

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2019/986 AL COMISIEI**din 7 martie 2019****de modificare a anexelor I și II la Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește monitorizarea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare noi omologate într-un proces cu mai multe etape****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele ușoare ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (9) al doilea paragraf și articolul 13 alineatul (6) al patrulea paragraf,

întrucât:

- (1) De la 1 septembrie 2019, toate vehiculele ușoare vor fi supuse unei noi proceduri reglementare de testare pentru măsurarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor ușoare – procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ⁽²⁾ – care va înlocui noul ciclu de testare european (NEDC), prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ⁽³⁾. Din acest motiv, ar trebui să se elaboreze o nouă metodologie de stabilire a emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil al vehiculelor din categoria N1 omologate într-un proces cu mai multe etape.
- (2) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 510/2011, emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului omologat într-un proces cu mai multe etape trebuie să fie alocate producătorului vehiculului de bază. Pentru a permite producătorului vehiculului de bază să efectueze cu eficacitate și suficientă certitudine o planificare în ceea ce privește respectarea obiectivelor sale specifice privind emisiile, ar trebui să se elaboreze o metodologie care să ofere asigurarea că emisiile și masa de CO₂ ale vehiculelor de bază incomplete care vor fi alocate producătorului respectiv sunt cunoscute încă din momentul producerii și vânzării vehiculului de bază incomplet, și nu numai din momentul în care producătorul din etapa finală introduce pe piață vehiculul completat.
- (3) În scopul stabilirii emisiilor de CO₂ ale vehiculului de bază incomplet, este indicat să se utilizeze metoda interpolării prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151, în cadrul căreia valorile de intrare specifice ar trebui stabilite astfel încât să conducă la valori ale emisiilor și masei de CO₂ care să fie cât mai reprezentative pentru valorile stabilite ulterior în ceea ce privește vehiculul completat final. Pentru a se asigura coerența, calculul obiectivului privind emisiile specifice al producătorului vehiculului de bază ar trebui să țină seama de valorile masice stabilite în scopul respectiv.
- (4) Producătorul vehiculului de bază ar trebui să raporteze Comisiei valorile de intrare utilizate pentru metoda interpolării, precum și valorile emisiilor de CO₂ și ale masei vehiculului de bază incomplet. În același timp, statele membre ar trebui să raporteze în continuare Comisiei valorile emisiilor specifice de CO₂ și ale masei vehiculelor finale completate.
- (5) Pe baza acestor date raportate, Comisia ar trebui să evalueze în mod continuu reprezentativitatea valorilor emisiilor de CO₂ ale vehiculului de bază și să informeze producătorii cu privire la eventualele divergențe constatate. În cazul unei divergențe semnificative și continue între emisiile medii specifice de CO₂ ale vehiculului final completat și media valorilor de monitorizare ale emisiilor de CO₂ stabilite pentru producătorul vehiculului de bază, ar trebui să se utilizeze valorile referitoare la vehiculele completate finale pentru a se stabili dacă producătorii își respectă obiectivele privind emisiile specifice.

⁽¹⁾ JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

(6) Prin urmare, anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 510/2011 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 510/2011 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 7 martie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 510/2011 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I, la punctul 1 litera (c) se adaugă următorul paragraf:

„În cazul vehiculelor incomplete omologate într-un proces cu mai multe etape menționate în partea A punctul 1a din anexa II, în locul valorii M se utilizează masa de monitorizare (M_{mon}). Masa de monitorizare se calculează cu formula următoare:

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

unde:

MRO_{base} și B_0 sunt definite în partea A punctul 1a.1 litera (a) din anexa II.”

2. În anexa II, partea A se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.2 se elimină cu efect de la 1 ianuarie 2021;

(b) se introduc următoarele puncte 1a, 1a.1, 1b și 1c:

„1a. Emisiile specifice de CO₂ ale vehiculelor omologate într-un proces cu mai multe etape din categoria N₁ stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151

Începând cu data de 1 septembrie 2019, pentru fiecare vehicul de bază incomplet din categoria N₁ supus unui proces de omologare de tip în mai multe etape în conformitate cu Directiva 2007/46/CE, producătorul stabilește emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului de bază respectiv, denumite în continuare «emisiile de CO₂ de monitorizare», în conformitate cu metodologia prevăzută la punctul 1a.1 și le raportează Comisiei.

Comisia utilizează emisiile de CO₂ de monitorizare ale vehiculului de bază incomplet care i-au fost raportate în conformitate cu primul paragraf pentru a calcula emisiile medii specifice de CO₂ ale producătorului vehiculului de bază din anul calendaristic în care este înmatriculat vehiculul completat omologat într-un proces cu mai multe etape, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile menționate la punctul 1b.

Pentru vehiculele de bază complete, în scopul monitorizării emisiilor de CO₂ se utilizează emisiile de CO₂ și masa în stare de funcționare ale vehiculului respectiv.

1a.1. Calcularea emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului de bază incomplet

Producătorul vehiculului de bază calculează valoarea emisiilor de CO₂ de monitorizare ale unui vehicul de bază incomplet individual în conformitate cu metoda interpolării menționată la punctele 3.2.3.2 sau 3.2.4 din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, în funcție de metodologia aplicată, în ceea ce privește emisiile, pentru omologarea de tip a vehiculului de bază, în care termenii sunt cei definiți la punctul respectiv, cu următoarele excepții:

(a) Masa vehiculului individual

Termenul « TM_{ind} » menționat la punctul 3.2.3.2.2.1 sau 3.2.4.1.1.1 din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 se înlocuiește cu masa implicită a vehiculului de bază, DM_{base} , sau, după caz, cu valoarea minimă a masei de încercare a vehiculului, TM_L , sau cu valoarea maximă a masei de încercare a vehiculului, TM_H .

DM_{base} se determină cu următoarea formulă:

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

unde:

MRO_{base} este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază, astfel cum este definită la punctul 3.2.5 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151

B_0 este masa caroseriei stabilită la o valoare de 1,375

M_{VL} este masa reprezentativă pentru încărcarea vehiculului, care reprezintă 28 % din încărcarea maximă a vehiculului, unde încărcarea maximă a vehiculului este definită drept masa maximă de încărcare tehnic admisibilă minus masa în stare de funcționare a vehiculului de bază înmulțită cu B_0 , minus 25 kg

Cifra B_0 este calculată ca media ponderată a raportului dintre suma masei în stare de funcționare a vehiculelor de bază incomplete pentru toate vehiculele omologate într-un proces cu mai multe etape înmatriculate în cursul anului calendaristic și a masei adăugate implicate calculate conform secțiunii 5 a anexei XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, pe de o parte, și masa în stare de funcționare a vehiculelor de bază pentru toate vehiculele omologate într-un proces cu mai multe etape înmatriculate în anii calendaristici 2015, 2016 și 2017, pe de altă parte.

Cifra B_0 se ajustează cel târziu la 31 octombrie 2021 pe baza valorilor relevante ale masei vehiculelor omologate într-un proces cu mai multe etape înmatriculate în anii calendaristici 2018, 2019 și 2020, calculate cu formulele următoare:

Formula 1:

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

unde:

A_y este media ponderată a raportului dintre M_{fi} și M_{bi}

M_{fi} este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază mărită cu masa adăugată implicită astfel cum este definită în secțiunea 5 a anexei XII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008

M_{bi} este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază

n este numărul de vehicule de bază pentru toate vehiculele omologate într-un proces cu mai multe etape înmatriculate în anul calendaristic respectiv

Formula 2:

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

unde:

A_i este media ponderată astfel cum este calculată cu formula 1

n_i este numărul de vehicule de bază pentru toate vehiculele omologate într-un proces cu mai multe etape înmatriculate într-un an calendaristic

Atunci când masa implicită a vehiculului de bază DM_{base} este mai mică decât valoarea minimă a masei de încercare a vehiculului, TM_L , din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} se înlocuiește cu TM_L .

Atunci când masa implicită a vehiculului de bază DM_{base} este mai mare decât valoarea maximă a masei de încercare a vehiculului, TM_H , din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} se înlocuiește cu TM_H .

(b) Rezistența la rulare a unui vehicul individual

Rezistența la rulare a vehiculului de bază este utilizată în sensul punctului 3.2.3.2.2.2 sau al punctului 3.2.4.1.1.2 din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

(c) Aria suprafeței frontale

În cazul unui vehicul de bază incomplet care aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, producătorul trebuie să determine termenul „Af” menționat la punctul 3.2.3.2.2.3 din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151 conform uneia dintre opțiunile următoare:

- (i) aria suprafeței frontale a unui vehicul reprezentativ din familia de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, în m^2 ;
- (ii) valoarea medie dintre valoarea maximă și valoarea minimă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în m^2 ;
- (iii) valoarea maximă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare, în cazul în care nu se utilizează metoda interpolării, în m^2 .

În cazul unui vehicul de bază incomplet care nu aparține unei familii de matrice ale rezistenței la înaintare pe drum, se utilizează valoarea maximă a suprafeței frontale a vehiculului din cadrul familiei de interpolare.

1b. Reprezentativitatea valorii emisiilor de CO₂ de monitorizare

Comisia evaluează anual, începând cu anul calendaristic 2020, reprezentativitatea valorilor medii ale emisiilor de CO₂ de monitorizare raportate de producătorul vehiculului de bază în raport cu media emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor completate înmatriculate în anul calendaristic relevant și informează în acest sens producătorul vehiculului de bază.

În cazul în care din evaluare reiese o divergență de cel puțin 4 % între media emisiilor specifice de CO₂ ale tuturor vehiculelor completate și media emisiilor de CO₂ de monitorizare ale tuturor vehiculelor de bază corespunzătoare ale unui producător în decursul fiecăruia dintre cei doi ani calendaristici succesivi, Comisia utilizează media emisiilor specifice de CO₂ ale vehiculelor completate din anul calendaristic următor pentru a calcula emisiile medii specifice de CO₂ ale producătorului sau ale grupării de producători de vehicule de bază din anul respectiv. În cazul în care divergențele persistă, acest calcul se repetă la fiecare trei ani.

1c. Raportarea datelor de către producătorii de vehicule de bază

Producătorii de vehicule de bază raportează Comisiei, până la data de 28 februarie a fiecărui an, pentru fiecare vehicul de bază incomplet sau complet supus omologării de tip într-un proces cu mai multe etape și vândut de aceștia în cursul anului calendaristic anterior în Uniune, următoarele date:

- (a) numărul de identificare al vehiculului;
 - (b) identificatorul familiei de interpolare;
 - (c) emisiile specifice de CO₂ ale vehiculului de bază;
 - (d) suprafața frontală (a se preciza opțiunea aplicabilă);
 - (e) rezistența la rulare a vehiculului de bază;
 - (f) masa de monitorizare;
 - (g) masa în stare de funcționare a vehiculului de bază;
 - (h) masa reprezentativă pentru încărcarea vehiculului, astfel cum este definită la punctul 1a.1 din prezenta anexă.”;
- (c) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Datele menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate eliberat de producătorul vehiculului utilitar ușor în cauză sau sunt coerente cu acest certificat. Celelalte date se preiau din documentația de omologare de tip sau din informațiile raportate de producătorul vehiculului de bază în conformitate cu punctul 1c. Statele membre pun în aplicare măsurile necesare pentru a asigura exactitatea adecvată a procedurii de monitorizare. În cazul în care certificatul de conformitate indică atât o masă minimă, cât și o masă maximă pentru un vehicul utilitar ușor, statele membre utilizează numai cifra maximă în scopul prezentului regulament. În cazul vehiculelor bicarburant (benzină/gaz), ale căror certificate de conformitate menționează emisii specifice de CO₂ pentru ambele tipuri de combustibil, statele membre folosesc numai valoarea măsurată pentru gaz.”
