

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/1840**31. oktoober 2019,****millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2017/1153 seoses teatavate uute sõiduautode kategooriate WLTP-põhise CO₂ heite alase aruandlusega ja vastavusvahendi sisendandmete kohandamisega****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõike 9 esimest lõiku ja artikli 13 lõike 7 esimest lõiku,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631 ⁽²⁾ on ette nähtud, et ELi uute sõiduautode pargi CO₂ heite sihttasemed aastateks 2025 ja 2030 arvutatakse sellise CO₂ heite alusel, mis on mõõdetud vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/1151 ⁽³⁾ uutel 2020. aastal registreeritud sõiduautel (edaspidi „mõõdetud CO₂ heide“).
- (2) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2017/1153 ⁽⁴⁾ on sätestatud eeskirjad selle kohta, kuidas tootjad mõõdetud CO₂ heidet arvutavad ja aruandluses esitavad. On vaja täpsustada, kuidas heide määratakse, eelkõige välise laadimiseta hübriidelektrisõidukite (NOVC-HEV) ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite (OVC-HEV) puhul.
- (3) Samuti tuleks selgitada, kuidas määrata mõõdetud CO₂ heide sel juhul, kui tüübikinnitusel tehakse mitu CO₂ heite katset.
- (4) Välise laadimiseta hübriidelektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite CO₂ heite vastavus tuleks määrata sõiduki füüsiliste katsete põhjal, mitte vastavusvahendiga tehtud modelleerimise alusel, sest vastavusvahendi kohandamine selliste sõidukite tehnilise lahendusega on keeruline. Et vastavusvahendi tulemusi saaks tulemuslikult kontrollida, tuleks selliste sõidukite tehniliste katsete tulemused esitada komisjonile samal kujul kui tavaliste sõidukite puhul.
- (5) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) 2017/1153 vastavalt muuta.
- (6) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee arvamusega,

⁽¹⁾ ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁽³⁾ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

⁽⁴⁾ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1153, millega sätestatakse meetod, mille abil määratakse vastavusnäitajad, mis kajastavad regulatiivse katsemeetodi muudatusi, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1014/2010 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 679).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) 2017/1153 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 7a muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Tootjad arvutavad iga 2020. aastal registreeritud uue sõiduauto summaarse CO₂ heite või, kui see on asjakohane, kaalutud summaarse heite, tähistusega $M_{CO_2, \text{measured}}$, järgmiste valemitega:

a) ainult siseõlemismootoriga sõidukite puhul:

määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 7. all-lisa punkti 3.2.3.2.4 teises lõigus esitatud suuruse $M_{CO_2\text{-ind}}$ arvutusvalem, milles asendatakse liikmed $M_{CO_2\text{-H}}$ ja $M_{CO_2\text{-L}}$ asjaomasele interpolatsioonitüüpikonnale vastavalt suurustega $M_{CO_2, C, 5}$ (summaarne heide), mis võetakse määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liites sätestatud vormi kohase EÜ tüübikinnitustunnistuse kannetest 2.5.1.1.3 (H-sõiduk) ja 2.5.1.2.3 (L-sõiduk);

b) sõidukivälise laadimiseta hübriidelektrisõidukite (NOVC-HEV) puhul:

valem: $M_{CO_2\text{-measured}} = M_{CO_2\text{-L,C,5}} + K_{\text{ind}} \times (M_{CO_2\text{-H,C,5}} - M_{CO_2\text{-L,C,5}})$;

kus

$M_{CO_2\text{-L,C,5}}$ on asjaomasele interpolatsioonitüüpikonnale vastav suurus $M_{CO_2, C, 5}$ (summaarne heide), mis võetakse määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liites sätestatud vormi kohase EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.1.2.3;

K_{ind} on vaadeldava üksiksõiduki interpolatsioonitegur kohaldatava WLTP katsetsükli puhul, nagu see on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punktis 4.5.3;

$M_{CO_2\text{-H,C,5}}$ on asjaomasele interpolatsioonitüüpikonnale vastav suurus $M_{CO_2, C, 5}$ (summaarne heide), mis võetakse määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liites sätestatud vormi kohase EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.1.1.3;

c) sõidukivälise laadimisega hübriidelektrisõidukite (OVC-HEV) puhul:

valem: $M_{CO_2\text{-measured}} = M_{CO_2\text{-L,C,5}} + K_{\text{ind}} \times (M_{CO_2\text{-H,C,5}} - M_{CO_2\text{-L,C,5}})$;

siin

$M_{CO_2\text{-L,C,5}}$ ja $M_{CO_2\text{-H,C,5}}$ määratakse asjaomasele interpolatsioonitüüpikonnale vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punktis 4.1.3.1 sätestatud valemiga, kus liige $M_{i,CDj}$ asendatakse suurusega $M_{CO_2,CD}$ (summaarse heite järgi), mis võetakse H- või L-sõiduki (nagu see on asjakohane) EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.3.2, ja liige $M_{i,CS}$ asendatakse suurusega $M_{CO_2, C, 5}$ (summaarse heite järgi), mis võetakse H-, L- või M-sõiduki (nagu see on asjakohane) EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.3.1;

K_{ind} on vaadeldava üksiksõiduki interpolatsioonitegur kohaldatava WLTP katsetsükli puhul, nagu see on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punktis 4.5.3.4;

b) lisatakse lõige 1a:

„1a. Kui EÜ tüübikinnitustunnistuse kannetes 2.5.1.1.3., 2.5.1.2.3., 2.5.3.1 või 2.5.3.2. on esitatud rohkem kui üks mõõtmistulemus suuruste $M_{CO_2, C, 5}$ või $M_{CO_2, CD}$ kohta, määratakse lõikes 1 osutatud suurus käesoleva sätte kohaldamisel järgmiselt:

a) ühe mõõtmise korral: 1. katses registreeritud summaarne tulemus;

b) kahe mõõtmise korral: 1. ja 2. katses registreeritud summaarsete tulemuste keskmine;

c) kolme mõõtmise korral: 1., 2. ja 3. katses registreeritud summaarsete tulemuste keskmine.“;

2) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktis 2.1 asendatakse teise lõigu viimane lause järgmisega:

„Välise laadimiseta hübriidelektrisõidukite (NOVC-HEV) ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite (OVC-HEV) korral määratakse 3. jao kohaldamisel võrdlusväärtusena kasutatav NEDC-põhine CO₂ heide mitte vastavusvahendiga modelleerimisega, vaid füüsilistel katsetel sõidukiga. Füüsilised mõõtmised tehakse vastavalt käesolevas lisas kehtestatud asjakohastele sätetele sõidukitega tehtavate füüsiliste katsete kohta. Sõiduki füüsiliste katsete sisendandmed määratakse ja esitatakse tüübikinnitusasutusele või vajaduse korral tehnilisele teenistusele vastavalt punktile 2.4.“;

b) punkti 2.2a alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) kõigi selliste katsetulemuste suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 2. liite ja 8. all-lisa 2. liite kohast WLTP-põhise CO₂ heide massi korrigeerimist, olenemata nimetatud määruse XXI lisa 6. all-lisa 2. liite punkti 3.4.4. alapunkti a ja 8. all-lisa 2. liite punkti 1.1.4. alapunkti a sätetest;“;

c) punkti 2.4 tabelit 1 muudetakse järgmiselt:

i) kandes 24 asendatakse teises veerus „Sisendandmed vastavusvahendi jaoks“ olev tekst tekstiga „Lisaaku mahtuvus“;

ii) kanded 38 kuni 41 asendatakse järgmisega:

„38	WLTP-põhine CO ₂ heide 1. faasis (sõidukite NOVC-HEV ja OVC-HEV korral aku laetust säilitavas režiimis)	g CO ₂ /km	I lisa 8.a liite kanne 2.1.1.2.1. Määruse (EL) 2017/1151	Väikese kiirusega faasi korrigeerimata mõõdetud M _{CO₂,p,1}
39	WLTP-põhine CO ₂ heide 2. faasis (sõidukite NOVC-HEV ja OVC-HEV korral aku laetust säilitavas režiimis)	g CO ₂ /km	Sama	Keskmise kiirusega faasi korrigeerimata mõõdetud M _{CO₂,p,1}
40	WLTP-põhine CO ₂ heide 3. faasis (sõidukite NOVC-HEV ja OVC-HEV korral aku laetust säilitavas režiimis)	g CO ₂ /km	Sama	Suure kiirusega faasis mõõdetud korrigeerimata M _{CO₂,p,1}
41	WLTP CO ₂ heide 4. faasis (sõidukite NOVC- ja OVC-HEV korral aku laetust säilitavas režiimis)	g CO ₂ /km	Sama	Eriti suure kiirusega faasis mõõdetud korrigeerimata M _{CO₂,p,1} “

iii) kandes 60 asendatakse teises veerus „Sisendandmed vastavusvahendi jaoks“ olev tekst tekstiga „WLTP-põhine generaatori vool (alalisvoolumuundur – madalpinge pool – NOVC-HEV ja OVC-HEV sõidukite puhul)“;

iv) kandes 61 asendatakse teises veerus „Sisendandmed vastavusvahendi jaoks“ olev tekst tekstiga „Lisaaku vool“;

v) kanne 75 jäetakse välja;

vi) kanne 77 asendatakse järgmisega:

„77	H- ja/või L-sõiduki WLTP-põhine korrigeeritud mõõdetud CO ₂ heide (sõidukite NOVC-HEV ja OVC-HEV korral aku laetust säilitavas režiimis)	g/km	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 8.a liite kanne 2.1.1.2.1.	H- ja L-sõiduki mõõdetud CO ₂ summaarne heide pärast kõiki kohaldatavaid korrektsioone: M _{CO₂,c,5} .. Kui tehakse 2 või 3 WLTP-katset, esitatakse kõik mõõtmistulemused (välja arvatud NOVC-HEV ja OVC-HEV korral, mille puhul esitatakse ainult lõplik tüübikinnituse väärtus).“;
-----	---	------	--	--

vii) lisatakse järgmised kanded 79–101:

„79	Akutoiterežiimis tehtud WLTP-katse CO ₂ summaarne heide	g CO ₂ /km	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liite punkt 2.5.3.2.	CO ₂ summaarse heite mass akutoiterežiimis $M_{CO_2,CD}$ (2 või 3 katse korral keskvärtus) I tüüpi katses, arvatuna määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punkti 4.1.2 kohaselt (ainult OVC-HEV korral)
80	WLTP-põhine kasulikkusteguriga kaalutud CO ₂ summaarne heide (mõõdetud)	g CO ₂ /km	Arvutatud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punkti 4.1.3.1 kohaselt	Arvutatud kaalutud summaarsed tulemused (mõõdetud), nagu on kirjeldatud käesoleva määruse artikli 7a lõike 1 punktis c (ainult OVC-HEV korral)
81	WLTP-põhine kasulikkusteguriga kaalutud CO ₂ summaarne heide (esitatud)	g CO ₂ /km	EÜ tüübikinnitustunnistuse kanne 2.5.3.3	EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.3.3 võetud arvutatud kaalutud summaarsed tulemused (esitatud) (ainult OVC-HEV korral)
82	WLTP-põhine kogu tsükli ekvivalentne sõiduulatus üksnes elektrirežiimis (EAER)	km	EÜ tüübikinnitustunnistuse kanne 2.5.3.7.2 (EAER)	Kogu tsükli ekvivalentne sõiduulatus üksnes elektrirežiimis (EAER) (ainult OVC-HEV korral)
83	Üleminekutsükli viitenumber	–	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 8.a liite kanne 2.1.1.4.1.4	OVC-HEV puhul märkida üleminekutsükli viitenumber
84	Suhteline elektrienergia muutus (REECi) akutoiterežiimis tehtud katses	–	Arvutatud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa punkti 3.2.4.5.2 kohaselt	Märkida iga akutoiterežiimis tehtud katse REECi
85	NEDC-põhine aku laetust säilitavale režiimile vastav CO ₂ heide (esitatud, tingimuse B korral)	g CO ₂ /km	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 3. liite kohane teatis (NOVC-HEV korral kanne 3.5.7.2.1; OVC-HEV korral kanne 3.5.7.2.2)	Algseadmete valmistaja deklaratsioon NOVC-HEV korral: Esitatud NEDC-põhine CO ₂ summaarne heide; OVC-HEV korral: Esitatud CO ₂ summaarse heite mass (NEDC, tingimuse B korral).
86	NEDC-põhine akutoiterežiimile vastav CO ₂ heide (esitatud, tingimuse A korral)	g CO ₂ /km	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 3. liite kohase teatise kanne 3.5.7.2.3	CO ₂ summaarne heide akutoiterežiimis, algseadmete valmistaja deklaratsioon (ainult OVC-HEV korral)
87	NEDC-põhine kaalutud CO ₂ summaarne heide (esitatud)	g CO ₂ /km	Algseadmete valmistaja deklaratsioon	Algseadmete valmistaja deklaratsioon (ainult OVC-HEV)

88	OVC-HEV NEDC-põhine sõiduulatus ühe laadimisega (esitatud)	km	Algseadmete valmistaja deklaratsioon	Algseadmete valmistaja deklaratsioon (ainult OVC-HEV)
89	Laetust säilitava seisundi korrigeerimisega seotud parandustegur K_{CO_2}	(g/km)/(Wh/km)	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa 2. liite punkt 2.3.2	CO ₂ heite massi RCB parandustegur NOVC-HEV ja OVC-HEV puhul
90	Hübriidsõiduki konfiguratsioon (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4)(***)	–		Kas sõidukil on elektrimootorist jõuseade ja elektrienergia tootmine konfiguratsioonis P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4 või nende kombinatsioonis? Algseadmete valmistaja deklaratsioon
91	Iga elektrimootori suurim väljundvõimsus (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4)(***)	kW	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 3. liite punkt 3.3.1.1.1	Algseadmete valmistaja deklaratsioon
92	Iga elektrimootori suurim väljundpöörlemoment (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4)(***)	Nm		Algseadmete valmistaja deklaratsioon
93	Iga elektrimootori kohta elektrimootori pöörlemiskiiruse ja võrdluspöörlemiskiiruse suhe (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4 korral)(***)	–		Algseadmete valmistaja deklaratsioon
94	Veo-REESSi mahtuvus	Ah	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 3. liite punkt 3.3.2.3	Algseadmete valmistaja deklaratsioon
95	Veo-REESSi vool	A	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa 3. liide	Katse(te) 20 Hz aegrea väärtused, teisendatud sagedusele 1 Hz
96	Veo-REESSi tehnoloogia tüüp	–	Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 8.a liite punkt 1.1.10	Algseadmete valmistaja deklaratsioon
97	Veo-REESSi alglaetus	%		Algseadmete valmistaja deklaratsioon
98	REESSi akuelementide arv;		Määruse (EL) 2017/1151 I lisa 3. liite punkt 3.3.2.1	Algseadmete valmistaja deklaratsioon

99	Veo-REESSi nimipinge/aegrea väärtused	V	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa 3. liide	Katses kasutatud nimi- või aegrea väärtused (vähemalt 20 Hz)
100	Vabakäigufunktsioon (mootor töötab tühikäigul)	–	JAH/EI	Kas sõidukil on tühikäigul töötava mootoriga vabakäigufunktsioon (võimaldab vabakäigu ajal mootoril kütuse säästmiseks tühikäigul töötada)?
101	Vabakäigufunktsioon (mootor väljalülitatud)	–	JAH/EI	Kas sõidukil on väljalülitatud mootoriga vabakäigufunktsioon (võimaldab vabakäigu ajal mootori kütuse säästmiseks välja lülitada)?

(^(*)) (***)P0: elektrimootor on ühendatud sisepõlemismootori ülekanderihmaga, seega on sisepõlemismootori pöörlemiskiirus võrdluskiiruseks;

P1: elektrimootor on ühendatud sisepõlemismootori väntvõlliga ja seega on mootori pöörlemiskiirus võrdluskiiruseks;

P2: elektrimootor on paigaldatud otse ülekandeseadme (käigukast või variaator) ette, seega on jõuülekandeseadme sisendpöörlemiskiirus võrdluskiiruseks;

planetaarne P2: elektrimootor on ühendatud sellise planetaarülekanne hammasrattaga, mis ei ole ühendatud sisepõlemismootoriga ega peaülekandega, ja mida siin nimetatakse planetaarseks pooleks. Sellisel juhul esitatakse pöörlemiskiiruse suhtarv kui elektrimootori pöörlemiskiiruse ja planetaarse poole pöörlemiskiiruse (võrdluskiiruse) suhe, mis näitab, kui palju reduktor kiirust suurendab või vähendab;

P3: elektrimootor on paigaldatud otse veovõlli peaülekanne ette, seega on võrdluskiiruseks peaülekanne sisendpöörlemiskiirus (ka selliste elektrimootorite korral, mis on paigaldatud planetaarülekanne hammasrattale peaülekanne poolel). Sõidukil võib olla kuni kaks P3-mootorit (üks esiteljel (P3a) ja teine tagateljel (P3b));

P4: elektrimootor on paigaldatud peaülekanne taha ja seega on võrdluskiiruseks ratta pöörlemiskiirus. Sõidukil võib olla kuni neli P4-tüüpi mootorit (üks iga ratta jaoks, millisel juhul P4a tähistab esirattaid ja P4b tagarattaid).

Täiendavad andmed selliste sisendandmete kohta esitatakse vastavusvahendi sisendvormil.“;

d) punkti 4.2.1.4.2 teise lõiku lisatakse järgmine lause:

„Punkti d puhul, kui sõidutakistusmaatriksi tüüpkonna sõidutakistustegurid on määratud vastavalt punkti 2.3.8.2.1 alapunktile a, võib üksiksõiduki sõidutakistustegurid määrata punkti 4.2.1.5 teises lõigus sätestatud valemitega.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikli 1 punkti 2 alapunkti c kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2020.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 31. oktoober 2019

Komisjoni nimel
President
Jean-Claude JUNCKER