UREDBE

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/22

z dne 31. oktobra 2019

o spremembi prilog I in III k Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta glede spremljanja emisij CO_2 iz novih lahkih gospodarskih vozil, homologiranih z večstopenjskim postopkom

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ([1]) ter zlasti člena 7(8) in 15(8) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Od 1. septembra 2019 se za vsa lahka gospodarska vozila uporablja nov regulativni preskusni postopek za merjenje emisij CO_2 in porabe goriva, tj. globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (WLTP) iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ([2]), ki je nadomestil novi evropski vozni cikel (NEDC) iz Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 ([3]). Zato je bila za določanje emisij CO_2 in porabe goriva pri vozilih kategorije N1, homologiranih z večstopenjskim postopkom, določena nova metodologija v prilogah I in II k Uredbi (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]).

(2) Zaradi razveljavitve Uredbe (EU) št. 510/2011 s 1. januarjem 2020 je treba zagotoviti, da se ista metodologija določi v Uredbi (EU) 2019/631.

(3) V skladu s točko 2 dela B Priloge III k Uredbi (EU) 2019/631 se specifične emisije CO_2 iz večstopenjsko izdelanega 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 CO_2 in masa dodelanih vozil, ki bodo dodeljene navedenemu proizvajalcu, znane v trenutku proizvodnje in prodaje osnovnega vozila, dokončanega ali nedokončanega, in ne šele v trenutku, ko proizvajalec na končni stopnji da dodelano vozilo na trg.

([1]) UL L 111, 25.4.2019, str. 13.

([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. julija 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).

([4]) Uredba (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 CO_2 iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

(4) Zato se zagotovi posebna metodologija za določanje emisij CO_2 pri nedokončanem osnovnem vozilu, v skladu s katero bi bilo treba uporabiti metodo interpolacije iz Uredbe (EU) 2017/1151. Tako določene vrednosti emisij CO_2 in mase bi morale biti čim bolj reprezentativne za specifične emisije CO_2 in maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se bodo določile za dodelano vozilo. Da bi se zagotovila doslednost, bi bilo zato treba pri izračunu cilja specifičnih emisij proizvajalca osnovnega vozila upoštevati vrednosti mase, določene v skladu s to metodologijo.

(5) Proizvajalec osnovnega vozila bi moral vhodne vrednosti, uporabljene za metodo interpolacije, ter dobljene vrednosti emisij CO_2 in mase nedokončanega osnovnega vozila sporočiti Komisiji. Hkrati bi morale države članice Komisiji še naprej poročati o specifičnih emisijah CO_2 in masi dodelanih vozil v stanju pripravljenem za vožnjo.

(6) Komisija bi morala na podlagi navedenih sporočenih podatkov stalno ocenjevati reprezentativnost vrednosti emisij CO_2 za spremljanje osnovnega vozila in proizvajalce obvestiti o vseh ugotovljenih razhajanjih. V primeru znatnih in stalnih razhajanj med povprečnimi vrednostmi emisij CO_2 za spremljanje pri osnovnih vozilih in povprečnimi specifičnimi emisijami CO_2 pri dodelanih vozilih bi bilo treba vrednosti za dodelana vozila uporabiti za ugotavljanje, ali proizvajalci izpolnjujejo svoje cilje specifičnih emisij.

(7) Da bi se upoštevala razveljavitev Uredbe (EU) št. 510/2011 z učinkom od 1. januarja 2020, je primerno zagotoviti, da ta uredba začne veljati čim bliže navedenemu datumu.

(8) Prilogi I in III k Uredbi (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Prilogi I in III k Uredbi (EU) 2019/631 se spremenita v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

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

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

V Bruslju, 31. oktobra 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Prilogi I in III k Uredbi (EU) 2019/631 se spremenita:

(1) V točki 4 dela B Priloge I se opredelitev „$M_ø$“ nadomesti z naslednjim:

„Mø povprečna vrednost mase (M) novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca, registrirana v zadevnem ciljnem letu, v kilogramih (kg);

pri čemer je:

— M pri dokončanem vozilu masa navedenega vozila v stanju, pripravljenem zavožnjo,

— M pri dokončanem osnovnem vozilu, povezanim z dodelanim vozilom, masa navedenega osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo,

— M pri nedokončanem osnovnem vozilu, povezanim z dodelanim vozilom, masa za spremljanje (M_{mon}) navedenega osnovnega vozila, določena v skladu z naslednjo formulo:

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

pri čemer je:

MRO_{base} masa zadevnega osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo;

B_0 vrednost, opredeljena v točki 1.2.4(a) dela A Priloge III.“;

(2) v Prilogi III se del A spremeni:

(a) točka 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Dodelana vozila, registrirana kot vozila kategorije N1

1.2.1 Sporočanje s strani držav članic

Za sporočanje podatkov o dodelanih vozilih kategorije N1 se uporablja oblika iz oddelka 2 dela C.

Identifikacijska številka vozila iz točke (o) točke 1.1 se ne objavi.

1.2.1.1 Dodelana vozila, homologirana v skladu z Uredbo (ES) št. 692/2008

Države članice za koledarsko leto 2020 beležijo naslednje podrobne podatke v zvezi z:

(a) nedokončanim osnovnim vozilom: podatke iz točk (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) in (o) točke 1.1 ali, namesto podatkov iz točk (h) in (i), privzeto dodano maso kot del homologacijskih informacij iz točke 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;

(b) dokončanim osnovnim vozilom: podatke iz točk (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) in (o) točke 1.1;

(c) dodelanim vozilom: podatke iz točk (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) in (o) točke 1.1.

Kadar podatkov iz točk (a) in (b) prvega pododstavka za osnovno vozilo ni mogoče predložiti, država članica namesto tega predloži podatke v zvezi z dodelanim vozilom.

1.2.1.2 Dodelana vozila kategorije N1, homologirana v skladu s Prilogo XXI k Uredbi (EU) 2017/1151

Države članice za vsako novo dodelano vozilo, registrirano v letu 2020 in v naslednjih koledarskih letih, sporočijo najmanj podrobne podatke iz točk (a), (f), (g), (h), (o), (p) in (r) točke 1.1.

1.2.2 Sporočanje s strani proizvajalcev

Proizvajalec povezanega osnovnega vozila za vsako novo dodelano vozilo kategorije N1, homologirano v skladu s Prilogo XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 ter registrirano v letu 2020 in v naslednjih koledarskih letih, do 28. februarja vsako leto, z začetkom leta 2021, Komisiji sporoči naslednje podatke v zvezi z osnovnim vozilom:

(a) kadar dodelano vozilo temelji na nedokončanem osnovnem vozilu:

(i) identifikacijsko številko vozila;

(ii) identifikator družine vozil iz odstavka 5.0 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;

(iii) emisije CO_2 za spremljanje, določene v skladu s točko 1.2.4;

(iv) čelno površino, ki določa ustrezno možnost iz točke 1.2.4(c);

(v) kotalni upor iz točke 1.2.4(b);

(vi) maso za spremljanje, določeno v skladu s točko 4.1 dela B Priloge I;

(vii) maso v stanju, pripravljenem za vožnjo;

(viii) maso, reprezentativno za nosilnost vozila, kakor je opredeljena v točki 1.2.4(a);

(b) kadar dodelano vozilo temelji na dokončanem osnovnem vozilu:

(i) identifikacijsko številko vozila;

(ii) identifikator družine vozil iz točke (a)(ii) tega odstavka;

(iii) specifične emisije CO_2 osnovnega vozila;

(iv) maso v stanju, pripravljenem za vožnjo.

1.2.3 Izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 in cilja specifičnih emisij

Komisija za izračun svojih povprečnih specifičnih emisij CO_2 in cilja specifičnih emisij v koledarskem letu, v katerem je povezano dodelano vozilo registrirano, uporabi vrednosti, ki jih je sporočil proizvajalec osnovnega vozila v skladu s točko 1.2.2, če pa so izpolnjeni pogoji iz točke 1.2.5, se uporabijo podatki za dodelana vozila.

Kadar proizvajalec osnovnega vozila ne sporoči podatkov iz točke 1.2.2, se za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 in cilja specifičnih emisij zadevnega proizvajalca uporabijo specifične emisije CO_2, ki so jih sporočile države članice v skladu s točko 1.2.1 v zvezi s povezanim dodelanim vozilom.

1.2.4 Izračun emisij CO_2 za spremljanje v primeru nedokončanih osnovnih vozil

Proizvajalec od koledarskega leta 2020 izračunava emisije CO_2 za spremljanje za vsa svoja posamezna nedokončana osnovna vozila 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 z uporabo iste metode, kot se uporablja za ES-homologacijo osnovnega vozila glede na njegove emisije, pri čemer imajo izrazi enak pomen kot tisti, opredeljeni v navedenih točkah, z naslednjimi izjemami:

(a) Masa posameznega vozila

Izraz ‚TM_{ind}‘ iz točk 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}. Kadar je DM_{base} manjša od preskusne mase za nizko vrednost za vozilo (TM_L) iz družine interpolacij, se TM_{ind} nadomesti s TM_L. Kadar je DM_{base} večja od preskusne mase za visoko vrednost za vozilo (TM_H) iz družine interpolacij, se TM_{ind} nadomesti s TM_H.

DM_{base} se določi v skladu z naslednjo formulo:

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

pri čemer je:

MRO_{base} 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 vrednost mase karoserije v višini 1,375;

M_{VL} masa, reprezentativna za nosilnost vozila, ki pomeni 28 % največje nosilnosti vozila, pri čemer je največja 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 za vsa dodelana vozila, registrirana v koledarskih letih 2018, 2019 in 2020, prilagaja do 31. oktobra 2021 na podlagi mase nedokončanih osnovnih vozil v stanju, pripravljenem za vožnjo, izračunane v skladu s spodnjima formulama. Nova vrednost B_0 se uporablja od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2024.

Formula 1:

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

pri čemer je:

A_i vrednost A_y, kakor je izračunana v formuli 2 za ustrezno koledarsko leto;

n_i število nedokončanih osnovnih vozil, povezanih z dodelanimi vozili, registriranimi v koledarskem letu;

Formula 2:

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

pri čemer je:

A_y povprečje razmerja med M_{fi} in M_{bi} za vsako koledarsko leto v obdobju 2018–2020;

M_{fi} masa nedokončanega 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} masa nedokončanega osnovnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo;

n število nedokončanih osnovnih vozil, povezanih z dodelanimi vozili, registriranimi v koledarskem letu.

(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 nedokončanega osnovnega vozila, ki spada v družino 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 reprezentativnega vozila družine matrik za cestno obremenitev, v m^2;

(ii) srednja vrednost čelne površine za visoko vrednost in nizko vrednost za vozilo iz družine interpolacij, v m^2;

(iii) čelna površina za visoko vrednost za vozilo iz družine interpolacij, če se metoda interpolacije ne uporabi, v m^2.

V primeru nedokončanega osnovnega vozila, ki ne spada v družino matrik za cestno obremenitev, se uporabi vrednost čelne površine za visoko vrednost za vozilo iz družine interpolacij.

1.2.5 Reprezentativnost vrednosti emisij CO_2 za spremljanje

Komisija vsako leto oceni reprezentativnost povprečja emisij CO_2 za spremljanje, ki ga je sporočil proizvajalec osnovnega vozila, v primerjavi s povprečjem specifičnih emisij CO_2 povezanih dodelanih vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu. Komisija obvesti proizvajalca osnovnega vozila o ugotovljenem razhajanju med navedenimi vrednostmi.

Če se v vsakem od dveh zaporednih koledarskih let ugotovi razhajanje 4 % ali več, Komisija uporabi povprečje specifičnih emisij CO_2 dodelanih vozil v naslednjem koledarskem letu za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca osnovnega vozila ali združenja proizvajalcev v navedenem letu.“;

(b) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Podrobnosti iz točke 1 se vzamejo iz certifikata o skladnosti, ki ga izda proizvajalec ustreznega lahkega gospodarskega vozila, ali pa so skladne z njim. Podrobnosti, ki niso na voljo v certifikatu o skladnosti, se vzamejo iz homologacijske dokumentacije ali informacij, ki jih je sporočil proizvajalec osnovnega vozila v skladu s točko 1.2.3. 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 vrednosti specifičnih emisij CO_2 za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, izmerjeno za plin.“