

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2019/986 VAN DE COMMISSIE**van 7 maart 2019****tot wijziging van de bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de monitoring van CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend in een meerfasenprocedure****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken ⁽¹⁾, en met name artikel 8, lid 9, tweede alinea, en artikel 13, lid 6, vierde alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Vanaf 1 september 2019 zullen alle lichte voertuigen worden onderworpen aan een nieuwe regelgevende testprocedure voor het meten van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van lichte voertuigen, de Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP), die is vastgesteld bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽²⁾ en de in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie ⁽³⁾ vastgestelde New European Drive Cycle (nieuwe Europese rijcyclus, NEDC) vervangt. Derhalve moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N₁ waarvoor typegoedkeuring is verleend in een meerfasenprocedure ("meerfasenvoertuigen").
- (2) Krachtens Verordening (EU) nr. 510/2011 worden de specifieke CO₂-emissies van een meerfasenvoertuig toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig. Om de fabrikant van het basisvoertuig in staat te stellen effectief en met voldoende zekerheid de naleving van de specifieke emissiedoelstellingen van dit voertuig te programmeren, moet een methode worden opgezet om te garanderen dat de CO₂-emissies en de massa van incomplete basisvoertuigen die aan die fabrikant zullen worden toegewezen, bekend zijn op het moment van de productie en verkoop van het incomplete basisvoertuig en niet pas op het moment dat de fabrikant van de laatste fase het voltooide voertuig op de markt brengt.
- (3) Om de CO₂-emissiewaarden van het incomplete basisvoertuig te bepalen, is het passend om de in Verordening (EU) 2017/1151 vastgestelde interpolatiemethode te gebruiken, waarbij de specifieke inputwaarden zo moeten zijn opgezet dat de CO₂-emissies en de waarden van de massa zo representatief mogelijk zijn voor de waarden die vervolgens voor het voltooide voertuig worden bepaald. Om de consistentie te waarborgen, moet bij de berekening van de specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant van het basisvoertuig rekening worden gehouden met de daarvoor vastgestelde waarden van de massa.
- (4) De fabrikant van het basisvoertuig moet aan de Commissie de voor de interpolatiemethode gebruikte inputwaarden rapporteren, alsmede de CO₂-emissies en de waarden van de massa van het incomplete basisvoertuig. Tegelijkertijd moeten de lidstaten de specifieke CO₂-emissies en de massa van de voltooide voertuigen aan de Commissie blijven rapporteren.
- (5) Op basis van de gerapporteerde gegevens moet de Commissie voortdurend de representativiteit van de CO₂-emissiewaarden van het basisvoertuig evalueren en de fabrikanten op de hoogte stellen van elke geconstateerde divergentie. In het geval van aanzienlijke en aanhoudende divergentie tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van het voltooide voertuig en het gemiddelde van de voor de fabrikant van het basisvoertuig bepaalde monitoring-CO₂-waarden, moeten de waarden voor de voltooide voertuigen worden gebruikt om te bepalen of de fabrikanten hun specifieke emissiedoelstellingen nakomen.

⁽¹⁾ PBL 145 van 31.5.2011, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PBL 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PBL 199 van 28.7.2008, blz. 1).

(6) De bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 510/2011 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 510/2011 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 7 maart 2019.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

De bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 510/2011 worden als volgt gewijzigd:

1) In bijlage I wordt aan punt 1, onder c), de volgende alinea toegevoegd:

”Voor incomplete meerfaservoertuigen als bedoeld in bijlage II, deel A, punt 1 bis, wordt in plaats van de waarde M de monitoringmassa (M_{mon}) gebruikt. De monitoringmassa wordt berekend volgens de volgende formule:

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

waarin

MRO_{base} en B_0 = zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, punt 1 bis.1, onder a).”.

2) In bijlage II wordt deel A als volgt gewijzigd:

a) Punt 1.2 wordt geschrapt met ingang van 1 januari 2021;

b) de volgende punten 1 bis, 1 bis.1, 1 ter en 1 quater worden ingevoegd:

”1 bis. **Specifieke CO₂-emissies van meerfaservoertuigen van categorie N₁ die worden bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151**

Met ingang van 1 september 2019 stelt de fabrikant voor elk incompleet basisvoertuig van categorie N₁ dat overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG aan een typegoedkeuring in een meerfasenprocedure is onderworpen, de specifieke CO₂-emissies van dat basisvoertuig, hierna ”de monitoring-CO₂-emissies” genoemd, vast en rapporteert hij deze aan de Commissie overeenkomstig de in punt 1 bis.1 vastgestelde methode.

De Commissie gebruikt de haar overeenkomstig de eerste alinea gerapporteerde monitoring-CO₂-emissies van het incomplete basisvoertuig voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant van het basisvoertuig in het kalenderjaar waarin het voltooide meerfaservoertuig is geregistreerd, behalve indien aan de in punt 1 bis bedoelde voorwaarden is voldaan.

Voor complete basisvoertuigen worden de CO₂-emissies en de massa in rijklare toestand van dat voertuig gebruikt voor de monitoring van de CO₂-emissies.

1 bis.1 Berekening van de specifieke CO₂-emissies van het incomplete basisvoertuig

De fabrikant van het basisvoertuig berekent de CO₂-monitoringwaarde van een individueel incompleet basisvoertuig in overeenstemming met de in bijlage XXI, subbijlage 7, punt 3.2.3.2 of punt 3.2.4, bij Verordening (EU) 2017/1151 bedoelde interpolatiemethode, naargelang de methode die wordt toegepast voor de typegoedkeuring van de emissies van het basisvoertuig, waarbij de termen diegene zijn die in dat punt worden gedefinieerd, met de volgende uitzonderingen:

a) Massa van het individuele voertuig

De term ” TM_{ind} ” als bedoeld in bijlage XXI, subbijlage 7, punt 3.2.3.2.2.1 of punt 3.2.4.1.1.1, bij Verordening (EU) 2017/1151 wordt vervangen door de standaardmassa van het basisvoertuig, DM_{base} , of, indien van toepassing, door de testmassa van voertuig Low, TM_{L} , of testmassa van voertuig High, TM_{H} .

DM_{base} wordt berekend met de volgende formule:

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

waarin

MRO_{base} = de massa van het basisvoertuig in rijklare toestand zoals gedefinieerd in bijlage XXI, punt 3.2.5, bij Verordening (EU) 2017/1151

B_0 = de waarde van de massa van de carrosserie van 1,375

M_{VL} = de voor de belading van het voertuig representatieve massa, wat neerkomt op 28 % van de maximumbelading van het voertuig, waarbij de maximumbelading van het voertuig wordt gedefinieerd als de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand min de massa in rijklare toestand van het basisvoertuig, vermenigvuldigd met B_0 , min 25 kg.

Het getal B_0 wordt berekend als het gewogen gemiddelde van de verhouding tussen de som van de massa in rijkklare toestand van de incomplete basisvoertuigen voor alle in het kalenderjaar geregistreerde meerfasenvoertuigen en de standaard toegevoegde massa die wordt berekend overeenkomstig bijlage XII, punt 5, bij Verordening (EG) nr. 692/2008, en de massa in rijkklare toestand van de basisvoertuigen voor alle in de kalenderjaren 2015, 2016 en 2017 geregistreerde meerfasenvoertuigen.

Het getal B_0 wordt uiterlijk op 31 oktober 2021 aangepast op basis van de desbetreffende waarden van de massa van in de kalenderjaren 2018, 2019 en 2020 geregistreerde meerfasenvoertuigen, die worden berekend met de volgende formules:

Formule 1:

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

waarin

A_y = het gewogen gemiddelde van de verhouding tussen M_{fi} en M_{bi}

M_{fi} = de massa in rijkklare toestand van het basisvoertuig, vermeerderd met de standaard toegevoegde massa zoals gedefinieerd in bijlage XII, punt 5, bij Verordening (EG) nr. 692/2008

M_{bi} = de massa in rijkklare toestand van het basisvoertuig

n = het aantal basisvoertuigen voor alle in het kalenderjaar geregistreerde meerfasenvoertuigen.

Formule 2:

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

waarin

A_i = het gewogen gemiddelde zoals berekend met formule 1

n_i = het aantal basisvoertuigen voor alle in een kalenderjaar geregistreerde meerfasenvoertuigen.

Indien de standaardmassa van het basisvoertuig DM_{base} lager is dan de testmassa van voertuig Low, TM_L , van de interpolatiefamilie, wordt TM_{ind} vervangen door TM_L .

Indien de standaardmassa van het basisvoertuig DM_{base} hoger is dan de testmassa van voertuig High, TM_H , van de interpolatiefamilie, wordt TM_{ind} vervangen door TM_H .

b) Rolweerstand van het individuele voertuig

De rolweerstand van het basisvoertuig wordt gebruikt voor de toepassing van bijlage XXI, subbijlage 7, punt 3.2.3.2.2.2 of punt 3.2.4.1.1.2, bij Verordening (EU) 2017/1151.

c) Frontaal oppervlak

Voor een incompleet basisvoertuig dat tot een wegbelastingmatrixfamilie behoort, bepaalt de fabrikant de in bijlage XXI, subbijlage 7, punt 3.2.3.2.2.3, bij Verordening (EU) 2017/1151 bedoelde term " A_f " overeenkomstig een van de volgende opties:

i) het frontale oppervlak van het representatieve voertuig van de wegbelastingmatrixfamilie, in m^2 ;

ii) de gemiddelde waarde van het frontale oppervlak van voertuig High en voertuig Low van de interpolatiefamilie, in m^2 ;

iii) het frontale oppervlak van voertuig High van de interpolatiefamilie indien de interpolatiemethode niet wordt gebruikt, in m^2 .

Voor een incompleet basisvoertuig dat niet tot een wegbelastingmatrixfamilie behoort, wordt de waarde van het frontale oppervlak van het voertuig High van de interpolatiefamilie gebruikt.

1 ter. Representativiteit van de CO₂-monitoringwaarde

Met ingang van het kalenderjaar 2020 beoordeelt de Commissie elk jaar de representativiteit van de door de fabrikant van het basisvoertuig gerapporteerde gemiddelde CO₂-monitoringwaarden vergeleken met het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van de voltooide voertuigen die in het desbetreffende kalenderjaar zijn geregistreerd, en stelt zij de fabrikant van het basisvoertuig hiervan in kennis.

Indien die beoordeling een divergentie van 4 % of meer aantoont tussen het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle voltooide voertuigen en het gemiddelde van de monitoring-CO₂-emissies van alle desbetreffende voltooide voertuigen van een fabrikant in elk van twee opeenvolgende kalenderjaren, gebruikt de Commissie het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van de voltooide voertuigen in het volgende kalenderjaar voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant van het basisvoertuig of de groep in dat jaar. In geval van aanhoudende divergentie wordt deze berekening om de drie jaar herhaald.

1 quater. Rapportering van gegevens door fabrikanten van basisvoertuigen

De fabrikanten van basisvoertuigen rapporteren aan de Commissie voor elk aan een typegoedkeuring in een meerfasenprocedure onderworpen incompleet of compleet basisvoertuig dat zij gedurende het voorgaande kalenderjaar in de Unie hebben verkocht uiterlijk op 28 februari van elk jaar de volgende gegevens:

- a) voertuigidentificatienummer;
 - b) identificatiekenmerk van de interpolatiefamilie;
 - c) specifieke CO₂-emissies van het basisvoertuig;
 - d) frontaal oppervlak (de toepasselijke optie specificeren);
 - e) rolweerstand van het basisvoertuig;
 - f) monitoringmassa;
 - g) massa in rijklare toestand van het basisvoertuig;
 - h) massa die representatief is voor de belading van het voertuig zoals gedefinieerd in punt 1 bis.1 van deze bijlage.”;
- c) punt 2 wordt vervangen door:

”De in punt 1 bedoelde gegevens worden overgenomen uit het certificaat van overeenstemming of stemmen overeen met het door de fabrikant van het desbetreffende lichte bedrijfsvoertuig afgegeven certificaat van overeenstemming. De andere gegevens worden overgenomen uit de typegoedkeuringsdocumenten of uit de informatie die door de fabrikant van het basisvoertuig is gerapporteerd overeenkomstig punt 1 quater. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de monitoringprocedure voldoende nauwkeurig is. Als op het certificaat van overeenstemming zowel een minimum- als een maximummassa voor een licht bedrijfsvoertuig staat vermeld, mogen de lidstaten voor de toepassing van deze verordening enkel de maximummassa gebruiken. Voor voertuigen met twee brandstoffen (benzine/gas) waarbij op de certificaten van overeenstemming voor beide brandstoffen specifieke CO₂-emissiewaarden staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over.”.
