

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/986 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Μαρτίου 2019

για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 13 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 όλα τα ελαφρά οχήματα θα υπόκεινται σε νέα κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από ελαφρά οχήματα, την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ⁽²⁾, και αντικαθιστά τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο δοκιμών (NEDC) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ⁽³⁾. Συνεπώς, θα πρέπει να καθοριστεί νέα μεθοδολογία προσδιορισμού των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από οχήματα της κατηγορίας N₁ τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων («οχήματα πολλαπλών σταδίων»).
- (2) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, οι ειδικές εκπομπές CO₂ των οχημάτων πολλαπλών σταδίων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης. Για να μπορεί ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης να σχεδιάσει αποτελεσματικά και με επαρκή βεβαιότητα τη συμμόρφωσή του με τους στόχους ειδικών εκπομπών, θα πρέπει να καθοριστεί μια μεθοδολογία η οποία θα διασφαλίζει ότι οι εκπομπές CO₂ και η μάζα ημιτελών οχημάτων βάσης που αποδίδονται στον εν λόγω κατασκευαστή είναι γνωστές κατά τη στιγμή της παραγωγής και της πώλησης του ημιτελούς οχήματος βάσης, και όχι μόνο κατά τη στιγμή διάθεσης στην αγορά του ολοκληρωμένου οχήματος από τον κατασκευαστή του τελικού σταδίου.
- (3) Για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ του ημιτελούς οχήματος βάσης, είναι σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος παρεμβολής που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, σύμφωνα με την οποία οι ειδικές τιμές εισόδου θα πρέπει να είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δίνουν ως αποτέλεσμα τιμές εκπομπών CO₂ και μάζας όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικές των τιμών που καθορίζονται στη συνέχεια για το τελικό ολοκληρωμένο όχημα. Για λόγους συνέπειας, κατά τον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή για το όχημα βάσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι τιμές μάζας που προσδιορίζονται για τον σκοπό αυτό.
- (4) Ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης θα πρέπει να υποβάλει στην Επιτροπή τις τιμές εισόδου που χρησιμοποιήθηκαν για τη μέθοδο παρεμβολής καθώς και τις τιμές εκπομπών CO₂ και μάζας του ημιτελούς οχήματος βάσης. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να υποβάλουν στην Επιτροπή τις ειδικές εκπομπές CO₂ και τη μάζα των τελικών ολοκληρωμένων οχημάτων.
- (5) Με βάση τα εν λόγω υποβληθέντα στοιχεία, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί διαρκώς την αντιπροσωπευτικότητα των τιμών εκπομπών CO₂ του οχήματος βάσης και να ενημερώνει τους κατασκευαστές στην περίπτωση που διαπιστώνει αποκλίσεις. Σε περίπτωση σημαντικής και διαρκούς απόκλισης μεταξύ των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ του τελικού ολοκληρωμένου οχήματος και του μέσου όρου των τιμών παρακολούθησης CO₂ που καθορίζονται για τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι τιμές για τα τελικά ολοκληρωμένα οχήματα για να προσδιοριστεί κατά πόσον οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τους στόχους ειδικών εκπομπών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

(6) Συνεπώς, τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 7 Μαρτίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο παράρτημα I σημείο 1 στοιχείο γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Στην περίπτωση των ημιτελών οχημάτων πολλαπλών σταδίων που αναφέρονται στο παράρτημα II μέρος Α σημείο 1α, αντί της τιμής M χρησιμοποιείται η μάζα παρακολούθησης (M_{mon}). Η μάζα παρακολούθησης υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

Όπου

Οι τιμές MRO_{base} και B_0 είναι εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα II μέρος Α σημείο 1α.1 στοιχείο α).»

2. Στο παράρτημα II το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

- α) το σημείο 1.2 απαλείφεται με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2021·
β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 1α, 1α.1, 1 β και 1γ:

«1α. Ειδικές εκπομπές CO₂ για οχήματα πολλαπλών σταδίων της κατηγορίας N₁ που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151

Με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 ο κατασκευαστής, για κάθε ημιτελές όχημα βάσης της κατηγορίας N₁ που υπόκειται σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ, προσδιορίζει και υποβάλλει στην Επιτροπή τις ειδικές εκπομπές CO₂ του εν λόγω οχήματος βάσης, στο εξής “εκπομπές παρακολούθησης CO₂”, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο σημείο 1α.1.

Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις εκπομπές παρακολούθησης CO₂ του ημιτελούς οχήματος βάσης που της υποβλήθηκαν σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂ για τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης κατά το ημερολογιακό έτος στο οποίο είναι ταξινομημένο το ολοκληρωμένο όχημα πολλαπλών σταδίων, εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο σημείο 1β.

Για τα πλήρη οχήματα βάσης, οι εκπομπές CO₂ και η μάζα σε τάξη πορείας του εν λόγω οχήματος χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση CO₂.

1α.1 Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών CO₂ ημιτελούς οχήματος βάσης

Ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης υπολογίζει την τιμή παρακολούθησης CO₂ ενός μεμονωμένου ημιτελούς οχήματος βάσης σύμφωνα με τη μέθοδο παρεμβολής που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2 ή 3.2.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, ανάλογα με τη μεθοδολογία που εφαρμόζεται για την έγκριση τύπου εκπομπών του οχήματος βάσης, όπου οι όροι είναι όπως ορίζονται στο σημείο αυτό με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

- α) Μάζα μεμονωμένου οχήματος

Ο όρος “ TM_{ind} ” που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2.1 ή 3.2.4.1.1.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 αντικαθίσταται από την εξ ορισμού μάζα του οχήματος βάσης, DM_{base} , ή, κατά περίπτωση, από τη μάζα δοκιμής του οχήματος χαμηλών τιμών, TM_{L} , ή τη μάζα δοκιμής του οχήματος υψηλών τιμών, TM_{H} .

Η τιμή DM_{base} καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$DM_{\text{base}} = MRO_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

Όπου

MRO_{base} είναι η μάζα σε τάξη πορείας του οχήματος βάσης όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151

B_0 είναι η τιμή μάζας αμαξώματος 1,375

M_{VL} είναι η αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος, που σημαίνει 28 τοις εκατό του μέγιστου φορτίου οχήματος, όπου το μέγιστο φορτίο οχήματος ορίζεται ως η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μείον τη μάζα σε τάξη πορείας του οχήματος βάσης πολλαπλασιασμένη επί B_0 , μείον 25 kg.

Ο αριθμός B_0 υπολογίζεται ως ο σταθμισμένος μέσος όρος του λόγου του αθροίσματος της μάζας σε τάξη πορείας των ημιτελών οχημάτων βάσης πολλαπλών σταδίων που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος και της εξ ορισμού προστιθέμενης μάζας που υπολογίζεται σύμφωνα με το τμήμα 5 του παραρτήματος XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 προς τη μάζα σε τάξη πορείας των οχημάτων βάσης για όλα τα οχήματα πολλαπλών σταδίων που ταξινομήθηκαν τα ημερολογιακά έτη 2015, 2016 και 2017.

Η αριθμητική τιμή B_0 προσαρμόζεται έως τις 31 Οκτωβρίου 2021 με βάση τις σχετικές τιμές μάζας των οχημάτων πολλαπλών σταδίων που ταξινομήθηκαν τα ημερολογιακά έτη 2018, 2019 και 2020 που υπολογίζονται σύμφωνα με τους ακόλουθους τύπους:

Τύπος 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

Όπου

A_y είναι ο σταθμισμένος μέσος όρος του λόγου M_f προς M_{bi}

M_{fi} είναι η μάζα σε τάξη πορείας του οχήματος βάσης προσαυξημένη κατά την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα όπως ορίζεται στο τμήμα 5 του παραρτήματος XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.

M_{bi} είναι η μάζα του οχήματος βάσης σε τάξη πορείας

n είναι ο αριθμός των οχημάτων βάσης για όλα τα οχήματα πολλαπλών σταδίων που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος

Τύπος 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Όπου

A_i είναι ο σταθμισμένος μέσος όρος όπως υπολογίζεται στον τύπο 1

n_i είναι ο αριθμός των οχημάτων βάσης για όλα τα οχήματα πολλαπλών σταδίων που ταξινομήθηκαν σ' ένα ημερολογιακό έτος

Αν η εξ ορισμού μάζα DM_{base} του οχήματος βάσης είναι χαμηλότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος χαμηλών τιμών, TM_L , της οικογένειας παρεμβολής, η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_L .

Αν η εξ ορισμού μάζα DM_{base} του οχήματος βάσης είναι υψηλότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος υψηλών τιμών, TM_H , της οικογένειας παρεμβολής, η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_H .

β) Αντίσταση κύλισης μεμονωμένου οχήματος

Η αντίσταση κύλισης του οχήματος βάσης χρησιμοποιείται για τους σκοπούς του παραρτήματος XXI υποπάρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.2 ή 3.2.4.1.1.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

γ) Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο κατασκευαστής προσδιορίζει τον όρο "Αf" που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπάρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 σύμφωνα με μία από τις ακόλουθες επιλογές:

- i) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του αντιπροσωπευτικού οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σε m^2 .
- ii) μέση τιμή του εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας οχήματος υψηλών τιμών και του οχήματος χαμηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής σε m^2 .
- iii) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής, στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται η μέθοδος παρεμβολής, σε m^2 .

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης το οποίο δεν ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, χρησιμοποιείται η τιμή εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής.

1β. Αντιπροσωπευτικότητα της τιμής παρακολούθησης CO₂

Αρχής γενομένης από το ημερολογιακό έτος 2020 η Επιτροπή θα αξιολογεί κάθε έτος την αντιπροσωπευτικότητα των μέσων τιμών παρακολούθησης CO₂ που υποβάλει ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης σε σύγκριση με τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂ των ολοκληρωμένων οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά τη διάρκεια του σχετικού ημερολογιακού έτους και θα ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης.

Αν από την εν λόγω αξιολόγηση προκύπτει απόκλιση κατά 4 % τουλάχιστον μεταξύ του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών CO₂ όλων των ολοκληρωμένων οχημάτων και του μέσου όρου των εκπομπών παρακολούθησης CO₂ όλων των σχετικών οχημάτων βάσης ενός κατασκευαστή κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών ημερολογιακών ετών, η Επιτροπή κατά το επόμενο ημερολογιακό έτος θα χρησιμοποιεί τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO₂ των ολοκληρωμένων οχημάτων για να υπολογίσει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ του κατασκευαστή του οχήματος βάσης ή του συνδυασμού κατά το εν λόγω έτος. Σε περίπτωση διαρκών αποκλίσεων, ο υπολογισμός αυτός θα επαναλαμβάνεται ανά τριετία.

1γ. Υποβολή στοιχείων από κατασκευαστές οχημάτων βάσης

Οι κατασκευαστές οχημάτων βάσης, για κάθε ημιτελές ή πλήρες όχημα βάσης που έχουν υποβάλει σε έγκριση τύπου πολλαπλών σταδίων και πωλήσει στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, υποβάλλουν στην Επιτροπή, έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) αριθμό ταυτοποίησης του οχήματος·
 - β) αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας παρεμβολής·
 - γ) ειδικές εκπομπές CO₂ του οχήματος βάσης·
 - δ) εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας (προσδιορίζεται η επιλογή που ακολουθείται)·
 - ε) αντίσταση κύλισης του οχήματος βάσης·
 - στ) μάζα παρακολούθησης·
 - ζ) μάζα του οχήματος βάσης σε τάξη πορείας·
 - η) αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος όπως ορίζεται στο σημείο 1α.1 του παρόντος παραρτήματος.»
- γ) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή του εκάστοτε ελαφρού επαγγελματικού οχήματος ή συμφωνούν με το πιστοποιητικό αυτό. Τα υπόλοιπα στοιχεία λαμβάνονται από την τεκμηρίωση έγκρισης τύπου ή από τις πληροφορίες που υποβάλλει ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης σύμφωνα με το σημείο 1γ. Τα κράτη μέλη θέτουν σε εφαρμογή τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν επαρκή ακρίβεια στη διαδικασία παρακολούθησης. Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ορίζει τόσο κατώτατη όσο και ανώτατη μάζα για ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή. Στην περίπτωση των οχημάτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνη-αέριο) στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO₂ και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την τιμή που αφορά το αέριο.»