VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2020/22 VAN DE COMMISSIE

van 31 oktober 2019

tot wijziging van de bijlagen I en III bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de monitoring van CO_2-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) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 ([1]), en met name artikel 7, lid 8, en artikel 15, lid 8,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Sinds 1 september 2019 zijn alle lichte bedrijfsvoertuigen onderworpen aan een nieuwe regelgevende testprocedure voor het meten van CO_2-emissies en brandstofverbruik, 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 nieuwe Europese rijcyclus (NEDC) vervangt. Daarom is in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) een nieuwe methode vastgesteld voor het bepalen van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N_1 waarvoor typegoedkeuring is verleend in een meerfasenprocedure.

(2) Gezien de intrekking van Verordening (EU) nr. 510/2011 met ingang van 1 januari 2020 moet ervoor worden gezorgd dat dezelfde methode ook in Verordening (EU) 2019/631 wordt vervat.

(3) Overeenkomstig bijlage III, deel B, punt 2, bij Verordening (EU) 2019/631 moeten de specifieke CO_2-emissies van een meerfasenvoertuig worden 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 CO_2-emissies en de massa van de voltooide voertuigen die aan die fabrikant zullen worden toegewezen, bekend zijn op het moment van de productie en verkoop van het al dan niet complete basisvoertuig en niet pas op het moment dat de fabrikant van de laatste fase het voltooide voertuig op de markt brengt.

([1]) PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13.

([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 (PB L 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 (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

([4]) 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 CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

(4) Daarom wordt voorzien in een specifieke methode voor de bepaling van de CO_2-emissies van een incompleet basisvoertuig, waarvoor gebruik moet worden gemaakt van de in Verordening (EU) 2017/1151 vastgestelde interpolatiemethode. De CO_2-emissies en de waarden van de massa die volgens die methode worden bepaald, moeten zo representatief mogelijk zijn voor de specifieke CO_2-emissies en de massa in rijklare toestand die voor het voltooide voertuig zullen worden bepaald. Om de consistentie te waarborgen, moet daarom bij de berekening van de specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant van het basisvoertuig rekening worden gehouden met de volgens deze methode vastgestelde waarden van de massa.

(5) De fabrikant van het basisvoertuig moet aan de Commissie de voor de interpolatiemethode gebruikte inputwaarden rapporteren, alsmede de resulterende CO_2-emissies en waarden van de massa van incomplete basisvoertuigen. Tegelijkertijd moeten de lidstaten de specifieke CO_2-emissies en waarden van de massa in rijklare toestand van de voltooide voertuigen aan de Commissie blijven rapporteren.

(6) Op basis van de gerapporteerde gegevens moet de Commissie voortdurend de representativiteit van de monitoring-CO_2-emissies 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 monitoring-CO_2-waarden van de basisvoertuigen en de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van de voltooide voertuigen, moeten de waarden voor de voltooide voertuigen worden gebruikt om te bepalen of de fabrikanten hun specifieke emissiedoelstellingen nakomen.

(7) Om rekening te houden met het feit dat Verordening (EU) nr. 510/2011 met ingang van 1 januari 2020 wordt ingetrokken, is het passend ervoor te zorgen dat de inwerkingtreding van deze verordening daar zo nauw mogelijk bij aansluit.

(8) De bijlagen I en III bij Verordening (EU) 2019/631 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I en III bij Verordening (EU) 2019/631 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de zevende 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, 31 oktober 2019.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

De bijlagen I en III bij Verordening (EU) 2019/631 worden als volgt gewijzigd:

1) In bijlage I, deel B, punt 4, wordt de definitie van "$M_Ø$" vervangen door:

"MØ = het gemiddelde van de massa (M) van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant geregistreerd in het desbetreffende doeljaar, in kilogram (kg);

waarbij:

— in het geval van een voltooid voertuig geldt dat M = de massa in rijklare toestand van dat voertuig;

— in het geval van een compleet basisvoertuig waarop een voltooid voertuig wordt gebaseerd, geldt dat M = de massa in rijklare toestand van dat basisvoertuig;

— in het geval van een incompleet basisvoertuig waarop een voltooid voertuig wordt gebaseerd, geldt dat M = de monitoringmassa (M_{mon}) van dat basisvoertuig, waarvan de waarde wordt berekend met de volgende formule:

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

waarbij:

MRO_{base} = de massa in rijklare toestand van het desbetreffende basisvoertuig;

B_0 = zoals gedefinieerd in bijlage III, deel A, punt 1.2.4, onder a).";

2) Bijlage III, deel A, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1.2 wordt vervangen door:

"1.2. Voltooide voertuigen die zijn geregistreerd als voertuigen van categorie N_1

1.2.1. Rapportering door de lidstaten

Voor de rapportering van gegevens met betrekking tot voltooide voertuigen van categorie N_1 wordt gebruikgemaakt van het formaat als vastgesteld in deel C, sectie 2.

Het voertuigidentificatienummer als bedoeld in punt 1.1, onder o), wordt niet openbaar gemaakt.

1.2.1.1. Voltooide voertuigen waarvoor overeenkomstig Verordening (EG) nr. 692/2008 typegoedkeuring is verleend

De lidstaten vermelden voor het kalenderjaar 2020 de volgende gedetailleerde gegevens met betrekking tot:

a) het incomplete basisvoertuig: de in punt 1.1, onder a) tot en met e), g), h), i), n) en o), gespecificeerde gegevens of, in plaats van de onder h) en i) gespecificeerde gegevens, de standaard toegevoegde massa als onderdeel van de typegoedkeuringsinformatie volgens bijlage I, punt 2.17.2, bij Richtlijn 2007/46/EG;

b) het complete basisvoertuig: de in punt 1.1, onder a) tot en met e), g), h), i), n) en o), gespecificeerde gegevens;

c) het voltooide voertuig: de in punt 1.1, onder a), f), g), h), j) tot en met m) en o), gespecificeerde gegevens.

Indien een of meer van de in de eerste alinea, onder a) en b), bedoelde gegevens niet voor het basisvoertuig kunnen worden verstrekt, verstrekken de lidstaten in plaats daarvan gegevens met betrekking tot het voltooide voertuig.

1.2.1.2. Voltooide voertuigen van categorie N_1 waarvoor overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 typegoedkeuring is verleend

Voor elk nieuw voltooid voertuig dat in 2020 en de daaropvolgende kalenderjaren wordt geregistreerd, rapporteren de lidstaten ten minste de in punt 1.1, onder a), f), g), h), o), p) en r), gespecificeerde gedetailleerde gegevens.

1.2.2. Rapportering door fabrikanten

Voor elk nieuw voltooid voertuig van categorie N_1 waarvoor overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 typegoedkeuring is verleend en dat in 2020 en de daaropvolgende kalenderjaren wordt geregistreerd, rapporteert de fabrikant van het basisvoertuig waarop het voltooide voertuig wordt gebaseerd vanaf 2021 uiterlijk op 28 februari van elk jaar de volgende gegevens over het basisvoertuig aan de Commissie:

a) als het voltooide voertuig op een incompleet basisvoertuig wordt gebaseerd:

i) het voertuigidentificatienummer;

ii) het identificatiekenmerk van de voertuigfamilie zoals bedoeld in bijlage XXI, punt 5.0, bij Verordening (EU) 2017/1151;

iii) de monitoring-CO_2-emissies, bepaald overeenkomstig punt 1.2.4;

iv) het frontale oppervlak, met vermelding van de in punt 1.2.4, onder c), bedoelde toepasselijke optie;

v) de rolweerstand zoals bedoeld in punt 1.2.4, onder b);

vi) de monitoringmassa, bepaald overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 4.1;

vii) de massa in rijklare toestand;

viii) de massa die representatief is voor de belading van het voertuig zoals gedefinieerd in punt 1.2.4, onder a).

b) als het voltooide voertuig op een compleet basisvoertuig wordt gebaseerd:

i) het voertuigidentificatienummer;

ii) het identificatiekenmerk van de voertuigfamilie zoals bedoeld onder a), ii), van dit punt;

iii) de specifieke CO_2-emissies van het basisvoertuig;

iv) de massa in rijklare toestand.

1.2.3. Berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en de specifieke emissiedoelstelling

De Commissie gebruikt de door de fabrikant van de basisvoertuig overeenkomstig punt 1.2.2 gerapporteerde waarden voor de berekening van zijn gemiddelde specifieke CO_2-emissies en de specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar waarin het op dat basisvoertuig gebaseerde voltooide voertuig wordt geregistreerd, behalve indien aan de in punt 1.2.5 bedoelde voorwaarden is voldaan, in welk geval de gegevens voor de voltooide voertuigen worden gebruikt.

Als de fabrikant van het basisvoertuig de in punt 1.2.2 bedoelde gegevens niet rapporteert, worden de door de lidstaten overeenkomstig punt 1.2.1 gerapporteerde specifieke CO_2-emissies van het op dat basisvoertuig gebaseerde voltooide voertuig gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en de specifieke emissiedoelstelling van de betrokken fabrikant.

1.2.4. Berekening van de monitoring-CO_2-emissies bij incomplete basisvoertuigen

Vanaf het kalenderjaar 2020 berekent de fabrikant de CO_2-emissies afzonderlijk voor elk van zijn incomplete basisvoertuigen 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, volgens de methode die ook bij de EG-typegoedkeuring van het basisvoertuig voor de emissies is gebruikt, waarbij de termen diegene zijn die in die punten 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}. Indien DM_{base} lager is dan de testmassa van voertuig Low, TM_L, van de interpolatiefamilie, wordt TM_{ind} vervangen door TM_L. Indien DM_{base} hoger is dan de testmassa van voertuig High, TM_H, van de interpolatiefamilie, wordt TM_{ind} vervangen door TM_H.

DM_{base} wordt berekend met de volgende formule:

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

waarbij:

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.

De waarde van B_0 wordt uiterlijk op 31 oktober 2021 aangepast op basis van de massa in rijklare toestand van de incomplete basisvoertuigen voor alle voltooide voertuigen die in de kalenderjaren 2018, 2019 en 2020 zijn geregistreerd. Dit gebeurt overeenkomstig de onderstaande formules. De nieuwe waarde B_0 is van toepassing van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2024.

Formule 1:

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

waarbij:

A_i = de waarde A_y zoals berekend met formule 2 voor het desbetreffende kalenderjaar;

n_i = het aantal incomplete basisvoertuigen waarop in dat kalenderjaar geregistreerde voltooide voertuigen zijn gebaseerd.

Formule 2:

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

waarbij:

A_y = het gemiddelde van de verhouding tussen M_{fi} en M_{bi} voor elk van de kalenderjaren 2018 tot en met 2020;

M_{fi} = de massa in rijklare toestand van het incomplete 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 rijklare toestand van het incomplete basisvoertuig;

n = het aantal incomplete basisvoertuigen waarop in dat kalenderjaar geregistreerde voltooide voertuigen zijn gebaseerd.

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 "Af" 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.

1.2.5. Representativiteit van de CO_2-monitoringwaarde

De Commissie beoordeelt elk jaar de representativiteit van het door de fabrikant van de basisvoertuigen gerapporteerde gemiddelde van de monitoring-CO_2-emissies vergeleken met het gemiddelde van de specifieke CO_2-emissies van de op die basisvoertuigen gebaseerde voltooide voertuigen die in het desbetreffende kalenderjaar zijn geregistreerd. De Commissie stelt de fabrikant van het basisvoertuig op de hoogte van de geconstateerde divergentie tussen die waarden.

Indien in elk van twee opeenvolgende kalenderjaren een divergentie van 4 % of meer wordt geconstateerd, gebruikt de Commissie het gemiddelde van de specifieke CO_2-emissies van de voltooide voertuigen in het volgende kalenderjaar voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van de fabrikant van het basisvoertuig of de groep in dat jaar."

b) punt 2 wordt vervangen door:

"2. De in punt 1 bedoelde gegevens worden overgenomen uit of stemmen overeen met het door de fabrikant van het desbetreffende lichte bedrijfsvoertuig afgegeven conformiteitscertificaat. Gegevens die niet in het conformiteitscertificaat zijn vermeld, worden overgenomen uit de typegoedkeuringsdocumenten of uit de informatie die door de fabrikant van het basisvoertuig is gerapporteerd overeenkomstig punt 1.2.3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de monitoringprocedure voldoende nauwkeurig is. Als op het conformiteitscertificaat 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 conformiteitscertificaat voor beide brandstoffen specifieke CO_2-emissiewaarden staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over."