

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/1840 НА КОМИСИЯТА**от 31 октомври 2019 година****за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 по отношение на отчитането на стойностите на емисиите на CO₂ на базата на WLTP за някои категории нови леки пътнически автомобили и уточняване на входните данни за корелационния инструмент****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства ⁽¹⁾, и по-специално член 8, параграф 9, първа алинея и член 13, параграф 7, първа алинея от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ предвижда, че целите за емисиите на CO₂ за автомобилния парк на целия ЕС за 2025 г. и 2030 г. за нови леки пътнически автомобили следва да се изчисляват въз основа на емисиите на CO₂, измерени съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ⁽³⁾ за новите леки пътнически автомобили, регистрирани през 2020 г. (наричани по-нататък „измерени стойности на емисиите на CO₂“).
- (2) В Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията ⁽⁴⁾ се определят правилата за изчисляване и докладване от страна на производителите на измерените стойности на емисиите на CO₂. Необходимо е обаче да се уточни допълнително как следва да се определят тези стойности, по-специално по отношение на хибридните електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC HEV) и хибридните електрически превозни средства с външно зареждане (OVC HEV).
- (3) Следва също така да се поясни как измерените стойности на емисии на CO₂ следва да се определят, когато за целта на одобряването на типа се провеждат няколко изпитвания за емисии на CO₂.
- (4) Корелацията на емисиите на CO₂ на NOVC HEV и на OVC HEV следва да се извършва въз основа на физически изпитвания на превозните средства, а не въз основа на извършени от корелационния инструмент симулации, поради сложността на инструментът да бъде приспособен така, че да взема под внимание такива автомобилни технологии. За да се гарантира ефективна проверка на резултатите от корелацията обаче, свързаните с тези превозни средства технически данни от изпитванията следва да се предоставят на Комисията по същия начин като за конвенционалните превозни средства.
- (5) Поради това Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 следва да бъде съответно изменен.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменението на климата,

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 година за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 година за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията от 2 юни 2017 година за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура, и за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 679).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 се изменя, както следва:

1) Член 7а се изменя, както следва:

а) Параграф 1, първа алинея се заменя със следното:

„Производителите изчисляват емисиите на CO₂ за комбиниран цикъл на движение, или в съответните случаи — претеглените емисии на CO₂ за комбиниран цикъл на движение, определени като $M_{CO_2, \text{измерени}}$ за всеки нов пътнически автомобил, регистриран през 2020 г., по следните формули:

а) за превозни средства, разполагащи само с двигател с вътрешно горене:

формулата за изчисляване на M_{CO_2-ind} , посочена в точка 3.2.3.2.4, втора алинея от подприложение 7 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, където величините M_{CO_2-H} и M_{CO_2-L} за съответната интерполационна фамилия, се заменят със стойностите $M_{CO_2,C,5}$ (за комбиниран цикъл на движение), взети от точки 2.5.1.1.3 (превозно средство H) и 2.5.1.2.3 (превозно средство L) на сертификата за ЕО одобрение на типа, както е посочено в образца, установен в допълнение 4 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151;

б) за хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC HEV):

формулата: $M_{CO_2-измерени} = M_{CO_2-L,C,5} + K_{ind} \times (M_{CO_2-H,C,5} - M_{CO_2-L,C,5})$

където

$M_{CO_2-L,C,5}$ е стойността $M_{CO_2,C,5}$ (за комбиниран цикъл на движение) за съответната интерполационна фамилия, взета от точка 2.5.1.2.3 на сертификата за ЕО одобрение на типа, както е посочено в образца, установен в допълнение 4 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151;

K_{ind} е коефициентът на интерполация за разглежданото отделно превозно средство за приложимия изпитвателен цикъл WLTP, както е посочено в точка 4.5.3 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151;

$M_{CO_2-H,C,5}$ е стойността $M_{CO_2,C,5}$ (за комбиниран цикъл на движение) за съответната интерполационна фамилия, взета от точка 2.5.1.1.3 на сертификата за ЕО одобрение на типа, както е посочено в образца, установен в допълнение 4 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151;

в) за хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC HEV):

формулата: $M_{CO_2-измерени} = M_{CO_2-L,C,5} + K_{ind} \times (M_{CO_2-H,C,5} - M_{CO_2-L,C,5})$

където

$M_{CO_2-L,C,5}$, $M_{CO_2-H,C,5}$ се определят, за съответната интерполационна фамилия, съгласно формулата, посочена в точка 4.1.3.1 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, където величината $M_{i,CDj}$ се заменя със стойността $M_{CO_2,CD}$ (за комбиниран цикъл на движение), взета от точка 2.5.3.2 за превозно средство H и L, доколкото е приложимо, на сертификата за ЕО одобрение на типа, и величината $M_{i,CS}$ се заменя със стойността $M_{CO_2,C,5}$ (за комбиниран цикъл на движение), взета от точка 2.5.3.1 на сертификата за ЕО одобрение на типа за превозни средства H, L или M, според случая;

K_{ind} е коефициентът на интерполация за разглежданото отделно превозно средство за приложимия изпитвателен цикъл WLTP, както е определено в точка 4.5.3 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151.“

б) Въмква се следният параграф 1а:

„1а. Когато в точки 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 или 2.5.3.2 на сертификат за ЕО одобрение на типа е записана повече от една стойност на измерване, посочените в параграф 1 стойности $M_{CO_2,C,5}$ или $M_{CO_2,CD}$ се определят, както следва, за целите на настоящата разпоредба:

а) в случай на едно измерване: стойността при комбиниран цикъл на движение, записана за изпитване 1;

б) в случай на две измервания: средната стойност на двете стойности при комбиниран цикъл на движение, записани за изпитвания 1 и 2;

в) в случай на три измервания: средната стойност на трите стойности при комбиниран цикъл на движение, записани за изпитвания 1, 2 и 3.“

2) Приложение I се изменя, както следва:

а) В точка 2.1 последното изречение от втори параграф се заменя със следното:

„По отношение на хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC HEV) и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC HEV), стойностите на емисиите на CO₂ на базата на NEDC, които се използват като характерни стойности за целите по раздел 3, се определят посредством физически изпитвания на превозни средства, вместо посредством симулации с корелационния инструмент. Физическите измервания се извършват в съответствие с относимите разпоредби за физически изпитвания на превозни средства, посочени в настоящото приложение. Входните данни за физическите изпитвания на превозни средства се определят и представят на органа по одобряване на типа или, в съответните случаи — в техническата служба, съгласно точка 2.4.“

б) В точка 2.2а буква а) се заменя със следното:

„а) корекцията на резултатите от изпитванията по WLTP за масовите емисии на CO₂ в съответствие с допълнение 2 към подприложение 6 и допълнение 2 към подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 се прилага по отношение на всички подобни резултати от изпитвания, независимо от разпоредбите в точка 3.4.4, буква а) от допълнение 2 към подприложение 6 и точка 1.1.4, буква а) от допълнение 2 към подприложение 8 в приложение XXI към посочения регламент;“.

в) В точка 2.4 таблица 1 се изменя, както следва:

- i) в позиция 24 текстът във втората графа със заглавие „Входни параметри за корелационния инструмент“ се заменя с думите „Капацитет на работния акумулатор“;
- ii) позиции 38—41 се заменят със следното:

„38	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP, фаза 1 (Стойност на запазване на заряда в случай на NOVC и OVC HEV)	gCO ₂ /km	Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Некоригирана измерена стойност $M_{CO_2,p,1}$ във фаза с ниска скорост
39	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP, фаза 2 (Стойност на запазване на заряда в случай на NOVC и OVC HEV)	gCO ₂ /km	Също както по-горе	Некоригирана измерена стойност $M_{CO_2,p,1}$ във фаза със средна скорост
40	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP, фаза 3 (Стойност на запазване на заряда в случай на NOVC и OVC HEV)	gCO ₂ /km	Също както по-горе	Некоригирана измерена стойност $M_{CO_2,p,1}$ във фаза с висока скорост
41	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP, фаза 4 (Стойност на запазване на заряда в случай на NOVC и OVC HEV)	gCO ₂ /km	Също както по-горе	Некоригирана измерена стойност $M_{CO_2,p,1}$ във фаза със свръхвисока скорост“

- iii) в позиция 60 текстът във втората графа със заглавие „Входни параметри за корелационния инструмент“ се заменя с думите „Ток на алтернатора при процедура WLTP (преобразовател на постоянен в постоянен ток — страната с ниско напрежение — в случай на NOVC и OVC HEV)“;
- iv) в позиция 61 текстът във втората графа със заглавие „Входни параметри за корелационния инструмент“ се заменя с думите „Ток от работния акумулатор“;
- v) позиция 75 се заличава;
- vi) позиция 77 се заменя със следното:

„77	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP, фаза 1 (Стойност на запазване на заряда в случай на NOVC и OVC HEV) за превозно средство Н и/или L	g/km	Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Комбинираните стойности на емисиите на CO ₂ за превозно средство Н и превозно средство L след прилагане на корекциите, $M_{CO_2,C,5}$. В случай на изпитвания 2 и 3 по WLTP се предоставят всички резултати от изпитвания (с изключение на NOVC и OVC HEV, за които се предоставя само крайната стойност за одобряването на типа).“
-----	---	------	--	---

vii) добавят се следните позиции 79—101:

„79	Резултати за емисиите на CO ₂ на базата на WLTP в режим на разреждане на акумулаторната батерия (при комбиниран цикъл)	gCO ₂ /km	Точка 2.5.3.2 от допълнение 4 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Стойности при комбиниран цикъл за масовите емисии на CO ₂ в режим на разреждане на акумулаторната батерия M _{CO₂,CD} (средни стойности в случай на изпитвания 2 и 3) за изпитването от тип I съгласно изчислението в точка 4.1.2 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 (само за OVC HEV)
80	Среднопрегледена спрямо коефициента на използваемост стойност при комбиниран цикъл на емисиите на CO ₂ на базата на WLTP (измерена)	gCO ₂ /km	Изчислена съгласно точка 4.1.3.1 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151	Изчислени претеглени резултати при комбиниран цикъл (измерени), описани в член 7а, параграф 1, буква в) от настоящия регламент (само за OVC HEV)
81	Среднопрегледена спрямо коефициента на използваемост стойност при комбиниран цикъл на емисиите на CO ₂ на базата на WLTP (декларирана)	gCO ₂ /km	Точка 2.5.3.3 на сертификата за ЕО одобрение на типа	Изчислени претеглени резултати при комбиниран цикъл (декларирани), взети от точка 2.5.3.3 на сертификата за ЕО одобрение на типа (само за OVC HEV)
82	Еквивалентен пробег в изцяло електрически режим на задвижване (EAER) на базата на WLTP при комбиниран цикъл	km	Точка 2.5.3.7.2 (EAER) на сертификата за ЕО одобрение на типа	Еквивалентен пробег в изцяло електрически режим на задвижване (EAER) при комбиниран цикъл (само за OVC HEV)
83	Индекс на преходния цикъл	—	Точка 2.1.1.4.1.4 от допълнение 8а към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	за OVC HEV следва да се посочи индексът на преходния цикъл
84	Относителна промяна в електрическата енергия (REECi) за всяко изпитване в режим на разреждане на акумулаторната батерия	—	Изчислена съгласно точка 3.2.4.5.2 от подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151	Да се посочи REECi за всяко изпитване в режим на разреждане на акумулаторната батерия
85	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на NEDC със запазване на заряда на акумулаторната батерия (декларирана, условие Б)	gCO ₂ /km	Информационен документ (допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151) (за NOVC HEV точка 3.5.7.2.1; за OVC HEV точка 3.5.7.2.2)	Декларация на ПОО за NOVC HEV: Стойност на декларираните емисии на CO ₂ на базата на NEDC при комбиниран цикъл; За OVC HEV: Стойност на декларираните масови емисии на CO ₂ при комбиниран цикъл със запазване на заряда на акумулаторната батерия (NEDC условие Б)
86	Стойност за емисиите на CO ₂ на базата на NEDC в режим на разреждане на акумулаторната батерия (декларирана, условие А)	gCO ₂ /km	Информационен документ (точка 3.5.7.2.3 от допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151)	Стойност за емисиите на CO ₂ при комбиниран цикъл в режим на разреждане на акумулаторната батерия, декларация на ПОО (само за OVC HEV)
87	Стойност за претеглените емисии на CO ₂ на базата на NEDC при комбиниран цикъл (декларирана)	gCO ₂ /km	Декларация на ПОО	Декларация на ПОО (само за OVC HEV)

88	Пробег в електрически режим на задвижване на базата на NEDC за OVC HEV (деклариран)	km	Декларация на ПОО	Декларация на ПОО (само за OVC HEV)
89	K_{CO_2} корекционен коефициент за режима на запазване на заряда	(g/km)/(Wh/km)	точка 2.3.2 от допълнение 2 към подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151	Корекционен коефициент RCB за масови емисии на CO_2 за NOVC и OVC HEV
90	Конфигурация на хибридно превозно средство (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (***)	—		Превозното средство разполага ли с електрическа машина, използвана за задвижването му и за производство на електроенергия в позиция P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4, или комбинация от тях? Декларация на ПОО
91	Максимална полезна мощност на всяка електрическа машина (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (***)	kW	Точка 3.3.1.1.1 от допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Декларация на ПОО
92	Максимален изходен въртящ момент на всяка електрическа машина (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (***)	Nm		Декларация на ПОО
93	За всяка електрическа машина отношението между нейната честота на въртене и еталонната честота на въртене (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (***)	—		Декларация на ПОО
94	Капацитет на тяговата система ПСНЕ	Ah	Точка 3.3.2.3 от допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Декларация на ПОО
95	Ток на тяговата система ПСНЕ	A	Допълнение 3 към подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151	стойности снемани в динамични редове при честота 20 Hz, използвани за изпитването (изпитванията), повторно снети при 1 Hz
96	Тип технология на тяговата система ПСНЕ	—	Точка 1.1.10 от допълнение 8а към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Декларация на ПОО
97	Първоначално състояние на заряда на тяговата система ПСНЕ	%		Декларация на ПОО
98	Брой електрохимични елементи на ПСНЕ		Точка 3.3.2.1 от допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151	Декларация на ПОО

99	Напрежение на тяговата система ПСНЕ номинално/ времеви серии	V	Допълнение 3 към подприложение 8 в приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151	Номинални стойности или стойности снети в динамични редове, използвани за изпитването (при честота минимум 20 Hz)
100	Функция „движение по инерция при празен ход на двигателя“	—	Да/Не	Превозното средство разполага ли с функцията „движение по инерция при празен ход на двигателя“ (позволяваща на двигателя да работи на празен ход, когато превозното средство се движи по инерция, за да се пести гориво)?
101	Функция „движение по инерция при изключен двигател“	—	Да/Не	Превозното средство разполага ли с функцията „движение по инерция при изключен двигател“ (позволяваща на двигателя да се изключи, когато превозното средство се движи по инерция, за да се пести гориво)?

(***) R0: електрическата машина е свързана с предавателния ремък на двигателя, поради което честотата на въртене на двигателя се счита за еталонна честота на въртене;

R1: електрическата машина е свързана с колянвия вал на двигателя, поради което честотата на въртене на двигателя се счита за еталонна честота на въртене;

R2: електрическата машина е монтирана точно в началото на кинематичната веригата на силовото предаване (предавателна кутия или безстепенно предаване), поради което входната честота на въртене на силовото предаване се счита за еталонна честота на въртене;

R2 планетна: електрическата машина е свързана със зъбно колело на планетна зъбна предавка, която не е свързана с двигателя с вътрешно горене или със страните на крайното предаване, тук посочени като „планетната страна“. В този случай предавателното отношение, което следва да се посочи, е отношението между честотата на въртене на електрическата машина и на планетната страна (еталонна честота на въртене), което отразява ефекта на увеличаване/ намаляване на честотата на въртене на редукторна предавка;

R3: в кинематичната верига електрическата машина е точно преди крайното предаване на задвижвания мост, поради което входната честота на въртене на задвижвания мост се счита за еталонна честота на въртене (тук се включват и електрически машини, монтирани на зъбно колело на планетна зъбна предавка от страната на крайното предаване). Едно превозно средство може да има до две машини с R3 (една за предния (R3a) и една за задния (R3b) мост);

R4: в кинематичната верига електрическата машина се намира след крайното предаване, поради което честотата на въртене на колелата се счита за еталонна честота на въртене. Едно превозно средство може да има до четири двигателя R4 (по един за всяко колело, където R4a указва предните колела, а R4b — задните).

По-нататъшни спецификации за тези входящи данни ще се предоставят в образеца за входящи данни за корелационния инструмент.“

г) В точка 4.2.1.4.2, втори параграф се добавя следното изречение:

„В случая по буква г), където коефициентите на съпротивление при движение за фамилията с матрица на съпротивленията при движение са определени съгласно точка 2.3.8.2.1, буква а), коефициентите на съпротивление при движение на отделен модел превозно средство може да бъдат определени съгласно формулите, посочени в точка 4.2.1.5, втори параграф.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 1, точка 2, буква в) се прилага от 1 януари 2020 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 31 октомври 2019 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER