FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/22

af 31. oktober 2019

om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår overvågningen af CO_2-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer, der er typegodkendt ved en etapevis typegodkendelsesproces

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ([1]), særlig artikel 7, stk. 8, og artikel 15, stk. 8, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Siden den 1. september 2019 er alle lette erhvervskøretøjer omfattet af en ny lovpligtig prøvningsprocedure til måling af CO_2-emissioner og brændstofforbrug, den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), som er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ([2]), og som erstatter New European Drive Cycle (NEDC), der er fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ([3]). En ny metode til bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstofforbrug er derfor fastlagt for klasse N1-køretøjer, som er typegodkendt ved en etapevis typegodkendelsesproces, og denne metode er fastsat i bilag I og II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 ([4]).

(2) I lyset af at forordning (EU) nr. 510/2011 ophæves fra den 1. januar 2020, er det nødvendigt at sikre, at den samme metode fastsættes i forordning (EU) 2019/631.

(3) I del B, punkt 2, i bilag III til forordning (EU) 2019/631 fastsættes det, at de specifikke CO_2-emissioner fra etapevise køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet. For at give fabrikanten af basiskøretøjet mulighed for at planlægge effektivt og med tilstrækkelig sikkerhed, med henblik på at køretøjets specifikke emissionsmål overholdes, bør der fastlægges en metode, der sikrer, at de trinvis færdigopbyggede køretøjers CO_2-emissioner og masse, der vil blive tildelt den pågældende fabrikant, er kendt på tidspunktet for produktion og salg af basiskøretøjet, uanset om det er færdigopbygget eller delvist opbygget, og ikke først på det tidspunkt, hvor fabrikanten på det sidste trin bringer det trinvis færdigopbyggede køretøj i omsætning.

([1]) EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

([2]) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

(4) Der fastsættes derfor en specifik metode til bestemmelse af CO_2-emissioner fra et delvist opbygget basiskøretøj, som bør anvendes sammen med den interpolationsmetode, som er fastlagt i forordning (EU) 2017/1151. De således bestemte CO_2-emissioner og masseværdier bør være så repræsentative som muligt for de specifikke CO_2-emissioner og den specifikke masse i køreklar stand, der bestemmes for det trinvis færdigopbyggede køretøj. For at sikre konsekvens bør der derfor ved beregningen af det specifikke emissionsmål for fabrikanten af basiskøretøjet tages hensyn til de masseværdier, der er bestemt efter denne metode.

(5) Fabrikanten af basiskøretøjet bør indberette de inputværdier, der er anvendt til interpolationsmetoden, samt de delvist opbyggede basiskøretøjers deraf følgende CO_2-emissioner og masse til Kommissionen. Samtidig bør medlemsstaterne fortsat indberette de trinvist færdigopbyggede køretøjers specifikke CO_2-emissioner og masse i køreklar stand til Kommissionen.

(6) På grundlag af disse indberettede data bør Kommissionen løbende vurdere repræsentativiteten af basiskøretøjets overvågede CO_2-emissioner og oplyse fabrikanterne om eventuelle konstaterede afvigelser. Hvis en væsentlig og vedvarende afvigelse opstår mellem basiskøretøjernes gennemsnitlige overvågede CO_2-værdi og gennemsnittet af de trinvis færdigopbyggede køretøjers specifikke CO_2-emissioner, bør værdierne for de trinvis færdigopbyggede køretøjer anvendes til at fastslå, om fabrikanterne opfylder deres specifikke emissionsmål.

(7) For at tage i betragtning, at forordning (EU) nr. 510/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020, bør det sikres, at nærværende forordning træder i kraft så tæt på denne dato som muligt.

(8) Bilag I og III til forordning (EU) 2019/631 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I og III til forordning (EU) 2019/631 ændres som anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. oktober 2019.

På Kommissionens vegne
Formand
Jean-Claude JUNCKER

BILAG

I bilag I og III til forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I, del B, punkt 4, affattes definitionen af »$M_{ø}$« således:

»Mø er den gennemsnitlige masse (M) af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i det relevante målår, i kilogram (kg)

hvor:

— M, hvis der er tale om et færdigopbygget køretøj, er køretøjets masse i køreklar stand

— M, hvis der er tale om et færdigopbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er basiskøretøjets masse i køreklar stand

— M, hvis der er tale om et delvist opbygget basiskøretøj, som danner grundlag for et trinvis færdigopbygget køretøj, er basiskøretøjets overvågningsmasse (M_{mon}), beregnet efter følgende formel:

$$M_{mon} = MRO_{basis} \times B_0$$

hvor:

MRO_{basis} er det pågældende basiskøretøjs masse i køreklar stand

B_0 er som defineret i bilag III, del A, punkt 1.2.4, litra a).«

2) I bilag III, del A, foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.2 affattes således:

»1.2. Trinvis færdigopbyggede køretøjer registreret som N1-køretøjer

1.2.1. Indberetning fra medlemsstaterne

Det format, der er angivet i del C, afsnit 2, anvendes til indberetning af data om trinvis færdigopbyggede N1-køretøjer.

Køretøjets identifikationsnummer som omhandlet i punkt 1.1, litra o), må ikke offentliggøres.

1.2.1.1. Trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er typegodkendt efter forordning (EF) nr. 692/2008

Medlemsstaterne registrerer for kalenderåret 2020 følgende detaljerede data om:

a) det delvist opbyggede basiskøretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o), eller, i stedet for de data, der er angivet i litra h) og i), den tilføjede standardmasse, som er angivet som en del af de typegodkendelsesdata, der er omhandlet i punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

b) det færdigopbyggede basiskøretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o)

c) det trinvis færdigopbyggede køretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), f), g), h), j), k), l), m) og o).

Hvis nogen af de data, der er omhandlet i litra a) og b) i første afsnit, ikke kan angives for basiskøretøjet, fremsender medlemsstaterne i stedet data om det trinvis færdigopbyggede køretøj.

1.2.1.2. Trinvis færdigopbyggede køretøjer af klasse N1, der er typegodkendt i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

For hvert nyt trinvis færdigopbygget køretøj, der er registreret i 2020 og efterfølgende kalenderår, indberetter medlemsstaterne som minimum de detaljerede data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), f), g), h), o), p) og r).

1.2.2. Fabrikanters indberetning

For hvert nyt trinvis færdigopbygget køretøj af klasse N1, der er typegodkendt i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, og som er registreret i 2020 og efterfølgende kalenderår, skal fabrikanten af det pågældende basiskøretøj indberette følgende data om basiskøretøjet til Kommissionen senest den 28. februar hvert år fra og med 2021:

a) hvis det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på et delvist opbygget basiskøretøj:

i) køretøjets identifikationsnummer

ii) identifikator for køretøjsfamilien som omhandlet i punkt 5.0 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

iii) de overvågede CO_2-emissioner, der bestemmes efter punkt 1.2.4

iv) frontareal med angivelse af den relevante mulighed, der er omhandlet i punkt 1.2.4, litra c)

v) rullemodstand, der er omhandlet i punkt 1.2.4, litra b)

vi) den overvågningsmasse, der bestemmes efter bilag I, del B, punkt 4.1

vii) masse i køreklar stand

viii) masse, der er repræsentativ for køretøjets belastning som fastsat i punkt 1.2.4, litra a).

b) hvis det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på et færdigopbygget basiskøretøj:

i) køretøjets identifikationsnummer

ii) identifikator for køretøjsfamilien som omhandlet i dette afsnits litra a), nr. ii)

iii) basiskøretøjets specifikke CO_2-emissioner

iv) masse i køreklar stand.

1.2.3. Beregning af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner og det specifikke emissionsmål

Kommissionen anvender de værdier, der er indberettet af basiskøretøjsfabrikanter i henhold til punkt 1.2.2, til at beregne de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner og det specifikke emissionsmål i det kalenderår, hvori det pågældende trinvis færdigopbyggede køretøj er registreret, medmindre de betingelser, der er nævnt i punkt 1.2.5, er opfyldt; i så fald skal dataene om de trinvis færdigopbyggede køretøjer anvendes.

Hvis de data, der er omhandlet i punkt 1.2.2, ikke indberettes af fabrikanten af basiskøretøjet, skal de specifikke CO_2-emissioner, som indberettes af medlemsstaterne i henhold til punkt 1.2.1 for det pågældende trinvis færdigopbyggede køretøj, anvendes til beregning af den pågældende fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner og specifikke emissionsmål.

1.2.4. Beregning af de overvågede CO_2-emissioner for delvist opbyggede basiskøretøjer

En fabrikant skal fra og med kalenderåret 2020 beregne de overvågede CO_2-emissioner for hvert enkelt af vedkommendes delvist opbyggede basiskøretøjer i henhold til interpolationsmetoden som omhandlet i punkt 3.2.3.2 eller 3.2.4 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 efter samme metode, som anvendes i forbindelse med EF-typegodkendelse af basiskøretøjet med hensyn til dets emissioner, hvor udtrykkene forstås som defineret i nævnte punkter med følgende undtagelser:

a) Det individuelle køretøjs masse

Udtrykket »TM_{ind}«, der er omhandlet i punkt 3.2.3.2.2.1 eller 3.2.4.1.1.1 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, erstattes af basiskøretøjets standardmasse, DM_{basis}. Er DM_{basis} lavere end testmassen for et køretøj med lav værdi, TM_L, i interpolationsfamilien, erstattes TM_{ind} af TM_L. Er DM_{basis} højere end testmassen for et køretøj med høj værdi, TM_H, i interpolationsfamilien, erstattes TM_{ind} af TM_H.

DM_{basis} bestemmes efter følgende formel:

$$DM_{basis} = MRO_{basis} \times B_0 + 25\ kg + M_{VL}$$

hvor:

MRO_{basis} er basiskøretøjets masse i køreklar stand som defineret i punkt 3.2.5 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

B_0 er karrosseriets masseværdi på 1,375

M_{VL} er den masse, der er repræsentativ for køretøjets belastning, dvs. 28 procent af køretøjets maksimale belastning, hvor køretøjets maksimale belastning defineres som den største tekniske tilladte totalmasse minus basiskøretøjets masse i køreklar stand ganget med B_0, minus 25 kg.

Værdien af B_0 justeres senest den 31. oktober 2021 på grundlag af de delvist opbyggede basiskøretøjers masse i køreklar stand for alle trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er registreret i kalenderårene 2018, 2019 og 2020, beregnet efter nedenstående formler. Den nye værdi af B_0 finder anvendelse fra den 1. januar 2022 til den 31. december 2024.

Formel 1:

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

hvor:

A_i	er værdien A_y som beregnet i formel 2 for det pågældende kalenderår
n_i	er antallet af delvist opbyggede basiskøretøjer, som danner grundlag for trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er registreret i kalenderåret

Formel 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} M_{fi}}{\sum_{i=1}^{n} M_{bi}}$$

hvor:

A_y	er gennemsnittet af forholdet mellem M_{fi} og M_{bi} for hvert af kalenderårene 2018-2020
M_{fi}	er det delvist opbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand med tillæg af den tilføjede standardmasse som defineret i afsnit 5 i bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008
M_{bi}	er det delvist opbyggede basiskøretøjs masse i køreklar stand
n	er antallet af delvist opbyggede basiskøretøjer, som danner grundlag for trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er registreret i kalenderåret.

b) Rullemodstand for det individuelle køretøj

Basiskøretøjets rullemodstand anvendes med henblik på punkt 3.2.3.2.2.2 eller 3.2.4.1.1.2 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

c) Frontareal

Hvis et delvist opbygget basiskøretøj tilhører en køremodstandsmatrixfamilie, fastsætter fabrikanten udtrykket »A_f« som omhandlet i punkt 3.2.3.2.2.3 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 i henhold til en af følgende valgmuligheder:

i) frontarealet for det køretøj, der er repræsentativt for køremodstandsmatrixfamilien, i m^2

ii) middelværdien af frontarealet for et køretøj med høj værdi og et køretøj med lav værdi i interpolationsfamilien, i m^2

iii) frontarealet for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien, hvis interpolationsmetoden ikke anvendes, i m^2.

Hvis der er tale om et delvist opbygget basiskøretøj, der ikke tilhører en køremodstandsmatrixfamilie, anvendes frontarealsværdien for et køretøj med høj værdi i interpolationsfamilien.

1.2.5. Den overvågede CO_2-værdis repræsentativitet

Kommissionen vurderer hvert år repræsentativiteten af gennemsnittet af de overvågede CO_2-emissioner, som er indberettet af fabrikanten af basiskøretøjet, sammenlignet med gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner for de pågældende trinvis færdigopbyggede køretøjer, der er registreret i det pågældende kalenderår. Kommissionen underretter fabrikanten af basiskøretøjet om en konstateret afvigelse mellem disse værdier.

Hvis der konstateres en afvigelse på 4 % eller derover i hvert af to på hinanden følgende kalenderår, anvender Kommissionen gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner fra trinvis færdigopbyggede køretøjer i det følgende kalenderår til at beregne de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for basiskøretøjets fabrikant eller puljen i det pågældende år.«

b) Punkt 2 affattes således:

»2. De i punkt 1 nævnte oplysninger tages fra den typeattest, som udstedes af fabrikanten af det pågældende lette erhvervskøretøj, eller skal være i overensstemmelse med den. De oplysninger, der ikke findes i typeattesten, skal tages fra typegodkendelsesdokumentationen eller fra de oplysninger, som fabrikanten af basiskøretøjet indberetter i medfør af punkt 1.2.3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. Hvis der på typeattesten er specificeret både en mindste og største masse for et let erhvervskøretøj, anvender medlemsstaterne alene den største masse med henblik på anvendelsen af denne forordning. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO_2-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.«