

**DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/986****od 7. ožujka 2019.****o izmjeni priloga I. i II. Uredbi (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu praćenja emisija CO<sub>2</sub> iz novih lakih gospodarskih vozila homologiranih višestupanjskim postupkom****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 8. stavak 9. drugi podstavak i članak 13. stavak 6. četvrti podstavak,

budući da:

- (1) Od 1. rujna 2019. sva laka vozila bit će obuhvaćena novim regulatornim ispitnim postupkom za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva lakih vozila, Globalno usklađenim ispitnim postupkom za laka vozila (WLTP) utvrđenim u Uredbi Komisije (EU) 2017/1151 <sup>(2)</sup>, koji zamjenjuje Novi europski vozni ciklus (NEDC) utvrđen u Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008 <sup>(3)</sup>. Stoga bi trebalo utvrditi novu metodologiju za utvrđivanje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva vozila kategorije N1 koja su homologirana višestupanjskim postupkom (dalje u tekstu „višestupanjska vozila”).
- (2) U skladu s Uredbom (EU) br. 510/2011 specifične emisije CO<sub>2</sub> višestupanjskog vozila dodjeljuju se proizvođaču osnovnog vozila. Kako bi se proizvođaču osnovnog vozila omogućilo da djelotvorno i s dostatnom sigurnošću planira usklađenost sa svojim ciljnim vrijednostima za specifične emisije, trebalo bi utvrditi metodologiju kojom se osigurava da su emisije CO<sub>2</sub> i masa nepotpunih osnovnih vozila koji će biti dodijeljeni tom proizvođaču poznati u trenutku proizvodnje i prodaje nepotpunog osnovnog vozila, a ne samo u trenutku kad proizvođač završnog stupnja stavi na tržište dovršeno vozilo.
- (3) Za određivanje emisija CO<sub>2</sub> nepotpunog osnovnog vozila primjereno je upotrijebiti metodu interpolacije propisanu u Uredbi (EU) 2017/1151, pri čemu bi specifične ulazne vrijednosti trebalo oblikovati tako da dobivene vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i mase budu što reprezentativnije za vrijednosti koje će biti naknadno utvrđene za dovršeno vozilo. Kako bi se osigurala dosljednost, pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača osnovnog vozila trebalo bi uzeti u obzir vrijednosti mase utvrđene za tu svrhu.
- (4) Proizvođač osnovnog vozila trebao bi Komisiji prijaviti ulazne vrijednosti korištene za metodu interpolacije, kao i vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i mase nepotpunog osnovnog vozila. Istodobno, države članice trebale bi nastaviti prijavljivati Komisiji specifične emisije CO<sub>2</sub> i mase dovršenih vozila.
- (5) Na temelju tih podataka Komisija bi trebala stalno ocjenjivati reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> osnovnog vozila i obavješćivati proizvođače o svim utvrđenim razlikama. U slučaju znatne i trajne razlike između prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> dovršenog vozila i prosjeka vrijednosti CO<sub>2</sub> za praćenje utvrđenih za proizvođača osnovnog vozila, za potrebe utvrđivanja usklađenosti proizvođača s ciljnim vrijednostima specifičnih emisija trebale bi se koristiti vrijednosti emisija dovršenih vozila.

<sup>(1)</sup> SL L 145, 31.5.2011., str. 1.

<sup>(2)</sup> Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

<sup>(3)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

(6) Priloge I. i II. Uredbi (EU) br. 510/2011 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

*Članak 1.*

Prilozi I. i II. Uredbi (EU) br. 510/2011 mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

*Članak 2.*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 7. ožujka 2019.

Za Komisiju  
Predsjednik  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PRILOG

Prilozi I. i II. Uredbi (EU) br. 510/2011 mijenjaju se kako slijedi:

1. U točki 1. podtočki (c) Priloga I. dodaje se sljedeći odlomak:

„Kad je riječ o nepotpunim višestupanjskim vozilima iz točke 1.a dijela A Priloga II., masa za praćenje ( $M_{\text{mon}}$ ) koristi se umjesto vrijednosti  $M$ . Masa za praćenje izračunava se u skladu sa sljedećom formulom:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

pri čemu su:

$\text{MRO}_{\text{base}}$  i  $B_0$  kako je definirano u točki 1.a.1. podtočki (a) dijela A Priloga II.”

2. Dio A Priloga II. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1.2 briše se s učinkom od 1. siječnja 2021.;

(b) umeću se sljedeće točke 1.a, 1.a.1, 1.b i 1.c:

**„1.a Specifične emisije CO<sub>2</sub> višestupanjskih vozila kategorije N<sub>1</sub> utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151**

Od 1. rujna 2019. proizvođači za svako nedovršeno osnovno vozilo kategorije N<sub>1</sub> koje podliježe višestupanjskoj homologaciji tipa u skladu s Direktivom 2007/46/EZ utvrđuju i prijavljuju Komisiji specifične emisije CO<sub>2</sub> tog osnovnog vozila, dalje u tekstu „emisije CO<sub>2</sub> za praćenje”, u skladu s metodologijom utvrđenom u točki 1.a.1.

Komisija upotrebljava emisije CO<sub>2</sub> za praćenje nepotpunog osnovnog vozila prijavljene u skladu s prvim stavkom za izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača osnovnog vozila u kalendarskoj godini u kojoj je dovršeno višestupanjsko vozilo registrirano, osim ako su ispunjeni uvjeti iz točke 1.b.

Kad je riječ o potpunim osnovnim vozilima, za potrebe praćenja CO<sub>2</sub> upotrebljavaju se emisije CO<sub>2</sub> i masa u voznom stanju tog vozila.

**1.a.1. Izračun specifičnih emisija CO<sub>2</sub> nepotpunog osnovnog vozila**

Proizvođač osnovnog vozila izračunava vrijednost CO<sub>2</sub> za praćenje pojedinačnog nepotpunog osnovnog vozila u skladu s metodom interpolacije iz točke 3.2.3.2. ili 3.2.4. Podpriloga 7. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151 ovisno o metodologiji primijenjenoj za homologaciju osnovnog vozila s obzirom na emisije, pri čemu se upotrebljavaju reference definirane u odgovarajućoj točki uz sljedeće iznimke:

(a) Masa pojedinačnog vozila

Vrijednost  $TM_{\text{ind}}$  iz točaka 3.2.3.2.2.1. i 3.2.4.1.1.1 Podpriloga 7 Priloga XXI Uredbi (EU) 2017/1151 zamjenjuje se zadanom masom osnovnog vozila  $DM_{\text{base}}$  ili, ako je primjenjivo, ispitnom masom vozila L  $TM_L$  ili ispitnom masom vozila H  $TM_H$ .

$DM_{\text{base}}$  određuje se u skladu sa sljedećom formulom:

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

pri čemu je:

$\text{MRO}_{\text{base}}$  masa u voznom stanju osnovnog vozila, kako je definirano u točki 3.2.5. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151

$B_0$  vrijednost mase nadogradnje od 1,375

$M_{\text{VL}}$  reprezentativna masa opterećenja vozila, odnosno 28 % maksimalnog opterećenja vozila, gdje je maksimalno opterećenje vozila definirano kao najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila umanjena za masu osnovnog vozila u voznom stanju pomnoženu s  $B_0$ , umanjeno za 25 kg.

Vrijednost  $B_0$  izračunava se kao ponderirani prosjek omjera zbroja mase u voznom stanju nepotpunih osnovnih vozila za sva višestupanjska vozila registrirana u kalendarskoj godini i standardne dodane mase izračunane u skladu s odjeljkom 5. Priloga XII Uredbi (EZ) br. 692/2008 te mase u voznom stanju osnovnih vozila za sva višestupanjska vozila registrirana 2015., 2016. i 2017. kalendarske godine.

Vrijednost  $B_0$  prilagođava se do 31. listopada 2021. na temelju relevantnih vrijednosti mase višestupanjskih vozila registriranih 2018., 2019. i 2020. kalendarske godine izračunanih u skladu sa sljedećim formulama:

Formula 1.

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

pri čemu je:

$A_y$  ponderirani prosjek omjera  $M_f$  i  $M_{b_i}$

$M_f$  masa u voznom stanju osnovnog vozila uvećana za standardnu dodanu masu, kako je definirana u odjeljku 5. Priloga XII. Uredbi (EZ) br. 692/2008

$M_{b_i}$  masa u voznom stanju osnovnog vozila

$n$  broj osnovnih vozila za sva višestupanjska vozila registrirana u kalendarskoj godini

Formula 2.

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

pri čemu je:

$A_i$  ponderirani prosjek kako je izračunan u formuli 1.

$n_i$  broj osnovnih vozila za sva višestupanjska vozila registrirana u kalendarskoj godini

Ako je standardna masa osnovnog vozila  $DM_{base}$  manja od ispitne mase vozila L  $TM_L$  interpolacijske porodice,  $TM_{ind}$  zamjenjuje  $TM_L$ .

Ako je standardna masa osnovnog vozila  $DM_{base}$  veća od ispitne mase vozila H  $TM_H$  interpolacijske porodice,  $TM_{ind}$  zamjenjuje  $TM_H$ .

(b) Otpor kotrljanja pojedinačnog vozila

Otpor kotrljanja osnovnog vozila upotrebljava se za potrebe točke 3.2.3.2.2.2. ili 3.2.4.1.1.2. Podpriloga 7. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151.

(c) Čeona površina

Kad je riječ o nepotpunom osnovnom vozilu koje pripada porodici po matrici cestovnog otpora, proizvođač utvrđuje vrijednost  $A_f$  iz točke 3.2.3.2.2.3. Podpriloga 7. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151 u skladu s jednom od sljedećih mogućnosti:

- i. čeona površina reprezentativnog vozila porodice po matrici cestovnog otpora u  $m^2$ ;
- ii. srednja vrijednost čeone površine vozila H i vozila L interpolacijske porodice u  $m^2$ ;
- iii. ako se ne koristi interpolacijska metoda, čeona površina vozila H interpolacijske porodice u  $m^2$ .

Kad je riječ o nepotpunom osnovnom vozilu koje ne pripada porodici po matrici cestovnog otpora, upotrebljava se vrijednost čeone površine vozila H interpolacijske porodice.

### 1.b Reprezentativnost vrijednosti CO<sub>2</sub> za praćenje

Počevši od kalendarske godine 2020., Komisija svake godine ocjenjuje reprezentativnost prosječnih vrijednosti CO<sub>2</sub> za praćenje koje je prijavio proizvođač osnovnog vozila u usporedbi s prosjekom specifičnih emisija CO<sub>2</sub> dovršenih vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini i o tome obavješćuje proizvođača osnovnog vozila.

Ako se prilikom ocjenjivanja utvrdi razlika od 4 % ili više između prosjeka specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svih dovršenih vozila i prosjeka emisija CO<sub>2</sub> za praćenje povezanih osnovnih vozila jednog proizvođača u dvije uzastopne kalendarske godine, Komisija naredne godine koristi prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> dovršenih vozila za izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača osnovnog vozila ili udruženja proizvođača za tu godinu. U slučaju stalnih razlika izračun se ponavlja svake tri godine.

### 1.c Podaci koje dostavljaju proizvođači osnovnih vozila

Do 28. veljače svake godine, za svako nepotpuno ili potpuno osnovno vozilo dostavljeno za višestupanjsku homologaciju i prodano u prethodnoj kalendarskoj godini u Uniji proizvođači osnovnih vozila dostavljaju Komisiji sljedeće podatke:

- (a) identifikacijski broj vozila;
  - (b) identifikator interpolacijske porodice;
  - (c) specifične emisije CO<sub>2</sub> osnovnog vozila;
  - (d) čeonu površinu (navesti primjenjivu mogućnost);
  - (e) otpor kotrljanja osnovnog vozila;
  - (f) masu za praćenje;
  - (g) masu osnovnog vozila u voznom stanju;
  - (h) reprezentativnu masu opterećenja vozila kako je definirana u točki 1.a.1. ovog Priloga.”;
- (c) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Pojednosti iz točke 1. uzimaju se iz certifikata o sukladnosti ili moraju biti u skladu s certifikatom o sukladnosti koji je izdao proizvođač relevantnog lakoga gospodarskog vozila. Druge pojedinosti uzimaju se iz homologacijske dokumentacije ili iz podataka koje je dostavio proizvođač osnovnog vozila u skladu s točkom 1.c. Države članice poduzimaju potrebne mjere za osiguravanje primjerene točnosti postupka praćenja. Ako su u certifikatu o sukladnosti navedena i minimalna i maksimalna masa lakoga gospodarskog vozila, za potrebe ove Uredbe države članice upotrebljavaju samo maksimalnu vrijednost. Kad je riječ o dvogorivnim vozilima (benzin/plin) za koje su u certifikatima o sukladnosti navedene specifične emisije CO<sub>2</sub> za obje vrste goriva, države članice upotrebljavaju samo vrijednost koja je izmjerena za plin.”

---