitorowane i uwzględniane przy obliczaniu docelowych indywidualnych poziomów emisji powinny być masa w stanie gotowym do jazdy i emisje CO₂ pojazdu kompletnego, który wykorzystuje się jako pojazd podstawowy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Należy dokładniej określić dane, które powinny być podawane w celu zapewnienia skutecznego i odpowiedniego monitorowania oraz weryfikowania emisji CO₂ z pojazdów budowanych wieloetapowo.
- (6) Pojazd jest identyfikowany za pomocą numeru identyfikacyjnego pojazdu („VIN”), tj. kodu alfanumerycznego przypisanego pojazdowi przez producenta zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 19/2011⁽¹⁾. Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ stanowi w załączniku XVII sekcja 4, że zasadniczo numer identyfikacyjny pojazdu podstawowego zostaje zachowany podczas wszystkich kolejnych etapów procesu homologacji typu, aby zapewnić możliwość prześledzenia procesu. VIN powinien zatem umożliwiać powiązanie pojazdu skompletowanego z pojazdem podstawowym, a zatem określenie producenta pojazdu podstawowego, odpowiedzialnego za emisje CO₂. Ponadto VIN powinien umożliwiać producentowi pojazdu podstawowego weryfikację istotnych danych dotyczących pojazdu podstawowego. Ponieważ nie ma innych parametrów, które umożliwiłyby tego rodzaju powiązanie, należy zobowiązać państwa członkowskie do monitorowania i zgłaszania numerów VIN nowo zarejestrowanych pojazdów kategorii N₁ Komisji za pośrednictwem systemu gromadzenia danych Europejskiej Agencji Środowiska (EEA).
- (7) W celu obliczenia docelowych indywidualnych poziomów emisji w odniesieniu do pojazdów produkowanych wieloetapowo należy — zgodnie z pkt 7 części B załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 — uwzględnić dodaną masę standardową określoną zgodnie z pkt 5.3 załącznika XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Będzie to wymagało monitorowania i sprawozdawczości w zakresie masy w stanie gotowym do jazdy pojazdu podstawowego oraz technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej tego pojazdu, na podstawie których można określić dodaną masę standardową lub ewentualnie monitorowania i sprawozdawczości w zakresie samej dodanej masy standardowej. Ponadto w celu ustalenia, czy pojazd produkowany wieloetapowo wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011, należy sprawdzić, czy masa odniesienia pojazdu skompletowanego nie przekracza limitów, o których mowa w art. 2 ust. 1 tego rozporządzenia.
- (8) W przypadku gdy państwa członkowskie nie są w stanie podać wszystkich parametrów wymaganych na podstawie załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 ze względu na strukturę ich systemu rejestracji danych dotyczących nowych lekkich samochodów dostawczych, parametry te mogą zostać podane przez zainteresowanych producentów w powiadomieniu, o którym mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011.
- (9) Z tego samego powodu producenci mogą, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 293/2012⁽³⁾, przekazywać Komisji i EEA numery VIN przypisane pojazdom sprzedanym w poprzednim roku kalendarzowym lub pojazdom, na które w roku tym wydano gwarancję.
- (10) Po rejestracji pojazdu w celu dopuszczenia go do ruchu drogowego numery VIN mogą być powiązane z zestawami danych pozwalającymi na identyfikację właściciela pojazdu. VIN sam w sobie nie jest jednak nośnikiem danych osobowych, a przetwarzanie danych do celów rozporządzenia (UE) nr 510/2011 nie wymaga dostępu do jakichkolwiek powiązanych danych osobowych ani ich przetwarzania. Monitorowania i sprawozdawczości w zakresie numerów VIN nie uznaje się zatem za przetwarzanie danych osobowych objęte zakresem dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾ lub rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁵⁾. Niemniej jednak stwierdzono, że numery VIN można uznać za dane szczególnie chronione, między innymi ze względu na zapobieganie kradzieżom pojazdów, i dlatego należy dopilnować, aby numery VIN zgłaszane Komisji i EEA nie były podawane do wiadomości publicznej.
- (11) Porównując numery VIN zgłoszone przez państwa członkowskie z numerami dostarczonymi przez producentów, Komisja, wspierana przez Europejską Agencję Środowiska, powinna identyfikować producentów i przedmiotowe pojazdy oraz przygotowywać wstępne zbiory danych zgodnie z art. 10b rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 293/2012.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- (12) W celu zapewnienia pełnego dostosowania wymogów w zakresie monitorowania na mocy rozporządzenia (UE) nr 510/2011 do wymogów stosowanych w odniesieniu do samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽¹⁾ należy dostosować wymogi w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 dotyczące przekazywania zagregowanych danych i metodyki określania informacji dotyczących monitorowania emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku 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 17 lutego 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽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).

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N₁

W przypadku pojazdów kompletnych z homologacją typu WE, zarejestrowanych w kategorii N₁ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego przy jego pierwszej rejestracji na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja;
- d) marka;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- g) indywidualny poziom emisji CO₂;
- h) masa w stanie gotowym do jazdy;
- i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
- j) powierzchnia postojowa; rozstaw osi, rozstaw kół oś kierowana i rozstaw kół druga oś;
- k) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- l) pojemność silnika;
- m) zużycie energii elektrycznej;
- n) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną;
- o) numer identyfikacyjny pojazdu.

Stosuje się format określony w części C sekcja 2.

1.2. Pojazdy, którym udzielono wielostopniowej homologacji typu, zarejestrowane jako pojazdy kategorii N₁

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N₁ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do:

- a) pojazdu podstawowego (niekompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o) lub, zamiast danych określonych w lit. h) i i), dodaną masę standardową podaną w ramach informacji dotyczących homologacji typu, o których mowa w pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- b) pojazdu podstawowego (kompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o);
- c) pojazdu skompletowanego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), j), k), l), m) i o).

W przypadku gdy w odniesieniu do pojazdu podstawowego nie można przekazać którychkolwiek z danych, o których mowa w lit. a) i b) niniejszego punktu, państwo członkowskie przekazuje zamiast nich dane dotyczące pojazdu skompletowanego.

W przypadku skompletowanych pojazdów kategorii N₁ stosuje się format określony w części C sekcja 2.

Numeru identyfikacyjnego pojazdu, o którym mowa w pkt 1.1 lit. o), nie podaje się do wiadomości publicznej.”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

- a) źródła wykorzystane do zebrania szczegółowych danych, o których mowa w pkt 1;
- b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE;
- c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;
- d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
- e) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.”;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) w zdaniu wprowadzającym i pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:

„B. Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych

Informacje dotyczące monitorowania, które państwa członkowskie są zobowiązane określić zgodnie z częścią A pkt 1 i 3 niniejszego załącznika, ustala się zgodnie z metodyką przedstawioną w niniejszej części.

1. Liczba zarejestrowanych nowych lekkich samochodów dostawczych

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych na ich terytorium w odnośnym roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, dopuszczeniu indywidualnemu oraz krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach i, o ile jest znana, liczbę pojazdów budowanych wieloetapowo.”;

b) skreśla się pkt 4;

c) w pkt 7 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Niezależnie od tego, że dodana masa standardowa jest wykorzystana w części C niniejszego załącznika, w przypadkach, w których wartości tej masy nie da się określić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji, o którym mowa w art. 8 ust. 4, można stosować masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

W przypadku gdy pojazd podstawowy jest pojazdem kompletnym, masa tego pojazdu w stanie gotowym do jazdy jest wykorzystywana do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji. Jednakże w przypadku gdy wartość tej masy nie może zostać określona, do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji może zostać wykorzystana masa skompletowanego pojazdu w stanie gotowym do jazdy.”;

3) część C otrzymuje brzmienie:

„C. Formaty przekazywania danych

Dla każdego roku państwa członkowskie przekazują informacje określone w części A pkt 1 i 3 w następującym formacie:

Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej

Państwo członkowskie ⁽¹⁾	
Rok	
Źródło danych	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających homologacji typu WE	

Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana)	

(¹) Dwuliterowe kody ISO 3166 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to odpowiednio »EL« i »UK«.

Sekcja 2 — Szczegółowe dane z monitoringu — zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu (¹)
a)	Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE (²)
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) POJAZD KOMPLETNY/POJAZD PODSTAWOWY (³)
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) POJAZD SKOMPLETOWANY (³)
	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego (²)
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Typ
	Wariant
	Wersja
d)	Marka
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego
g)	Indywidualny poziom emisji CO ₂
h)	Masa w stanie gotowym do jazdy POJAZD PODSTAWOWY
	Masa w stanie gotowym do jazdy POJAZD SKOMPLETOWANY/POJAZD KOMPLETNY
i) (⁴)	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita
j)	Rozstaw osi
	Rozstaw kół oś kierowana (oś 1)
	Rozstaw kół druga oś (oś 2)
k)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania

Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu ⁽¹⁾
l)	Pojemność silnika (w cm ³)
m)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)
n)	Kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych
	Zmniejszenie emisji dzięki technologii(-om) innowacyjnej(-ym)
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
Pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE ⁽⁵⁾	Dodana masa standardowa (w stosownych przypadkach w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo)

Uwagi:

- ⁽¹⁾ Jeżeli, w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo, nie można przedstawić danych dotyczących pojazdu podstawowego, państwo członkowskie przekazuje co najmniej informacje określone w tym formacie w odniesieniu do pojazdu skompletowanego. W przypadku gdy nie można podać numeru identyfikacyjnego pojazdu, należy przekazać wszystkie szczegółowe dane dotyczące pojazdu kompletnego, pojazdu skompletowanego, a także pojazdu podstawowego zgodnie z częścią A pkt 1.2 lit. a), b) i c) niniejszego załącznika.
- ⁽²⁾ W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie »Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego«, a w kolumnie »Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE« określa się jedno z poniższych: »AA-NSS« lub »AA-IVA«, w zależności od przypadku.
- ⁽³⁾ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać nazwę producenta pojazdu podstawowego (niekompletnego/kompletnego). Jeżeli nazwa producenta pojazdu podstawowego nie jest znana, podać tylko nazwę producenta pojazdu skompletowanego.
- ⁽⁴⁾ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego.
- ⁽⁵⁾ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.”