

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/732**z dnia 17 maja 2018 r.****w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu określenia metodyki najbardziej odpowiedniej w świetle przepisów art. 7 ust. 3 dyrektywy 2014/94/UE oraz w następstwie zaproszenia do składania ofert, Komisja zwróciła się do Niemieckiej Agencji Energetycznej (dena) o przeprowadzenie badania w celu określenia możliwych wariantów wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych ⁽²⁾.
- (2) W badaniu przeanalizowano cztery główne warianty. Komisja rozważyła wszystkie te warianty. Okazało się, że wariant, zgodnie z którym ceny paliw są wyrażane w podanych w obowiązującej walucie kwotach na 100 km, z uwzględnieniem ceny paliwa na jednostkę, o której mowa w dyrektywie 98/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾, i zużycia paliwa przez pojazdy określone w certyfikacie zgodności, była najbardziej kompleksowa i opierała się na wymiernych danych. Wariant ten uwzględnia nie tylko zawartość energii w paliwie, ale także inne czynniki związane z ceną paliwa w przeliczeniu na przejechaną odległość, w szczególności efektywność energetyczną odpowiednich technologii związanych z wykorzystaniem różnych paliw w pojazdach.
- (3) W badaniu konsumenckim dotyczącym porównywania cen paliw ⁽⁴⁾, przeprowadzonym przez Międzynarodową Federację Samochodową po ogłoszeniu zaproszenia do składania ofert, konsumenci poparli metodykę wyrażania cen paliw w podanych w obowiązującej walucie kwotach na 100 km.
- (4) Wybrana metodyka powinna umożliwić użytkownikom bezpośrednie porównanie obejmujące wszystkie najistotniejsze czynniki, również w kontekście przyszłych wyborów przy zakupie. Metodyka ta wydaje się więc najbardziej odpowiednia do celów zwiększenia świadomości konsumentów i przejrzystości cen paliw. Jest ona również najlepiej dostosowana do bardziej ogólnych celów dyrektywy 2014/94/UE, w równym stopniu uwzględnionych w europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej ⁽⁵⁾ przyjętej w ramach unii energetycznej, polegających zasadniczo na przyczynianiu się do zróżnicowania źródeł energii w transporcie oraz zmniejszaniu emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń w tym obszarze.
- (5) Do obliczenia cen paliwa należy stosować wartość zużycia paliwa określoną w świadectwie zgodności pojazdów. Wartość ta jest oparta na światowej zharmonizowanej procedurze badania pojazdów lekkich (WLTP) ⁽⁶⁾, obowiązującej od września 2017 r. dla nowych typów pojazdów i od września 2018 r. dla wszystkich nowych pojazdów. Powyższa procedura badania zastępuje obecnie stosowany nowy europejski cykl jezdny (NEDC). W procedurze WLTP przewidziano bardziej rygorystyczne warunki badań i bardziej realistyczne zużycie paliwa, z korzyścią dla konsumentów. Odniesienie do tych wartości odpowiada informacjom dla konsumentów

⁽¹⁾ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

⁽²⁾ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-01-fuel-price-comparison.pdf>

⁽³⁾ Dyrektywa 98/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 1998 r. w sprawie ochrony konsumenta przez podawanie cen produktów oferowanych konsumentom (Dz.U. L 80 z 18.3.1998, s. 27).

⁽⁴⁾ <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4e8d1774-fa70-11e7-b8f5-01aa75ed71a1>

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ 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).

podawanym na podstawie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ odnoszącej się do dostępności informacji dla konsumentów o zużyciu paliwa w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi, również w świetle zalecenia Komisji (UE) 2017/948 ⁽²⁾.

- (6) Ponieważ w świadectwie zgodności pojazdu nie podaje się wartości zużycia paliwa dotyczących mieszanek biopaliw z benzyną lub olejem napędowym ⁽³⁾, państwa członkowskie mogą wykorzystywać swoje własne dane w celu określenia tych wartości.
- (7) Aby z metodyki można było korzystać w dowolnym momencie, cena paliwa, którą należy uwzględnić, powinna być średnią ceną odpowiedniego paliwa na jednostkę umowną maksymalnie za ostatni kwartał kalendarzowy poprzedzający dzień obliczenia.
- (8) Ze względu na ograniczenia nieodłącznie związane z prezentowaniem porównań cenowych na stacjach paliw należy sprecyzować, że korzystanie z takiej metodyki wymaga określenia porównywalnych prób samochodów osobowych zasilanych różnymi paliwami, przynajmniej w odniesieniu do ich masy i mocy.
- (9) Aby jeszcze bardziej ułatwić porównywanie w oparciu o metodykę ustanowioną w niniejszym rozporządzeniu, państwa członkowskie mogą skorzystać z możliwości, jakie oferuje cyfryzacja, np. z narzędzi internetowych. Narzędzia te powinny umożliwić uzyskanie indywidualnych informacji na temat wszystkich lub większości modeli pojazdów występujących na rynku. Takie narzędzie dawałoby również możliwość dodawania innych informacji.
- (10) Wieloletni program prac Komisji dotyczący pomocy finansowej na rzecz sektora transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 ⁽⁴⁾ przewiduje działania mające na celu pomoc państwom członkowskim we wdrażaniu dyrektywy 2014/94/UE. Zgodnie z programem prac celem jest przede wszystkim wspieranie spójnego wdrażania art. 7 ust. 3 wspomnianej dyrektywy we wszystkich państwach członkowskich oraz wspieranie państw członkowskich w zakresie udostępniania informacji dla konsumentów za pomocą narzędzi cyfrowych.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 9 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku określono wspólną metodykę porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2014/94/UE w oparciu o ceny wyrażone jako podane w obowiązującej walucie kwoty na 100 km.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się po 24 miesiącach od dnia jego wejścia w życie.

⁽¹⁾ Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi (Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16).

⁽²⁾ Zalecenie Komisji (UE) 2017/948 z dnia 31 maja 2017 r. w sprawie stosowania wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ homologowanych i mierzonych zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą badań lekkich pojazdów dostawczych przy udostępnianiu konsumentom informacji zgodnie z dyrektywą 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 142 z 2.6.2017, s. 100).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żegluga śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 88).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji C(2014) 1921 z dnia 26 marca 2014 r. z późniejszymi zmianami.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 maja 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. Wspólna metodyka określona w niniejszym załączniku dotyczy paliw alternatywnych zdefiniowanych w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE.
2. W metodzie tej przewidziano – na potrzeby przedstawiania informacji na stacjach paliw, o którym mowa w art. 7 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2014/94/UE – podstawowe obliczenia umożliwiające orientacyjne porównanie cen na podstawie prób modeli samochodów osobowych, które są ustalane przez państwa członkowskie i które są porównywalne co najmniej pod względem masy i mocy, ale są zasilane różnymi paliwami.
3. W metodzie zdefiniowano, w jaki sposób, na potrzeby takiego porównania, ceny benzyny i oleju napędowego oraz paliw alternatywnych wyraża się jako podane w obowiązującej walucie kwoty na 100 km. Obliczenie opiera się na następujących czynnikach:
 - a) zużyciu paliwa przez dany pojazd na 100 km podanym w świadectwie zgodności pojazdów, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾;
 - b) w stosownych przypadkach na wartościach zużycia paliwa na 100 km określonych przez państwa członkowskie dla mieszanek biopaliw z benzyną lub olejem napędowym ⁽²⁾;
 - c) cenach rynkowych na jednostkę odpowiednich paliw wyrażonych w obowiązującej walucie dla jednostek, o których mowa w danym państwie członkowskim, zgodnie z dyrektywą 98/6/WE (zwanymi dalej jednostkami umownymi).
4. Cena wyrażona w podanych w obowiązującej walucie kwotach na 100 km jest obliczana w następujący sposób:

cena paliwa w obowiązującej walucie na jednostkę umowną × zużycie paliwa na 100 km.
5. Cena paliw w uwzględnianych jednostkach umownych to średnia cena maksymalnie za ostatni kwartał kalendarzowy poprzedzający dzień obliczenia.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 88).