

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/986 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE**(2019. március 7.)****az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet I. és II. mellékletének a többlépcsős típusjövahagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának ellenőrzése tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (9) bekezdésének második albekezdésére és 13. cikke (6) bekezdésének negyedik albekezdésére,

mivel:

- (1) 2019. szeptember 1-jétől minden könnyűgépjármű CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározására egy új szabályozási vizsgálati eljárás, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben⁽²⁾ meghatározott, könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP) vonatkozik, amely a 692/2008/EK bizottsági rendeletben⁽³⁾ előírt új európai menetciklus (NEDC) helyébe lép. A többlépcsős típusjövahagyási eljárás hatálya alá tartozó N₁ kategóriájú járművek (a továbbiakban: többlépcsős előállítású járművek) CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározásához ezért helyénvaló egy új módszert kidolgozni.
- (2) Az 510/2011/EU rendelet értelmében a többlépcsős előállítású járművek fajlagos CO₂-kibocsátását az alapjármű gyártójához kell hozzárendelni. Ahhoz, hogy az alapjármű gyártója hatékonyan és kellő bizonyossággal megtervezhesse a fajlagos kibocsátási célértékek teljesítését, olyan módszert kell kidolgozni, amely biztosítja, hogy az adott gyártóhoz rendelt, még nem teljes alapjárművek CO₂-kibocsátása és tömege már a (nem teljes) alapjármű gyártásának és értékesítésének pillanatában ismert legyen, ne csak akkor, amikor az utolsó lépést elvégző gyártó piaci forgalomba hozza a befejezett járművet.
- (3) A nem teljes alapjármű CO₂-kibocsátásának meghatározásához célszerű az (EU) 2017/1151 rendeletben előírt interpolációs módszert alkalmazni, amelynek fajlagos bemeneti értékeit úgy kell meghatározni, hogy a CO₂-kibocsátási és tömegértékek a lehető legreprezentatívabb módon tükrözzék a teljesen befejezett jármű számára később meghatározott értékeket. A következetesség biztosítása érdekében az alapjármű gyártójára vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához figyelembe kell venni az e célból meghatározott tömegértékeket.
- (4) Az alapjármű gyártójának jelentést kell tennie a Bizottságnak az interpolációs módszerhez használt bemeneti értékekről, valamint a nem teljes alapjármű CO₂-kibocsátási és tömegértékeiről. Ugyanakkor a tagállamoknak továbbra is jelenteniük kell a Bizottság felé a teljesen befejezett járművek fajlagos CO₂-kibocsátását és tömegét.
- (5) A bejelentett adatok alapján a Bizottság folyamatosan értékeli az alapjármű CO₂-kibocsátási értékeinek reprezentativitását és tájékoztatja a gyártókat minden általa feltárt eltérésről. A teljesen befejezett gépjármű átlagos fajlagos CO₂-kibocsátása és az alapjármű gyártója számára előírt ellenőrzési CO₂-értékek átlaga közötti jelentős és tartós eltérés esetén a teljesen befejezett járművekre vonatkozó értékeket kell használni annak megállapításához, hogy a gyártók teljesítik-e a fajlagos kibocsátási célértékeket.

⁽¹⁾ HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

(6) Az 510/2011/EU rendelet I. és II. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 510/2011/EU rendelet I. és II. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. március 7-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Az 510/2011/EU rendelet I. és II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet 1.c) pontja a következő bekezdéssel egészül ki:

„A II. melléklet A. részének 1a. pontjában említett többlépcsős előállítású, nem teljes járművek esetében az M tömegérték helyett az M_{mon} ellenőrző tömeget kell figyelembe venni, melyet a következő képlet szerint kell kiszámítani:

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

ahol:

MRO_{base} és B_0 meghatározását a II. melléklet A. része 1.a.1. pontjának a) alpontja tartalmazza.”

2. A II. melléklet A. része a következőképpen módosul:

a) Az 1.2. pontot 2021. január 1-jei hatállyal el kell hagyni.

b) A szöveg a következő 1a., 1a.1., 1b. és 1c. ponttal egészül ki:

„1a. Az N_1 -kategóriába tartozó többlépcsős előállítású járművek (EU) 2017/1151 rendelet szerint kiszámított fajlagos CO_2 -kibocsátása

2019. szeptember 1-jei hatállyal minden olyan N_1 kategóriába tartozó nem teljes alapjármű gyártója, amely a 2007/46/EK irányelv értelmében a többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás hatálya alá tartozik, köteles meghatározni és a Bizottság felé jelenteni az adott alapjármű – 1a.1. pontban ismertetett módszerrel meghatározott – fajlagos CO_2 -kibocsátását (a továbbiakban: ellenőrző CO_2 -kibocsátási adatok).

A nem teljes alapjármű ellenőrző CO_2 -kibocsátási adatait, amelyeket a gyártó az első bekezdésben foglaltaknak megfelelően jelent, a Bizottság az alapjármű gyártójának arra a naptári évre vonatkozó átlagos fajlagos CO_2 -kibocsátásának kiszámításához használja, amelynek során a többlépcsős előállítású járművet nyilvántartásba vették, kivéve, ha az 1b. pontban leírt körülmények fennállnak.

Teljes alapjárművek esetében mindig az adott jármű CO_2 -kibocsátása és menetkész tömege alapján kell ellenőrizni a CO_2 -kibocsátást.

1a.1. A nem teljes alapjárművek fajlagos CO_2 -kibocsátásának kiszámítása

Az alapjármű gyártójának az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2. vagy 3.2.4. pontjában említett interpolációs eljárás szerint kell kiszámítania egy adott nem teljes alapjármű ellenőrző CO_2 -kibocsátási értékét, az alapjármű kibocsátási típusjóváhagyásához használt módszertől függően, az említett pont meghatározásai szerint, az alábbi kivételekkel:

a) Az egyes járművek tömege

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.1. vagy 3.2.4.1.1.1 pontjában szereplő TM_{ind} kifejezés helyébe DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege, illetve adott esetben TM_L , vagyis az L jármű vizsgálati tömege vagy TM_H , a H jármű vizsgálati tömege lép.

A DM_{base} -t a következő képlet szerint kell meghatározni:

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

ahol:

MRO_{base} az alapjármű menetkész tömege az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 3.2.5. pontjának meghatározása szerint,

B_0 1,375-nek megfelelő járműtesttömeg-érték,

M_{VL} pedig a jármű terhelését helyettesítő tömeg, vagyis a legnagyobb megengedett terhelés 28 %-a, ahol a legnagyobb járműterhelés kiszámításához a műszakilag megengedett legnagyobb terhelést levonjuk az alapjármű B_0 -val megszorozott menetkész tömegét, majd további 25 kg-ot.

A B_0 tényező az adott naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó nem teljes alapjármű menetkész tömege és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének 5. szakasza szerint kiszámított átlagos terhelés összegének, valamint a 2015., 2016. és 2017. naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó alapjármű menetkész tömegének hányadosából kiszámolt súlyozott átlagnak felel meg.

A B_0 tényezőt a 2018-as, 2019-es és 2020-as naptári évben nyilvántartásba vett többlépcsős előállítású járművek megfelelő tömegértékei alapján 2021. október 31-ig ki kell igazítani az alábbi képletek alkalmazásával:

1. képlet:

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

ahol:

A_y M_{fi} és M_{bi} hányadosának súlyozott átlaga,

M_{fi} az alapjárműnek a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének 5. szakasza szerint kiszámított átlagos terheléssel megnövelt menetkész tömege,

M_{bi} az alapjármű menetkész tömege,

n az adott naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó alapjárművek száma.

2. képlet:

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

ahol:

A_i az 1. képletnél leírtak szerinti súlyozott átlag,

n_i egy olyan naptári évben nyilvántartásba vett összes többlépcsős előállítású járműhöz tartozó alapjármű száma:

Amikor a DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege kisebb az interpolációs család L járműve vizsgálati tömegének megfelelő TM_L -nél, mely esetben a TM_{ind} helyett TM_L -vel kell számolni.

Amikor DM_{base} , vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege nagyobb az interpolációs család H járműve vizsgálati tömegének megfelelő TM_H -nál, mely esetben a TM_{ind} helyett TM_H -val kell számolni.

b) Az egyes jármű gördülési ellenállása

Az alapjármű gördülési ellenállása az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.2. vagy 3.2.4.1.1.2. pontjában leírt számításokhoz használatos.

c) Homloklfelület

Az olyan nem teljes alapjárművek esetében, amelyek valamely kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba tartoznak, a gyártó köteles meghatározni az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.3. pontjában említett „Af” értéket, az alábbi lehetőségek egyikének megfelelően:

- i. a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének homloklfelülete (m²-ben);
- ii. az interpolációs család H járműve és L járműve homloklfelületének átlagértéke (m²-ben);
- iii. az interpolációs eljárás használatát mellőző esetekben az interpolációs család H járművének homloklfelülete (m²-ben);

Az olyan nem teljes alapjárművek esetében, amelyek nem tartoznak egyik kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba sem, az interpolációs család H járművének homloklfelületét kell figyelembe venni.

1b. Az ellenőrző CO₂-kibocsátási érték reprezentativitása

A 2020-as naptári évtől kezdődően a Bizottság minden évben felméri, hogy mennyire reprezentatív az alapjármű gyártója által jelentett ellenőrző CO₂-kibocsátási értékek átlaga az adott naptári évben nyilvántartásba vett befejezett járművek fajlagos CO₂-kibocsátásának átlagához viszonyítva, és tájékoztatja róla az alapjármű gyártóját.

Amennyiben két egymást követő naptári évben a Bizottság 4 %-os vagy annál nagyobb eltérést tapasztal az összes befejezett jármű fajlagos CO₂-kibocsátása és egy gyártó megfelelő alapjárművei ellenőrző CO₂-kibocsátási értékeinek átlaga között, akkor a következő naptári évben a befejezett járművek fajlagos CO₂-kibocsátási átlagát fogja használni az alapjármű gyártójának vagy gyártói csoportjának fajlagos CO₂-kibocsátási átlaga kiszámításához. Tartósan fennálló eltérés esetén minden harmadik évben ez a számítási mód kerül alkalmazásra.

1c. Az alapjárművek gyártói általi adatszolgáltatás

Az alapjárművek gyártói kötelesek minden év február 28-ig jelenteni a Bizottságnak az általuk az előző naptári évben az Unió területén értékesített összes többlépcsős típus-jóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó teljes vagy nem teljes alapjármű alábbi adatait:

- a) alvázszám;
 - b) interpolációscsalád-azonosító;
 - c) az alapjármű fajlagos CO₂-kibocsátása;
 - d) homlokl felület (a választott számítási mód megjelölésével);
 - e) az alapjármű gördülési ellenállása;
 - f) ellenőrző tömeg;
 - g) az alapjármű menetkész tömege;
 - h) a jármű terhelését helyettesítő tömeg, ezen melléklet 1a.1. pontjának meghatározása szerint.”
- c) A 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„Az 1. pontban említett adatoknak vagy az adott könnyű haszongépjármű gyártója által kiadott megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk, vagy összhangban kell lenniük azzal. Az egyéb adatoknak a típusjóváhagyási dokumentációból vagy az alapjármű gyártója által az 1c. pont értelmében adott tájékoztatásból kell származniuk. A tagállamok kötelesek az ellenőrzési eljárás megfelelő pontosságát biztosító intézkedéseket hatályba léptetni. Ha a megfelelőségi nyilatkozatban a könnyű haszongépjármű legkisebb és legnagyobb tömege egyaránt szerepel, a tagállamoknak csak a legnagyobb tömegre vonatkozó adatot kell felhasználniuk e rendelet alkalmazása céljából. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos CO₂-kibocsátást, a tagállamoknak csak a gáz üzemmódban mért értéket kell alkalmazniuk.”