



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/766

z dnia 1 marca 2024 r.

zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/1119 w odniesieniu do obliczania ograniczenia emisji CO₂ oraz błędu statystycznego w przypadku niektórych hybrydowych elektrycznych samochodów osobowych niedoładowywanych zewnętrznie

(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 25 lipca 2023 r. producent BMW AG („wnioskodawca”) złożył wniosek zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011⁽²⁾ w brzmieniu obowiązującym w tym dniu o zmianę decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/1119⁽³⁾ w celu dostosowania obliczania ograniczenia emisji CO₂ oraz błędu statystycznego w przypadku niektórych hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie do metodyki określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151⁽⁴⁾.
- (2) W rozporządzeniu (UE) 2017/1151, zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/443⁽⁵⁾, przewidziano alternatywne podejście do korygowania nierównego ładowania akumulatora w niektórych pojazdach hybrydowych z napędem elektrycznym bez doładowania ze źródeł zewnętrznych, które to podejście opiera się na ogólnym współczynniku emisji w zależności od typu silnika. Wnioskodawca zwrócił się o zezwolenie na stosowanie tego podejścia do obliczania ograniczenia emisji CO₂ oraz błędu statystycznego w przypadku technologii innowacyjnej zatwierdzonej decyzją wykonawczą (UE) 2019/1119.
- (3) Biorąc pod uwagę argumenty przedstawione przez wnioskodawcę, należy zmienić metodykę badań określoną w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119, aby producenci pojazdów stosujący podejście alternatywne wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2023/443 nie napotykali zbędnych obciążeń związanych z badaniami przy ubieganiu się o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2019/1119.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>.

⁽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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2011/725/oj).

⁽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 spalinyowy 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1119/oj).

⁽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 Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/443 z dnia 8 lutego 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1151 w odniesieniu do procedur homologacji typu w zakresie emisji dla lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Dz.U. L 66 z 2.3.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/443/oj>).

- (4) Ze względu na fakt, że wnioskodawca zwrócił się o zastosowanie alternatywnego podejścia opierającego się na sprawności alternatora wynoszącej 0,67, należy konsekwentnie stosować podejście określone w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 oraz zastosować sprawność alternatora równą 1 do określenia ograniczenia emisji CO₂ oraz błędu statystycznego, a także odpowiednio dostosować metodykę badań określoną w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą (UE) 2019/1119,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2019/1119 wprowadza się zmiany przedstawione w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia 1 marca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

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

1) w pkt 4.1.2. dodaje się akapit w brzmieniu:

„Alternatywnie na wniosek producenta łączną wartość ograniczenia emisji CO₂ w zespole świateł oblicza się zgodnie z metodyką określoną w pkt 4.1.1., przy czym wartość współczynnika η_A wynosi 1.”;

2) w pkt 4.2.2. po wzorze 9 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Jeżeli stosuje się metodykę, o której mowa w pkt 4.1.2 akapit ostatni, błąd statystyczny w odniesieniu do zespołu świateł oblicza się zgodnie z pkt 4.2.1, przy czym wartość współczynnika η_A wynosi 1.”.
