RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/22 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2020. október 31.)

az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet I. és III. mellékletének a többlépcsős típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó új könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzése tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 7. cikke (8) bekezdésére és 15. cikke (8) bekezdésére,

mivel:

(1) 2019. szeptember 1-jétől minden könnyű haszongépjármű CO_2-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. Ennek nyomán kidolgozták a többlépcsős típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó N1 kategóriájú járművek CO_2-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának megállapítására szolgáló új módszert, amelyet az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([4]) I. és II. melléklete rögzít.

(2) Tekintettel az 510/2011/EU rendeletet 2020. január 1-jei hatályon kívül helyezésére, biztosítani kell, hogy a módszerről az (EU) 2019/631 rendelet rendelkezzen.

(3) Az (EU) 2019/631 rendelet III. melléklete B. részének 2. pontja értelmében a többlépcsős előállítású járművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az alapjármű gyártójához kell hozzárendelni. Ahhoz, hogy az alapjármű gyártója hatékonyan és kellő bizonyossággal megtervezhesse a rá vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékek teljesítését, olyan módszert kell kidolgozni, amely biztosítja, hogy az adott gyártóhoz rendelt befejezett járművek CO_2-kibocsátása és tömege már a – teljes vagy nem teljes – alapjármű gyártásának és értékesítésének pillanatában ismert legyen, ne csak akkor, amikor az utolsó lépést elvégző gyártó piaci forgalomba hozza a befejezett járművet.

([1]) HL L 111., 2019.4.25., 13. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról 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 típusjóváhagyásáról 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.).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

(4) Ezért meghatározták a nem teljes alapjármű CO_2-kibocsátásának meghatározására szolgáló konkrét módszert, amelynek alapján az (EU) 2017/1151 rendeletben előírt interpolációs módszert kell alkalmazni. Az így megállapított CO_2-kibocsátási és tömegértékeknek a lehető legreprezentatívabb módon kell tükrözniük a befejezett jármű tekintetében később meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátást és menetkész tömeget. A következetesség érdekében az alapjármű gyártójára vonatkozó fajlagos kibocsátási célérték kiszámításához ezért figyelembe kell venni az e módszer alapján meghatározott tömegértékeket.

(5) Az alapjármű gyártójának jelentést kell tennie a Bizottságnak az interpolációs módszerhez használt bemeneti értékekről, valamint a nem teljes alapjárművek így kapott CO_2-kibocsátási és tömegértékeiről. Ezzel párhuzamosan a tagállamoknak továbbra is jelenteniük kell a Bizottságnak a befejezett járművek fajlagos CO_2-kibocsátását és menetkész tömegét.

(6) A bejelentett adatok alapján a Bizottság folyamatosan értékeli az alapjármű ellenőrző CO_2-kibocsátási értékeinek reprezentativitását és tájékoztatja a gyártókat minden általa feltárt eltérésről. A befejezett járművek átlagos fajlagos CO_2-kibocsátása és az alapjárművek átlagos ellenőrző CO_2-kibocsátási értékei közötti jelentős és tartós eltérés esetén a befejezett járművekre vonatkozó értékeket kell használni annak megállapításához, hogy a gyártók teljesítik-e a rájuk vonatkozó fajlagos kibocsátási célértékeket.

(7) Az 510/2011/EU rendelet 2020. január 1-jei hatályon kívül helyezésének figyelembevétele érdekében helyénvaló biztosítani, hogy e rendelet az említett időponthoz a lehető legközelebbi időpontban lépjen hatályba.

(8) Az (EU) 2019/631 rendelet I. és III. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2019/631 rendelet I. és III. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2019. október 31-én.

a Bizottság részéről
elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Az (EU) 2019/631 rendelet I. és III. melléklete az alábbiak szerint módosul:

1. Az I. melléklet B. részének 4. pontjában az „$M_ø$” meghatározásának helyébe a következő szöveg lép:

„Mø a gyártó megfelelő célévben nyilvántartásba vett új könnyű haszongépjárművei tömegének (M) átlaga kilogrammban (kg),

ahol:

– teljes jármű esetében M az adott jármű menetkész tömege,

– befejezett jármű alapjául szolgáló teljes alapjármű esetében M az adott alapjármű menetkész tömege,

– befejezett jármű alapjául szolgáló nem teljes alapjármű esetében M az adott alapjármű ellenőrző tömege (M_{mon}), amelyet a következő képlet szerint kell meghatározni:

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

ahol:

MRO_{base} az adott alapjármű menetkész tömege;

B_0 a III. melléklet A. része 1.2.4. pont a) alpontjában meghatározott érték.”

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

a) az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. N1 kategóriájúként nyilvántartásba vett befejezett járművek

1.2.1. A tagállamok általi jelentéstétel

A befejezett N1 kategóriájú járművekkel kapcsolatos adatokat a C. rész 2. szakaszában meghatározott formátumban kell a Bizottság rendelkezésére bocsátani.

Az 1.1. pont o) alpontjában említett jármű-azonosító szám nem hozható nyilvánosságra.

1.2.1.1. A 692/2008/EK rendelet szerinti típusjóváhagyással rendelkező befejezett járművek

A tagállamoknak a 2020-as naptári évben a következőkre vonatkozóan kell részletes adatokat rögzíteniük:

a) a nem teljes alapjármű esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok vagy a h) és i) alpontokban meghatározott adatok helyett az átlagos terhelés, amelyet a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.17.2. pontjában meghatározott típusjóváhagyási adatok részeként bocsátanak rendelkezésre;

b) a teljes alapjármű esetében: az 1.1. pont a), b), c), d), e), g), h), i), n) és o) alpontjában meghatározott adatok;

c) a befejezett jármű esetében: az 1.1. pont a), f), g), h), j), k), l), m) és o) alpontjában meghatározott adatok.

Amennyiben az első albekezdés a) és b) alpontjában meghatározott adatok nem állnak rendelkezésre az alapjárműre vonatkozóan, akkor a tagállamok ezek helyett a befejezett járműre vonatkozó adatokat közlik.

1.2.1.2. Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerinti típusjóváhagyással rendelkező N1 kategóriájú befejezett járművek

A 2020-ban vagy az azt követő naptári években nyilvántartásba vett összes új befejezett járművet illetően a tagállamok legalább az 1.1. pont a), f), g), h), o), p) és r) alpontjában meghatározott részletes adatokat közlik.

1.2.2. A gyártók általi jelentéstétel

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerinti típusjóváhagyással rendelkező N1 kategóriájú, 2020-ban vagy az azt követő naptári években nyilvántartásba vett összes új befejezett járművet illetően a megfelelő alapjármű gyártója 2021-től kezdődően minden év február 28-ig jelentést tesz a Bizottságnak az alapjárműre vonatkozó következő adatokról:

a) nem teljes alapjárművön alapuló befejezett jármű esetében:

i. jármű-azonosító szám;

ii. járműcsalád-azonosító, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 5.0. pontjának meghatározása szerint;

iii. ellenőrző CO_2-kibocsátási érték, az 1.2.4. pont meghatározása szerint;

iv. homlokfelület, az 1.2.4. pont c) alpontjában szereplő választott számítási mód megjelölésével;

v. gördülési ellenállás, az 1.2.4. pont b) alpontjának megfelelően;

vi. ellenőrző tömeg, az I. melléklet B. része 4. pontjának meghatározása szerint;

vii. a jármű menetkész tömege;

viii. a jármű terhelését helyettesítő tömeg, az 1.2.4. pont a) alpontjának meghatározása szerint;

b) teljes alapjármű alapjául szolgáló befejezett jármű esetében:

i. jármű-azonosító szám;

ii. járműcsalád-azonosító, e bekezdés a) alpontja ii. alpontjának meghatározása szerint;

iii. az alapjármű fajlagos CO_2-kibocsátása;

iv. a jármű menetkész tömege.

1.2.3. Az átlagos fajlagos CO_2-kibocsátás és a fajlagos kibocsátási célérték kiszámítása

Az alapjármű gyártója által az 1.2.2. pontban foglaltaknak megfelelően jelentett értékeket a Bizottság az alapjármű gyártójának arra a naptári évre vonatkozó átlagos fajlagos CO_2-kibocsátásának és fajlagos kibocsátási célértékének kiszámításához használja, amelynek során a megfelelő befejezett járművet nyilvántartásba vették, kivéve, ha az 1.2.5. pontban ismertetett körülmények fennállnak, mely esetben a befejezett járművekre vonatkozó adatokat kell használni.

Ha az alapjármű gyártója az 1.2.2. pontban említett, alapjárművel kapcsolatos adatokról nem tesz jelentést, a megfelelő befejezett jármű tekintetében a tagállam által az 1.2.1. pontnak megfelelően jelentett fajlagos CO_2-kibocsátást kell használni a szóban forgó gyártó átlagos fajlagos CO_2-kibocsátása és fajlagos kibocsátási célértéke kiszámításához.

1.2.4. **Az ellenőrző CO_2-kibocsátási érték kiszámítása nem teljes alapjárművek esetében**

A 2020-as naptári évtől kezdődően a gyártónak az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 3.2.3.2. és 3.2.4. pontjában említett interpolációs eljárás szerint kell kiszámítania minden egyes nem teljes alapjárművének ellenőrző CO_2-kibocsátási értékét, az alapjármű kibocsátás tekintetében való EK-típusjóváhagyásához használt módszerrel megegyező módszer alkalmazásával, az említett pontok meghatározásai szerint, az alábbi kivételekkel:

a) Az egyes járművek tömege

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 3.2.3.2.2.1. és 3.2.4.1.1.1 pontjában szereplő »TM_{ind}« kifejezés helyébe a DM_{base} kifejezés, vagyis az alapjármű alapértelmezett tömege lép. Amikor a DM_{base} kisebb az interpolációs család L járműve vizsgálati tömegénél (TM_L), a TM_{ind} helyett TM_L-lel kell számolni. Amikor DM_{base} nagyobb az interpolációs család H járműve vizsgálati tömegénél (TM_H), a TM_{ind} helyett TM_H-val kell számolni.

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

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

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 megengedett terhelés kiszámításához a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegből levonjuk az alapjármű B_0-val megszorzott menetkész tömegét, majd további 25 kg-ot.

A B_0 tényezőt a 2018-as, 2019-es és 2020-as naptári évben nyilvántartásba vett összes befejezett jármű vonatkozásában a nem teljes alapjármű menetkész tömege alapján 2021. október 31-ig ki kell igazítani az alábbi képletek alkalmazásával. Az új B_0 érték 2022. január 1-jétől 2024. december 31-ig alkalmazandó.

1. képlet:

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

ahol:

A_i a 2. képlet szerint az adott naptári évre kiszámított A_y érték;

n_i az adott naptári évben nyilvántartásba vett befejezett járművek alapjául szolgáló nem teljes alapjárművek száma;

2. képlet:

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

ahol:

A_y az M_{fi} és az M_{bi} hányadosának átlaga 2018 és 2020 között minden egyes naptári év tekintetében;

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

M_{bi} a nem teljes alapjármű menetkész tömege;

n az adott naptári évben nyilvántartásba vett befejezett járművek alapjául szolgáló nem teljes alapjárművek száma.

b) Az adott jármű gördülési ellenállása

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 3.2.3.2.2.2. és 3.2.4.1.1.2. pontjában leírt számításokhoz az alapjármű gördülési ellenállását kell használni.

c) Homlokfelület

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. almellékletének 3.2.3.2.2.3. pontjában említett »Af« értéket, az alábbi lehetőségek egyikének megfelelően:

i. a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének homlokfelülete (m^2-ben);

ii. az interpolációs család H járműve és L járműve homlokfelületének átlagértéke (m^2-ben);

iii. az interpolációs eljárás használatát mellőző esetekben az interpolációs család H járművének homlokfelülete (m^2-ben).

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

1.2.5. **Az ellenőrző CO_2-kibocsátási érték reprezentativitása**

A Bizottság minden évben felméri, hogy mennyire reprezentatív az alapjármű gyártója által jelentett ellenőrző CO_2-kibocsátási értékek átlaga az adott naptári évben nyilvántartásba vett megfelelő befejezett járművek fajlagos CO_2-kibocsátásának átlagához viszonyítva. A Bizottság tájékoztatja az alapjármű gyártóját a két érték között feltárt eltérésről.

Amennyiben két egymást követő naptári évben a Bizottság 4 %-os vagy annál nagyobb eltérést tapasztal, akkor a következő naptári évben a befejezett járművek fajlagos CO_2-kibocsátási átlagát használja az alapjármű gyártója vagy gyártói csoportja adott évre vonatkozó fajlagos CO_2-kibocsátási átlagának kiszámításához.”;

b) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. Az 1. pontban említett adatoknak vagy az adott könnyű haszongépjármű gyártója által kiadott megfelelőségi nyilatkozatból kell származniuk, vagy összhangban kell lenniük azzal. A megfelelőségi nyilatkozatban nem szereplő adatoknak a típusjóváhagyási dokumentációból vagy az alapjármű gyártója által az 1.2.3. pont értelmében tett jelentésből 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 tagállamok e rendelet alkalmazásában csak a legnagyobb tömegre vonatkozó adatot használják. Azon kettős üzemű (benzin-/gázüzemű) járművek esetében, amelyek megfelelőségi nyilatkozata mindkét tüzelőanyag-típusra feltünteti a fajlagos CO_2-kibocsátást, a tagállamok csak a gázüzemmódban mért értéket alkalmazzák.”