

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1102**z dnia 24 lipca 2020 r.**

w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 oraz przez odniesienie do nowego europejskiego cyklu jezdnego (NEDC), technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych hybrydowych samochodach osobowych z napędem elektrycznym oraz lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej

(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 24 października 2019 r. producenci: Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Renault, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge oraz dostawcy Valeo Electrical systems i Mitsubishi Electric Corporation złożyli wspólny wniosek (zwany dalej „pierwszym wnioskiem”) o zatwierdzenie jako technologii innowacyjnej technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych wyposażonych w mechanizm napędowy z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania napędzanym benzyną lub olejem napędowym (mechanizm napędowy z konwencjonalnym silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania) oraz w określonych hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie (NOVC-HEV) należących do tych kategorii.
- (2) W dniu 8 listopada 2019 r. dostawca Valeo Electrical systems złożył wniosek („drugi wniosek”) o zatwierdzenie tej samej technologii, tj. technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, do stosowania w pojazdach należących do tych samych kategorii i z tymi samymi mechanizmami napędowymi.
- (3) Oba wnioski poddano ocenie zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ i (UE) nr 427/2014 ⁽³⁾ oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽⁴⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽⁵⁾ (wersja z lipca 2018 r. ⁽⁶⁾). Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 do wniosków dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ.
- (4) W obu wnioskach odniesiono się do ograniczenia emisji CO₂, którego nie można wykazać za pomocą pomiarów przeprowadzonych zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdnym (NEDC), jak określono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽⁷⁾.

⁽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 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

⁽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 CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s.1).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ 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) Biorąc pod uwagę, że oba wnioski odnoszą się do tej samej technologii innowacyjnej i że do zastosowania jej w przedmiotowych pojazdach powinny odnosić się te same warunki, właściwe jest uwzględnienie obu wniosków w jednej decyzji.
- (6) 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy może pracować albo jako silnik elektryczny przekształcający energię elektryczną w energię mechaniczną, albo jako generator przekształcający energię mechaniczną w energię elektryczną, czyli podobnie jak standardowy alternator. Przetwornik 48 V/12 V DC/DC pozwala 48-woltowemu zespołowi silnikowo-prądnicowemu dostarczać energię elektryczną o napięciu wymaganym do zasilania 12-woltowego elektrycznego układu zasilającego pojazdu lub ładowania 12-woltowego akumulatora.
- (7) Komisja już zatwierdziła wysokosprawny 48-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy połączony z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC dostarczany przez SEG Automotive Germany GmbH jako technologię innowacyjną do stosowania w samochodach osobowych wyposażonych w konwencjonalny silnik spalinowy wewnętrznego spalania oraz lekkich pojazdach użytkowych oraz określonych pojazdach NOVC-HEV należących do tych kategorii decyzjami wykonawczymi Komisji (UE) 2019/313 ⁽⁸⁾ i (UE) 2019/314 ⁽⁹⁾.
- (8) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas oceny wniosków złożonych przez SEG Automotive Germany GmbH oraz na podstawie informacji dostarczonych wraz z przedmiotowymi wnioskami wykazano w sposób zadowalający i niezbity, że 48-woltowy wysokosprawny zespół silnikowo-prądnicowy połączony z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC spełnia kryteria określone w art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz kryteria kwalifikowalności określone w art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014.
- (9) Przedmiotową technologię innowacyjną należy stosować w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania lub lekkich pojazdach użytkowych lub wyłącznie w tych pojazdach NOVC-HEV należących do tych kategorii, w przypadku których można stosować nieskorygowane pomiary wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ zgodnie z załącznikiem 8 do regulaminu nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych ⁽¹⁰⁾.
- (10) W obu wnioskach zaproponowano metodę badania opartą na „metodzie odrębnej” określonej w pkt 3 załącznika do decyzji wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314.
- (11) Metoda zaproponowana w pierwszym wniosku różni się od „metody odrębnej” określonej w tych decyzjach w odniesieniu do poziomu napięcia, który należy stosować w pomiarze sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego – proponuje się napięcie 48 V zamiast 52 V. Ponadto w obu wnioskach zaproponowano zmianę wartości prądu wyjściowego na potrzeby pomiaru sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC w taki sposób, aby wartość prądu wyjściowego była określana jako połowa mocy znamionowej przetwornika DC/DC podzielona przez 14,3 V zamiast mocy znamionowej przetwornika DC/DC podzielonej przez 14,3 V. Ponadto w obu wnioskach zaproponowano wprowadzenie procedury docierania w odniesieniu do 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego.
- (12) Jeżeli chodzi o zaproponowane zmiany „metody odrębnej” określone w decyzjach wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314 i dotyczące poziomu napięcia stosowanego w pomiarze sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego oraz wartości prądu wyjściowego stosowanej w pomiarze sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC, stwierdzono, że zmiany te mogą doprowadzić do uzyskania mniej ostrożnych rezultatów w zakresie ograniczenia emisji CO₂. Wnioskodawcy twierdzą, że zmiany te są uzasadnione, ponieważ lepiej odzwierciedlałyby rzeczywiste warunki jazdy. Dowodów przedstawionych celem uzasadnienia tego twierdzenia nie można

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/313 z dnia 21 lutego 2019 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011, technologii stosowanej w produkowanym przez SEG Automotive Germany GmbH wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym (BRM) połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w lekkich samochodach dostawczych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych lekkich samochodach dostawczych z napędem hybrydowym, jako technologii innowacyjnej umożliwiającej ograniczenie emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych (Dz.U. L 51 z 22.2.2019, s. 31).

⁽⁹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/314 z dnia 21 lutego 2019 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009, technologii stosowanej w produkowanym przez SEG Automotive Germany GmbH wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym (BRM) połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC, przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych samochodach osobowych z napędem hybrydowym, jako technologii innowacyjnej umożliwiającej ograniczenie emisji CO₂ z samochodów osobowych (Dz.U. L 51 z 22.2.2019, s. 42).

⁽¹⁰⁾ Regulamin nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji samochodów osobowych wyposażonych wyłącznie w silnik spalinowy spalania wewnętrznego lub wyposażonych w hybrydowy elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa i/lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną oraz pojazdów kategorii M₁ i N₁ wyposażonych w elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną (Dz.U. L 138 z 26.5.2012, s. 1).

jednak uznać za wystarczające, w szczególności ze względu na niewielką liczbę badań przeprowadzonych na potrzeby uzasadnienia wniosku oraz ze względu na brak dowodów uzasadniających zmianę wartości prądu wyjściowego stosowanej w pomiarze sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC. W tym kontekście stwierdza się, że wspomnianych aspektów „metody odrębnej” określonej w pkt 3 załącznika do decyzji wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314 nie należy zmieniać na podstawie informacji przedstawionych we wnioskach.

- (13) Jeżeli chodzi o propozycję dodania do metody badań procedury docierania w przypadku zespołu silnikowo-prądnicowego, w żadnym z dwóch wniosków nie określono z wystarczającą precyzją szczegółowych informacji na temat tego, w jaki sposób należy przeprowadzić takie docieranie ani w jaki sposób należy uwzględnić efekty docierania. Ponieważ sprawność 48-woltowego wysokosprawnego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V określa się na podstawie średniej wyników pomiarów, wszelkie efekty docierania, zarówno pozytywne, jak i negatywne, mogą być odpowiednio uwzględnione w ostatecznym wyznaczeniu sprawności, w razie konieczności poprzez zwiększenie liczby pomiarów. W tym kontekście nie jest właściwe uzupełnienie metody badań dodatkową szczegółową procedurą docierania, taką jak procedury proponowane we wnioskach.
- (14) W tym kontekście uznaje się za stosowne, by „metoda odrębna” określona w pkt 3 załącznika do decyzji wykonawczych (UE) 2019/313 i (UE) 2019/314 miała zastosowanie również na potrzeby niniejszej decyzji.
- (15) Producenci powinni mieć możliwość zwrócenia się do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze stosowania technologii innowacyjnej, jeżeli spełniono warunki określone w niniejszej decyzji. W tym celu producenci powinni zapewnić, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ potwierdzające, że technologia innowacyjna spełnia warunki określone w niniejszej decyzji oraz że ograniczenie emisji zostało określone zgodnie z metodą badań, o której mowa w niniejszej decyzji.
- (16) W celu ułatwienia szerszego wprowadzenia technologii innowacyjnej w nowych pojazdach producent powinien również mieć możliwość złożenia pojedynczego wniosku o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze stosowania szeregu 48-woltowych wysokosprawnych zespołów silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikami 48 V/12 V DC/DC. Należy jednak zapewnić, aby w przypadku korzystania z tej możliwości stosowany był mechanizm zachęcający do wykorzystania tylko tych eko innowacji, które oferują najwyższe ograniczenie emisji CO₂.
- (17) Obowiązkiem organu udzielającego homologacji typu jest rzetelna weryfikacja spełnienia warunków poświadczenia ograniczenia emisji CO₂ w wyniku zastosowania innowacyjnej technologii, określonych w niniejszej decyzji. W przypadku udzielenia poświadczenia odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu powinien zapewnić, aby wszystkie elementy uwzględniane do celów poświadczenia były rejestrowane w sprawozdaniu z badań i przechowywane wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji oraz aby informacje te były udostępniane Komisji na żądanie.
- (18) Do celów określenia ogólnego kodu eko innowacji, który ma być stosowany w odpowiednich dokumentach homologacji typu zgodnie z załącznikami I, VIII i IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹¹⁾, należy przypisać kod indywidualny do technologii innowacyjnej.
- (19) Od 2021 r. przestrzeganie przez producentów docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 należy ustalać na podstawie emisji CO₂ określonych zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽¹²⁾. W związku z tym ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki technologii innowacyjnej poświadczone przez odniesienie do niniejszej decyzji można uwzględnić w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów wyłącznie w odniesieniu do roku kalendarzowego 2020,

⁽¹¹⁾ 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 (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽¹²⁾ 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).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Technologia innowacyjna

Technologię stosowaną w 48-woltowych wysokosprawnych zespołach silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikami 48 V/12 V DC/DC zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, biorąc pod uwagę fakt, że uzyskane dzięki niej ograniczenie emisji CO₂ jest jedynie częściowo objęte standardową procedurą badania określoną w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, o ile technologia spełnia następujące warunki:

- a) technologia jest zainstalowana w samochodach osobowych (M₁) lub w lekkich pojazdach użytkowych (N₁) wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania zasilane benzyną lub olejem napędowym (w pojazdach kategorii M₁ i N₁ wyposażonych w konwencjonalny silnik spalinowy wewnętrznego spalania) lub w hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie kategorii M₁ lub N₁, w przypadku których można stosować nieskorygowane pomiary wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ zgodnie z załącznikiem 8 do regulaminu nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych;
- b) sprawność technologii, która stanowi iloczyn sprawności 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego oraz sprawności przetwornika 48 V/12 V DC/DC, określonych zgodnie z pkt 3.3 załącznika do decyzji wykonawczej (UE) 2019/313 lub pkt 3.3 załącznika do decyzji wykonawczej (UE) 2019/314, wynosi co najmniej:
 - (i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną, innych niż turbodoładowane;
 - (ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną;
 - (iii) 74,2 % dla pojazdów zasilanych olejem napędowym.

Artykuł 2

Wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂

1. Producent może zwrócić się do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ wynikającego ze stosowania technologii zatwierdzonej zgodnie z art. 1 („technologia innowacyjna”) poprzez odniesienie do niniejszej decyzji.
2. Producent zapewnia, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ potwierdzające, że technologia jest zgodna z art. 1 lit. a) i b).
3. Jeżeli ograniczenie emisji zostało poświadczone zgodnie z art. 3, producent zapewnia rejestrację poświadczonego ograniczenia emisji CO₂ i kodu eko-innowacji, o którym mowa w art. 4 ust. 1, na świadectwie zgodności przedmiotowych pojazdów.

Artykuł 3

Poświadczenie ograniczenia emisji CO₂

1. Organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej zostało określone zgodnie z metodą określoną w pkt 3, 5 i 6 załącznika do decyzji wykonawczej (UE) 2019/313 w przypadku lekkich pojazdów użytkowych lub pkt 3, 5 i 6 załącznika do decyzji wykonawczej (UE) 2019/314 w przypadku samochodów osobowych.
2. Jeżeli producent składa wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO₂ dotyczący więcej niż jednego rodzaju 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC w odniesieniu do jednej wersji pojazdu, organ udzielający homologacji typu ustala, który z badanych 48-woltowych zespołów silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC zapewnia najniższe ograniczenie emisji CO₂. Wartość tę wykorzystuje się do celów ust. 4.
3. Organ udzielający homologacji typu rejestruje w odpowiedniej dokumentacji homologacji typu poświadczone ograniczenie emisji CO₂ określone zgodnie z ust. 1 i 2 oraz kod eko-innowacji, o którym mowa w art. 4 ust. 1.
4. Organ udzielający homologacji typu rejestruje wszystkie elementy, uwzględniane do celów poświadczenia, w sprawozdaniu z badań i przechowuje je wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji, o którym mowa w art. 2 ust. 2, oraz udostępnia te informacje Komisji na żądanie.

5. Organ udzielający homologacji typu poświadcza ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej jedynie jeżeli stwierdzi, że technologia jest zgodna z art. 1 lit. a) i b) i jeżeli osiągnięte ograniczenie emisji CO₂ wynosi nie mniej niż 1 g CO₂/km, jak określono w art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w przypadku samochodów osobowych lub art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w przypadku lekkich pojazdów użytkowych.

Artykuł 4

Kod ekoinnowacji

1. Technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją przyporządkowuje się kod ekoinnowacji 31.
2. Poświadczone ograniczenie emisji CO₂ odpowiadające temu kodowi ekoinnowacji można uwzględnić przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów jedynie w odniesieniu do roku kalendarzowego 2020.

Artykuł 5

Wejście w życie

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lipca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca
