

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/986**z dne 7. marca 2019****o spremembi prilog I in II k Uredbi (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta glede spremljanja emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil, homologiranih s postopkom večstopenjske homologacije****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾ ter zlasti drugega pododstavka člena 8(9) in četrtega pododstavka člena 13(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Od 1. septembra 2019 se bo za vsa lahka vozila uporabljal nov regulativni preskusni postopek za merjenje emisij CO₂ in porabe goriva pri lahkih vozilih, tj. globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (v nadaljnjem besedilu: WLTP) iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ⁽²⁾, ki bo nadomestil novi evropski vozni cikel (v nadaljnjem besedilu: NEDC) iz Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 ⁽³⁾. Zato bi bilo treba določiti novo metodologijo za določanje emisij CO₂ in porabe goriva vozil kategorije N₁, homologiranih s postopkom večstopenjske homologacije (v nadaljnjem besedilu: večstopenjska vozila).
- (2) Na podlagi Uredbe (EU) št. 510/2011 se specifične emisije CO₂ večstopenjskega vozila dodelijo proizvajalcu osnovnega vozila. Da bi se proizvajalcu osnovnega vozila omogočilo učinkovito in dovolj zanesljivo načrtovanje skladnosti z njegovimi cilji specifičnih emisij, bi bilo treba vzpostaviti metodologijo, ki zagotavlja, da so emisije CO₂ in masa nedodelanih osnovnih vozil, ki bodo dodeljene navedenemu proizvajalcu, znane v trenutku proizvodnje in prodaje nedodelanega osnovnega vozila in ne šele v trenutku, ko proizvajalec na končni stopnji da dodelano vozilo na trg.
- (3) Pri določanju emisij CO₂ nedodelanega osnovnega vozila je treba uporabiti metodo interpolacije iz Uredbe (EU) 2017/1151, pri čemer je treba specifične vhodne vrednosti načrtovati tako, da privedejo do vrednosti emisij CO₂ in mase, ki so čim bolj reprezentativne za vrednosti, naknadno določene za končno dodelano vozilo. Da bi se zagotovila doslednost, bi bilo treba pri izračunu cilja specifičnih emisij proizvajalca osnovnega vozila upoštevati vrednosti mase, določene za navedeni namen.
- (4) Proizvajalec osnovnega vozila bi moral vhodne vrednosti, uporabljene za metodo interpolacije, ter vrednosti emisij CO₂ in mase nedodelanega osnovnega vozila sporočiti Komisiji. Hkrati bi morale države članice Komisiji še naprej poročati o specifičnih emisijah CO₂ in masi končnih dodelanih vozil.
- (5) Komisija bi morala na podlagi navedenih sporočenih podatkov stalno ocenjevati reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ osnovnega vozila in proizvajalce obvestiti o vseh ugotovljenih razhajanjih. V primeru znatnih in stalnih razhajanj med povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ končnega dodelanega vozila ter povprečjem spremljanja vrednosti CO₂, določenih za proizvajalca osnovnega vozila, bi bilo treba vrednosti za končna dodelana vozila uporabiti za ugotavljanje, ali proizvajalci izpolnjujejo svoje cilje specifičnih emisij.

⁽¹⁾ ULL 145, 31.5.2011, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

⁽³⁾ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julij 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

(6) Prilogi I in II k Uredbi (EU) št. 510/2011 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Prilogi I in II k Uredbi (EU) št. 510/2011 se spremenita v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 7. marca 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Prilogi I in II k Uredbi (EU) št. 510/2011 se spremenita:

(1) v Prilogi I se v točki 1(c) doda naslednji odstavek:

„V primeru nedodelanih večstopenjskih vozil iz točke 1a dela A Priloge II se namesto vrednosti M uporabi masa pri spremljanju (M_{mon}). Masa pri spremljanju se izračuna po naslednji formuli:

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

pri čemer:

MRO_{base} in B_0 sta takšni, kakor sta opredeljeni v točki 1a.1(a) dela A Priloge II.“;

(2) v Prilogi II se del A spremeni:

(a) točka 1.2 se razveljavi z učinkom od 1. januarja 2021;

(b) vstavijo se naslednje točke 1a, 1a.1, 1b in 1c:

„1a. Specifične emisije CO₂ večstopenjskih vozil kategorije N₁, določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151

Z učinkom od 1. septembra 2019 proizvajalec za vsako nedodelano osnovno vozilo kategorije N₁, ki je predmet postopka večstopenjske homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES, določi in Komisiji sporoči specifične emisije CO₂ navedenega osnovnega vozila (v nadaljnjem besedilu: emisije CO₂ pri spremljanju) v skladu z metodologijo iz točke 1a.1.

Komisija emisije CO₂ pri spremljanju nedodelanega osnovnega vozila, ki so ji sporočene v skladu s prvim odstavkom, uporabi za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca osnovnega vozila v koledarskem letu, v katerem se dodelano večstopenjsko vozilo registrira, razen kadar so izpolnjeni pogoji iz točke 1b.

Pri dodelanih osnovnih vozilih se emisije CO₂ navedenega vozila in njegova masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, uporabita za namen spremljanja emisij CO₂.

1a.1 Izračun specifičnih emisij CO₂ nedodelanega osnovnega vozila

Proizvajalec osnovnega vozila vrednost CO₂ pri spremljanju posameznega nedodelanega osnovnega vozila izračuna v skladu z metodo interpolacije iz točke 3.2.3.2 ali 3.2.4 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 glede na metodologijo, uporabljeno za homologacijo emisij osnovnega vozila, pri čemer imajo izrazi enak pomen kot tisti, opredeljeni v navedeni točki, z naslednjimi izjemami:

(a) Masa posameznega vozila

Izraz ' TM_{ind} ' iz točke 3.2.3.2.2.1. ali 3.2.4.1.1.1 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 se nadomesti s privzeto maso osnovnega vozila, DM_{base} , ali, kadar je primerno, preskusno maso za nizko vrednost za vozilo, TM_{L} , ali preskusno maso za visoko vrednost za vozilo, TM_{H} .

DM_{base} se določi po naslednji formuli:

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

pri čemer:

MRO_{base} je masa osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, kakor je opredeljena v točki 3.2.5 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151,

B_0 je vrednost mase karoserije v višini 1,375,

M_{VL} je masa, reprezentativna za nosilnost vozila, ki pomeni 28 % največje dovoljene nosilnosti vozila, kadar je največja dovoljena nosilnost vozila opredeljena kot razlika med največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila in maso osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, pomnožena z B_0 , od katere se odšteje 25 kg.

Vrednost B_0 se izračuna kot tehtano povprečje razmerja med vsoto mase nedodelanih osnovnih vozil v stanju, pripravljenem za vožnjo, za vsa večstopenjska vozila, registrirana v zadevnem koledarskem letu, in privzeto dodano maso, izračunano v skladu z oddelkom 5 Priloge XII k Uredbi (ES) št. 692/2008, ter maso osnovnih vozil v stanju, pripravljenem za vožnjo, za vsa večstopenjska vozila, registrirana v koledarskih letih 2015, 2016 in 2017.

Vrednost B_0 se do 31. oktobra 2021 prilagodi na podlagi ustreznih vrednosti mase večstopenjskih vozil, registriranih v koledarskih letih 2018, 2019 in 2020, izračunanih po naslednjih formulah:

Formula 1:

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

pri čemer:

A_y je tehtano povprečje razmerja med M_{fi} in M_{bi} ,

M_{fi} je masa osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, povečana za privzeto dodano maso, kakor je opredeljena v oddelku 5 Priloge XII k Uredbi (ES) št. 692/2008,

M_{bi} je masa osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo,

n je število osnovnih vozil za vsa večstopenjska vozila, registrirana v koledarskem letu.

Formula 2:

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

pri čemer:

A_i je tehtano povprečje, izračunano v formuli 1,

n_i je število osnovnih vozil za vsa večstopenjska vozila, registrirana v koledarskem letu.

Kadar je privzeta masa osnovnega vozila DM_{base} manjša od preskusne mase za nizko vrednost za vozilo, TM_L , iz skupine interpolacij, se TM_{ind} nadomesti s TM_L .

Kadar je privzeta masa osnovnega vozila DM_{base} večja od preskusne mase za visoko vrednost za vozilo, TM_H , iz skupine interpolacij, se TM_{ind} nadomesti s TM_H .

(b) Kotalni upor posameznega vozila

Kotalni upor osnovnega vozila se uporabi za namene točke 3.2.3.2.2.2 ali 3.2.4.1.1.2 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

(c) Čelna površina

V primeru nedodelanega osnovnega vozila, ki spada v skupino matrik za cestno obremenitev, proizvajalec določi izraz „Af“ iz točke 3.2.3.2.2.3 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 v skladu z eno od naslednjih možnosti:

- (i) čelna površina vzorčnega vozila matrike iz skupine matrik za cestno obremenitev, v m^2 ;
- (ii) srednja vrednost čelne površine za visoko vrednost in nizko vrednost za vozilo iz skupine interpolacij, v m^2 ;
- (iii) čelna površina za visoko vrednost za vozilo iz skupine interpolacij, če se metoda interpolacije ne uporabi, v m^2 .

V primeru nedodelanega osnovnega vozila, ki ne spada v skupino matrik za cestno obremenitev, se uporabi vrednost čelne površine visoke vrednosti za vozilo iz skupine interpolacij.

1b. Reprezentativnost vrednosti CO₂ pri spremljanju

Komisija vsako leto od koledarskega leta 2020 oceni reprezentativnost povprečnih vrednosti CO₂ pri spremljanju, ki jih sporoči proizvajalec osnovnega vozila, glede na povprečje specifičnih emisij CO₂ dodelanih vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu, in o tem obvesti proizvajalca osnovnega vozila.

Če navedena ocena pokaže odstopanje za 4 % ali več med povprečjem specifičnih emisij CO₂ vseh dodelanih vozil in povprečjem emisij CO₂ pri spremljanju vseh povezanih osnovnih vozil proizvajalca v vsakem od dveh zaporednih koledarskih let, Komisija povprečje specifičnih emisij CO₂ dodelanih vozil v naslednjem koledarskem letu uporabi za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca osnovnih vozil ali združenja v navedenem letu. V primeru stalnih razhajanj se navedeni izračun ponovi vsaka tri leta.

1c. Podatki, ki jih sporočijo proizvajalci osnovnih vozil

Proizvajalci osnovnih vozil za vsako nedodelano ali dodelano osnovno vozilo, ki je bilo v postopku večstopenjske homologacije in so ga prodali v predhodnem koledarskem letu v Uniji, Komisiji do 28. februarja vsakega leta sporočijo naslednje podatke:

- (a) identifikacijsko številko vozila;
 - (b) identifikator skupine interpolacij;
 - (c) specifične emisije CO₂ osnovnega vozila;
 - (d) čelno površino (navedite ustrezno možnost);
 - (e) kotalni upor osnovnega vozila;
 - (f) maso pri spremljanju;
 - (g) maso osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo;
 - (h) maso, reprezentativno za nosilnost vozila, kakor je opredeljena v točki 1a.1 te priloge.;
- (c) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„Podrobnosti iz točke 1 izhajajo iz certifikata o skladnosti ali so v skladu s certifikatom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec zadevnega lahkega gospodarskega vozila. Druge podrobnosti izhajajo iz homologacijske dokumentacije ali informacij, ki jih proizvajalec osnovnega vozila sporoči v skladu s točko 1c. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev ustrezne točnosti postopka spremljanja. Če sta v certifikatu o skladnosti navedeni najmanjša in največja masa lahkega gospodarskega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti izkazujejo specifične emisije CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.“
