

DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2019/986**2021/EØS/30/79****av 7. mars 2019****om endring av vedlegg I og II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til
overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis^(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer⁽¹⁾, særlig artikkel 8 nr. 9 annet ledd og artikkel 13 nr. 6 fjerde ledd, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Fra 1. september 2019 omfattes alle lette kjøretøyer av en ny påbudt prøvingsprosedyre for måling av lette kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk, World Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP), som er fastsatt i kommisjonsforordning (EU) 2017/1151⁽²⁾ og erstatter den nye europeiske kjøresyklusen (NEDC), som er fastsatt i kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽³⁾. Det bør derfor fastsettes en ny metode for bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøyer i gruppe N1 som typegodkjennes etappevis (heretter kalt «etappevis oppbygde kjøretøyer»).
- 2) I henhold til forordning (EU) nr. 510/2011 skal spesifikke CO₂-utslipp fra etappevis oppbygde kjøretøyer tildeles basiskjøretøyets produsent. For å gjøre det mulig for produsenten av basiskjøretøyet å planlegge oppfyllelsen av sine mål for spesifikke utslipp effektivt og med tilstrekkelig sikkerhet bør det fastsettes en metode som sikrer at delvis oppbygde basiskjøretøyers CO₂-utslipp og masse som vil bli tildelt denne produsenten, er kjent på tidspunktet for produksjon og salg av det delvis oppbygde basiskjøretøyet, og ikke bare når siste etappes produsent bringer det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet i omsetning.
- 3) Ved fastsettelsen av CO₂-utslipp fra det delvis oppbygde basiskjøretøyet er det hensiktsmessig å bruke den interpolasjonsmetoden som er fastsatt i forordning (EU) 2017/1151, der de spesifikke inngangsverdiene bør være utformet slik at verdiene for CO₂-utslipp og masse er så representative som mulig for de verdiene som deretter bestemmes for det endelige etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet. For å sikre konsekvens bør beregningen av målet for spesifikke utslipp for produsenten av basiskjøretøyet bygge på masseverdiene bestemt for dette formål.
- 4) Produsenten av basiskjøretøyet bør rapportere inngangsverdiene som brukes i interpolasjonsmetoden, samt det delvis oppbygde basiskjøretøyets CO₂-utslipp og masseverdier, til Kommisjonen. Samtidig bør medlemsstatene fortsatt rapportere de endelige etappevis ferdigoppbygde kjøretøyenes spesifikke CO₂-utslipp og masse til Kommisjonen.
- 5) På grunnlag av de rapporterte dataene bør Kommisjonen løpende vurdere hvor representative basiskjøretøyets CO₂-utslippsverdier er, og underrette produsentene om eventuelle avvik som oppdages. Ved et betydelig og varig avvik mellom de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene fra det endelige etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet og gjennomsnittet av CO₂-verdiene fra overvåkingen bestemt for produsenten av basiskjøretøyet, bør verdiene for endelige etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer benyttes til å fastslå om produsentene overholder sine mål for spesifikke utslipp.

^(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 160 av 18.6.2019, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 324/2019 av 13. desember 2019 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 14 av 5.3.2020, s. 91.

⁽¹⁾ EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 av 1. juni 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 av 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

- 6) Vedlegg I og II til forordning (EU) nr. 510/2011 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Vedlegg I og II til forordning (EU) nr. 510/2011 endres i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 7. mars 2019.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

VEDLEGG

I vedlegg I og II til forordning (EU) nr. 510/2011 gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I nr. 1 bokstav c) skal nytt ledd lyde:

«For delvis oppbygde kjøretøyer som bygges i flere etapper som nevnt i vedlegg II del A nr. 1a, skal overvåkingsverdien for masse (M_{mon}) brukes i stedet for verdien M . Overvåkingsverdien for masse skal beregnes i samsvar med følgende formel:

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

der

MRO_{base} og B_0 er som definert i vedlegg II del A nr. 1a.1 bokstav a).»

2) I vedlegg II del A gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1.2 utgår med virkning fra 1. januar 2021.

b) Nye nr. 1a, 1a.1, 1b og 1c skal lyde:

«1a. **Spesifikke CO₂-utslipp fra etappevis oppbygde kjøretøyer i gruppe N1 fastsatt i henhold til forordning (EU) 2017/1151**

Med virkning fra 1. september 2019 skal en produsent for hvert delvis oppbygde basiskjøretøy i gruppe N1 som omfattes av etappevis typegodkjenning i henhold til direktiv 2007/46/EF, bestemme og rapportere til Kommisjonen det nevnte basiskjøretøyets spesifikke CO₂-utslipp, heretter kalt «overvåkede CO₂-utslipp», i samsvar med metoden fastsatt i nr. 1a.1.

Kommisjonen skal bruke det delvis oppbygde basiskjøretøyets overvåkede CO₂-utslipp som innrapporteres i henhold til første ledd, til å beregne gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for basiskjøretøyets produsent i det kalenderåret det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet blir registrert, med mindre vilkårene nevnt i nr. 1b er oppfylt.

For ferdigoppbygde basiskjøretøyer skal det aktuelle kjøretøyets CO₂-utslipp og masse i driftsferdig stand benyttes til CO₂-overvåking.

1a.1. **Beregning av det delvis oppbygde basiskjøretøyets spesifikke CO₂-utslipp**

Produsenten av basiskjøretøyet skal beregne et enkeltstående delvis oppbygd basiskjøretøys CO₂-overvåkingsverdi i samsvar med interpolasjonsmetoden nevnt i nr. 3.2.3.2 og 3.2.4 i delvedlegg 7 til vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151, avhengig av metoden som er anvendt for utslippstypegodkjenning av basiskjøretøyet, og benevnelsene skal være som definert i nevnte nummer, med følgende unntak:

a) Enkeltkjøretøyets masse

Benevnelsen « TM_{ind} » nevnt i nr. 3.2.3.2.2.1 eller 3.2.4.1.1.1 i delvedlegg 7 til vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151 erstattes med basiskjøretøyets standardmasse, DM_{base} , eller eventuelt med prøvingsmassen til kjøretøyet med lav verdi, TM_{L} , eller prøvingsmassen til kjøretøyet med høy verdi, TM_{H} .

DM_{base} bestemmes etter følgende formel:

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

der

MRO_{base} er basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand som definert i nr. 3.2.5 i vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151,

B_0 er karosseriets masseverdi på 1,375,

M_{VL} er en representativ masse for kjøretøyets belastning, det vil si 28 prosent av kjøretøyets største belastning, dersom kjøretøyets største belastning er definert som den største teknisk tillatte totalmassen minus basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand multiplisert med B_0 , minus 25 kg.

Verdien B_0 beregnes som et vektet gjennomsnitt av forholdet mellom summen av de delvis oppbygde kjøretøyenes masse i driftsferdig stand for alle etappevis oppbygde kjøretøyer registrert i kalenderåret og standard tilleggsmasse beregnet i samsvar med avsnitt 5 i vedlegg XII til forordning (EF) nr. 692/2008, og basiskjøretøyenes masse i driftsferdig stand for alle etappevis oppbygde kjøretøyer som er registrert i kalenderårene 2015, 2016 og 2017.

Verdien B_0 justeres innen 31. oktober 2021 på grunnlag av relevante masseverdier for etappevis oppbygde kjøretøyer registrert i kalenderårene 2018, 2019 og 2020, beregnet etter følgende formler:

Formel 1:

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

der

A_y er det vektete gjennomsnittet av forholdet mellom M_{fi} og M_{bi} ,

M_{fi} er basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand pluss standard tilleggsmasse som definert i avsnitt 5 i vedlegg XII til forordning (EF) nr. 692/2008,

M_{bi} er basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand,

n er antallet basiskjøretøyer for alle etappevis oppbygde kjøretøyer som er registrert i kalenderåret.

Formel 2:

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

der

A_i er det vektete gjennomsnittet beregnet i henhold til formel 1,

n_i er antallet basiskjøretøyer for alle etappevis oppbygde kjøretøyer registrert i et kalenderår.

Dersom basiskjøretøyets standardmasse DM_{base} er lavere enn prøvingsmassen til kjøretøyet med lav verdi i interpolasjonsfamilien, TM_L , skal TM_{ind} erstattes med TM_L .

Dersom basiskjøretøyets standardmasse DM_{base} er høyere enn prøvingsmassen til kjøretøyet med høy verdi i interpolasjonsfamilien, TM_H , skal TM_{ind} erstattes med TM_H .

b) Enkeltkjøretøyets rullemotstand

Basiskjøretøyets rullemotstand skal brukes for formålene i nr. 3.2.3.2.2.2 eller 3.2.4.1.1.2 i delvedlegg 7 til vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151.

c) Frontareal

For et delvis oppbygd basiskjøretøy som tilhører en matrisefamilie for kjøremotstand, skal produsenten bestemme benevnelsen «Af» nevnt i nr. 3.2.3.2.2.3 i delvedlegg 7 til vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151 i samsvar med ett av følgende alternativer:

- i) Frontarealet til det representative kjøretøyet i matrisefamilien for kjøremotstand, i m^2 .
- ii) Gjennomsnittsverdien av frontarealet til kjøretøyet med høy verdi og kjøretøyet med lav verdi i interpolasjonsfamilien, i m^2 .
- iii) Frontarealet til kjøretøyet med høy verdi i interpolasjonsfamilien dersom interpolasjonsmetoden ikke brukes, i m^2 .

For et delvis oppbygd basiskjøretøy som ikke tilhører en matrisefamilie for kjøremotstand, brukes frontarealverdien for kjøretøyet med høy verdi i interpolasjonsfamilien.

1b. CO₂-overvåkingsverdiens representativitet

Kommisjonen skal hvert år fra og med kalenderåret 2020 vurdere hvor representative de gjennomsnittlige CO₂-overvåkingsverdiene som rapporteres av basiskjøretøyets produsent, er sammenlignet med gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra de etappevis ferdigoppbygde kjøretøyene registrert i det aktuelle kalenderåret, og skal underrette basiskjøretøyets produsent om dette.

Dersom denne vurderingen viser et avvik på 4 % eller mer mellom gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra alle etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer og gjennomsnittet av de overvåkede CO₂-utslippene fra alle tilknyttede basiskjøretøyer hos en produsent to kalenderår på rad, skal Kommisjonen bruke gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra de etappevis ferdigoppbygde kjøretøyene i påfølgende kalenderår til å beregne gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for basiskjøretøyets produsent eller gruppe i det aktuelle året. Ved vedvarende avvik skal beregningen gjentas hvert tredje år.

1c. Datarapportering fra produsenter av basiskjøretøyer

Produsenter av basiskjøretøyer skal for hvert delvis oppbygde eller ferdigoppbygde basiskjøretøy som er gjenstand for etappevis typegodkjenning, og som de har solgt i Unionen i det foregående kalenderår, rapportere følgende data til Kommisjonen hvert år innen 28. februar:

- a) Kjøretøyets understellsnummer.
 - b) Identifikator for interpolasjonsfamilie.
 - c) Basiskjøretøyets spesifikke CO₂-utslipp.
 - d) Frontareal (det relevante alternativet skal angis).
 - e) Basiskjøretøyets rullemotstand.
 - f) Overvåkingsverdien for masse.
 - g) Basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand.
 - h) Representativ masse for kjøretøyets belastning som definert i nr. 1a.1 i dette vedlegg.»
- c) Nr. 2 skal lyde:

«Opplysningene nevnt i nr. 1 skal hentes fra samsvarssertifikatet eller være i samsvar med det samsvarssertifikat som er utstedt av produsenten av det relevante lette nyttekjøretøyet. De øvrige opplysningene skal hentes fra typegodkjenningsdokumentasjonen eller fra de innrapporterte opplysningene fra produsenten av basiskjøretøyet i henhold til nr. 1c. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at overvåkingsprosedyren er tilstrekkelig nøyaktig. Dersom det i samsvarssertifikatet angis både en minste og en største masse for et lett nyttekjøretøy, skal medlemsstatene bare bruke den største verdien med henblikk på anvendelsen av denne forordning. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff (bensin/gass), og der samsvarssertifikatet inneholder verdier for spesifikke CO₂-utslipp for begge drivstofftyper, skal medlemsstatene bare bruke verdien som måles for gass.»
