REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2020/22 AL COMISIEI

din 31 octombrie 2019

de modificare a anexelor I și III la Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește monitorizarea emisiilor de CO_2 generate de vehiculele utilitare ușoare noi omologate de tip 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) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ([1]), în special articolul 7 alineatul (8) și articolul 15 alineatul (8),

întrucât:

(1) De la 1 septembrie 2019, toate vehiculele utilitare ușoare fac obiectul unei noi proceduri reglementare de testare pentru măsurarea emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil – procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ([2]), care înlocuiește noul ciclu de conducere european (NEDC), prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ([3]). Prin urmare, în anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]), s-a stabilit o nouă metodologie de determinare a emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil provenind de la vehiculele din categoria N1 care au fost omologate de tip într-un proces cu mai multe etape.

(2) Având în vedere abrogarea Regulamentului (UE) nr. 510/2011 de la 1 ianuarie 2020, este necesar să se asigure că aceeași metodologie este prevăzută în Regulamentul (UE) 2019/631.

(3) Conform punctului 2 partea B a anexei III la Regulamentul (UE) 2019/631, se prevede că emisiile specifice de CO_2 generate de vehiculele omologate 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 privind emisiile specifice, ar trebui să se elaboreze o metodologie care să ofere asigurarea că emisiile și masa de CO_2 ale vehiculelor completate care vor fi alocate producătorului respectiv sunt cunoscute încă din momentul producerii și vânzării vehiculului de bază, indiferent dacă este complet sau incomplet, și nu numai din momentul în care producătorul din etapa finală introduce pe piață vehiculul completat.

([1]) JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

([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).

([4]) Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și a 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 CO_2 generate de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

(4) Prin urmare, se prevede o metodologie specifică pentru determinarea emisiilor de CO_2 ale unui vehicul de bază incomplet, în conformitate cu care se utilizează metoda interpolării prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/1151. Emisiile de CO_2 și valorile masei determinate astfel ar trebui să fie cât mai reprezentative posibil pentru emisiile specifice de CO_2 și masa în stare de funcționare, care vor fi determinate pentru vehiculul completat. Pentru a se asigura coerența, calculul obiectivului privind emisiile specifice al producătorului vehiculului de bază ar trebui, așadar, să țină seama de valorile masice stabilite în temeiul acestei metodologii.

(5) Producătorul vehiculului de bază ar trebui să raporteze Comisiei valorile de intrare utilizate pentru metoda interpolării, precum și emisiile de CO_2 rezultate și masa vehiculelor de bază incomplete. În același timp, statele membre ar trebui să raporteze în continuare Comisiei valorile emisiilor specifice de CO_2 și ale masei vehiculelor completate în stare de funcționare.

(6) Pe baza acestor date raportate, Comisia ar trebui să evalueze în mod continuu reprezentativitatea emisiilor de CO_2 de monitorizare ale vehiculului de bază și să informeze producătorii cu privire la eventualele divergențe constatate. În cazul unei divergențe semnificative și continue între media valorilor de CO_2 ale vehiculelor de bază și media emisiilor de CO_2 specifice ale vehiculelor completate, ar trebui să se utilizeze valorile corespunzătoare vehiculelor completate pentru a se stabili dacă producătorii își respectă obiectivele privind emisiile specifice.

(7) Pentru a se ține seama de faptul că Regulamentul (UE) nr. 510/2011 se abrogă începând de la 1 ianuarie 2020, este oportun să se asigure că prezentul regulament intră în vigoare cât mai aproape posibil de această dată.

(8) Prin urmare, anexele I și III la Regulamentul (UE) 2019/631 ar trebui modificate în mod corespunzător,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexele I și III la Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea 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, 31 octombrie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexele I și III la Regulamentul (UE) 2019/631 se modifică după cum urmează:

1. În anexa I partea B punctul 4, definiția pentru „$M_ø$” se înlocuiește cu următorul text:

„Mø reprezintă media masei (M) a vehiculelor utilitare ușoare noi ale producătorului înmatriculate în anul-țintă relevant, exprimată în kilograme (kg);

unde

— în cazul unui vehicul complet, M este masa în stare de funcționare a vehiculului respectiv;

— în cazul unui vehicul de bază complet, M este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază respectiv;

— în cazul unui vehicul de bază incomplet conectat la un vehicul completat, M este masa de monitorizare (M_{mon}) a vehiculului de bază, determinată în conformitate cu următoarea formulă:

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

unde

MRO_{base} este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază vizat;

B_0 este definit în partea A punctul 1.2.4 litera (a) din anexa III.”

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

(a) punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Vehicule completate înmatriculate ca vehicule N1

1.2.1. Raportarea de către statele membre

Pentru raportarea datelor referitoare la vehiculele completate din categoria N1 se utilizează formatul prevăzut în partea C secțiunea 2.

Numerele de identificare ale vehiculelor, menționate la punctul 1.1 litera (o), nu se fac publice.

1.2.1.1. Vehicule completate omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 692/2008

Pentru anul calendaristic 2020, statele membre înregistrează următoarele date detaliate cu privire la:

(a) vehiculul de bază incomplet: datele menționate la literele (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) și (o) de la punctul 1.1 sau, în locul datelor menționate la literele (h) și (i), masa adăugată implicită care face parte din informațiile privind omologarea de tip menționate la punctul 2.17.2 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;

(b) vehiculul de bază complet: datele menționate la literele (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) și (o) de la punctul 1.1;

(c) vehiculul completat: datele menționate la literele (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) și (o) de la punctul 1.1.

În cazul în care oricare dintre datele menționate la literele (a) și (b) de la primul paragraf nu pot fi furnizate pentru vehiculul de bază, statele membre furnizează în schimb date cu privire la vehiculul completat.

1.2.1.2. Vehicule completate din categoria N1 omologate de tip în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151

Pentru fiecare vehicul nou completat înmatriculat în 2020 și în anii calendaristici următori, statele membre prezintă cel puțin datele detaliate menționate la punctul 1.1 literele (a), (f), (g), (h), (o), (p) și (r).

1.2.2. Raportarea de către producători

Pentru fiecare vehicul nou completat din categoria N1, omologat de tip în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, înmatriculat în 2020 și în anii calendaristici următori, producătorul vehiculului de bază corespunzător raportează Comisiei până la data de 28 februarie a fiecărui an, începând cu 2021, următoarele date referitoare la vehiculul de bază:

(a) în cazul în care vehiculul completat se bazează pe un vehicul de bază incomplet:

(i) numărul de identificare a vehiculului;

(ii) identificatorul familiei de vehicule menționat la punctul 5.0 din anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151;

(iii) emisiile de CO_2 de monitorizare stabilite în conformitate cu punctul 1.2.4;

(iv) aria suprafeței frontale, specificând opțiunea aplicabilă menționată la punctul 1.2.4 litera (c);

(v) rezistența la rulare, astfel cum se menționează la punctul 1.2.4 litera (b);

(vi) masa de monitorizare, determinată în conformitate cu punctul 4.1 din partea B a anexei I;

(vii) masa în stare de funcționare;

(viii) masa reprezentativă pentru încărcarea vehiculului, astfel cum este definită la punctul 1.2.4 litera (a);

(b) în cazul în care vehiculul completat se bazează pe un vehicul de bază complet:

(i) numărul de identificare a vehiculului;

(ii) identificatorul familiei de vehicule menționat la litera (a) punctul (ii) de la prezentul alineat;

(iii) emisiile specifice de CO_2 ale vehiculului de bază;

(iv) masa în stare de funcționare.

1.2.3. Calcularea emisiilor specifice medii de CO_2 și a obiectivului privind emisiile specifice

Comisia utilizează valorile raportate de un producător de vehicule de bază în conformitate cu punctul 1.2.2 pentru a calcula emisiile sale specifice medii de CO_2 și obiectivul privind emisiile specifice din anul calendaristic în care este înregistrat vehiculul completat corespunzător, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile menționate la punctul 1.2.5, caz în care se utilizează datele pentru vehiculele completate.

În cazul în care producătorul vehiculului de bază nu raportează datele menționate la punctul 1.2.2, pentru calculul emisiilor specifice medii de CO_2 și al obiectivului privind emisiile specifice ale producătorului în cauză se utilizează emisiile specifice de CO_2 raportate de statele membre în conformitate cu punctul 1.2.1 în ceea ce privește vehiculul completat corespunzător.

1.2.4. Calcularea emisiilor de CO_2 de monitorizare în cazul vehiculelor de bază incomplete

Începând cu anul calendaristic 2020, un producător calculează emisiile de CO_2 de monitorizare pentru fiecare dintre vehiculele sale de bază individuale incomplete, în conformitate cu metoda interpolării menționată la punctul 3.2.3.2 sau 3.2.4 din subanexa 7 a anexei XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151, utilizând aceeași metodă precum cea aplicată pentru omologarea CE de tip a vehiculului de bază în ceea ce privește emisiile sale, în cazul în care termenii sunt definiți la punctele respective 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}. În cazul în care DM_{base} este mai mică decât valoarea minimă a masei de încercare a vehiculului, TM_L, din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} este înlocuită cu TM_L. În cazul în care DM_{base} este mai mare decât valoarea maximă a masei de încercare a vehiculului, TM_H, din cadrul familiei de interpolare, TM_{ind} este înlocuită cu TM_H.

DM_{base} se determină în conformitate cu următoarea formulă:

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

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

Valoarea aferentă B_0 se ajustează până la 31 octombrie 2021 pe baza masei în stare de funcționare a vehiculelor de bază incomplete pentru toate vehiculele completate înmatriculate în anii calendaristici 2018, 2019 și 2020, calculată în conformitate cu formulele de mai jos. Noua valoare B_0 se aplică de la 1 ianuarie 2022 și până la 31 decembrie 2024.

Formula 1:

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

unde

A_i este valoarea A_y calculată în formula 2 pentru anul calendaristic relevant;

n_i este numărul de vehicule de bază incomplete corespunzătoare vehiculelor completate înmatriculate în anul calendaristic respectiv.

Formula 2:

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

unde

A_y este media raportului dintre M_{fi} și M_{bi} pentru fiecare dintre anii calendaristici 2018-2020;

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

Mbi este masa în stare de funcționare a vehiculului de bază incomplet;

n este numărul de vehicule de bază incomplete corespunzătoare vehiculelor completate înmatriculate în anul calendaristic respectiv.

(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 vehiculului 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.

1.2.5. Reprezentativitatea valorii emisiilor de CO_2 de monitorizare

Comisia evaluează în fiecare an reprezentativitatea mediei emisiilor de CO_2 de monitorizare raportate de producătorul vehiculului de bază în raport cu media emisiilor specifice de CO_2 ale vehiculelor completate corespunzătoare, înmatriculate în anul calendaristic relevant. Comisia informează producătorul vehiculului de bază cu privire la divergența constatată între aceste valori.

În cazul în care există o abatere de cel puțin 4 % în fiecare din cei doi ani calendaristici succesivi, Comisia utilizează media emisiilor specifice de CO_2 ale vehiculelor completate din anul calendaristic următor pentru a calcula emisiile specifice medii de CO_2 ale producătorului vehiculului de bază sau ale grupului de vehicule în anul respectiv.”

(b) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Detaliile menționate la punctul 1 se preiau din certificatul de conformitate eliberat de producătorul vehiculului utilitar ușor relevant sau sunt coerente cu acesta. Pentru detaliile care nu sunt disponibile în certificatul de conformitate, se preiau detalii din documentația de omologare de tip sau din informațiile raportate de producătorul vehiculului de bază, în conformitate cu punctul 1.2.3. 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 CO_2 pentru ambele tipuri de carburant, statele membre folosesc numai valoarea măsurată pentru gaz.”