

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1840**z dne 31. oktobra 2019****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153 glede poročanja o vrednostih CO₂ WLTP za nekatere kategorije novih osebnih avtomobilov in prilagoditve vhodnih podatkov za orodje za korelacijo****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾ ter zlasti prvega pododstavka člena 8(9) in prvega pododstavka člena 13(7) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ določa, da je treba cilja za celotni vozni park EU glede emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za leti 2025 in 2030 izračunati na podlagi emisij CO₂, izmerjenih v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151 ⁽³⁾ za nove osebne avtomobile, registrirane v letu 2020 (v nadaljnjem besedilu: izmerjene vrednosti emisij CO₂).
- (2) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 ⁽⁴⁾ določa pravila glede izračuna izmerjenih vrednosti emisij CO₂ in poročanja proizvajalcev o teh emisijah. Kljub temu je treba podrobneje opredeliti način določanja teh vrednosti, zlasti v zvezi s hibridnimi električnimi vozili brez zunanjskega polnjenja (NOVC-HEV) in hibridnimi električnimi vozili z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV).
- (3) Pojasniti bi bilo treba tudi, kako se določijo izmerjene vrednosti emisij CO₂, kadar se za namene homologacije izvede več preskusov emisij CO₂.
- (4) Korelacija emisij CO₂ iz vozil NOVC-HEV in OVC-HEV bi se morala zaradi zapletenosti prilagajanja orodja za korelacijo, da bi se upoštevale takšne nove tehnologije, izvajati na podlagi fizičnih preskusov na vozilih in ne na podlagi simulacij, izvedenih z orodjem za korelacijo. Da bi se zagotovilo učinkovito preverjanje rezultatov korelacije, bi bilo treba Komisiji predložiti podatke o tehničnih preskusih v zvezi s temi vozili, tako kot pri konvencionalnih vozilih.
- (5) Izvedbeno uredbi (EU) 2017/1153 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (6) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe –

⁽¹⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁽²⁾ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku, in spremembi Uredbe (EU) št. 1014/2010 (UL L 175, 7.7.2017, str. 679).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Izvedbena uredba (EU) 2017/1153 se spremeni:

(1) člen 7a se spremeni:

(a) prvi pododstavek odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

„Proizvajalci izračunajo skupne ali, kjer je to ustrezno, utežene skupne emisije CO₂, določene kot M_{CO₂}, izmerjena vrednost, za vsak nov osebni avtomobil, registriran v letu 2020, pri čemer uporabijo naslednje enačbe:

(a) za vozila, opremljena izključno z motorjem z notranjim izgorevanjem:

enačba za izračun M_{CO₂-ind} iz drugega pododstavka odstavka 3.2.3.2.4 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151, pri čemer se izraza M_{CO₂-H} in M_{CO₂-L} za zadevno družino interpolacij nadomestita z vrednostmi M_{CO₂,C,5} (skupnimi) iz vnosov 2.5.1.1.3 (vozilo H) in 2.5.1.2.3 (vozilo L) certifikata o ES-homologaciji, skladnega z vzorcem iz Dodatka 4 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151;

(b) za hibridna električna vozila brez zunanjskega polnjenja (NOVC-HEV):

enačba: $M_{CO_2\text{-izmerjena vrednost}} = M_{CO_2\text{-L,C,5}} + K_{ind} \times (M_{CO_2\text{-H,C,5}} - M_{CO_2\text{-L,C,5}})$,

pri čemer je:

M_{CO₂-L,C,5} vrednost M_{CO₂,C,5} (skupna) za zadevno družino interpolacij iz vnosa 2.5.1.2.3 certifikata o ES-homologaciji, skladnega z vzorcem iz Dodatka 4 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151;

K_{ind} koeficient interpolacije za zadevno posamezno vozilo za zadevni preskusni cikel WLTP, kot je določeno v odstavku 4.5.3 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;

M_{CO₂-H,C,5} vrednost M_{CO₂,C,5} (skupna) za zadevno družino interpolacij iz vnosa 2.5.1.1.3 certifikata o ES-homologaciji, skladnega z vzorcem iz Dodatka 4 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151;

(c) za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV):

enačba: $M_{CO_2\text{-izmerjena vrednost}} = M_{CO_2\text{-L,C,5}} + K_{ind} \times (M_{CO_2\text{-H,C,5}} - M_{CO_2\text{-L,C,5}})$,

pri čemer:

M_{CO₂-L,C,5} in M_{CO₂-H,C,5} se za zadevno družino interpolacij določita v skladu s formulo iz odstavka 4.1.3.1 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151, pri čemer se izraz M_{i,CDj} nadomesti z vrednostjo M_{CO₂,CD} (skupno) iz vnosa 2.5.3.2 za vozila H in L, kot je primerno, certifikata o ES-homologaciji, izraz M_{i,CS} pa se nadomesti z vrednostjo M_{CO₂,C,5} (skupno) iz vnosa 2.5.3.1 certifikata o ES-homologaciji za vozila H, L ali M, kot je primerno;

K_{ind} je koeficient interpolacije za zadevno posamezno vozilo za zadevni preskusni cikel WLTP, kot je določeno v odstavku 4.5.3 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Kadar je v vnosu 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 ali 2.5.3.2 certifikata o ES-homologaciji zabeležena več kot ena izmerjena vrednost, se vrednost M_{CO₂,C,5} ali M_{CO₂,CD} iz odstavka 1 za namene te določbe določi po naslednjem postopku:

(a) v primeru ene meritve: skupna vrednost, zabeležena pri preskusu 1;

(b) v primeru dveh meritev: povprečje obeh skupnih vrednosti, zabeleženih pri preskusih 1 in 2;

(c) v primeru treh meritev: povprečje vseh treh skupnih vrednosti, zabeleženih pri preskusih 1, 2 in 3.“;

(2) Priloga I se spremeni:

(a) v točki 2.1 se zadnji stavek drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„V zvezi s hibridnimi električnimi vozili brez zunanjšega polnjenja (NOVC-HEV) in hibridnimi električnimi vozili z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) se vrednosti CO₂ NEDC, ki jih je treba uporabiti kot referenco za namene oddelka 3, namesto s simulacijami orodja za korelacijo določijo s fizičnimi preskusi vozil. Fizične meritve se opravijo v skladu z ustreznimi določbami, ki se nanašajo na fizične preskuse vozil iz te priloge. Vhodni podatki za fizične preskuse vozil se določijo in predložijo homologacijskemu organu ali, kjer je to ustrezno, tehnični službi v skladu s točko 2.4.“;

(b) v točki 2.2a se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) popravek rezultatov preskusa WLTP za masne emisije CO₂ v skladu z Dodatkom 2 k Podprilogi 6 in Dodatkom 2 k Podprilogi 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 se uporablja za vse take rezultate preskusov ne glede na določbe iz odstavka 3.4.4(a) Dodatka 2 k Podprilogi 6 in odstavka 1.1.4(a) Dodatka 2 k Podprilogi 8 k Prilogi XXI k navedeni uredbi.“;

(c) v točki 2.4 se tabela 1 spremeni:

(i) v drugem stolpcu z naslovom „Vhodni parametri za orodje za korelacijo“ se besedilo vnosa 24 nadomesti z besedami „Zmogljivost servisnega akumulatorja“;

(ii) vnosi od 38 do 41 se nadomestijo z naslednjim:

„38	Vrednost CO ₂ WLTP v fazi 1 (vrednost pri ohranjanju naboja pri NOVC in OVC-HEV)	g CO ₂ /km	vnos 2.1.1.2.1 iz Dodatka 8a k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	nepopravljena izmerjena vrednost M _{CO₂,p,1} nizke faze
39	Vrednost WLTP CO ₂ v fazi 2 (vrednost pri ohranjanju naboja pri NOVC in OVC-HEV)	g CO ₂ /km	glej prejšnjo opombo	nepopravljena izmerjena vrednost M _{CO₂,p,1} srednje faze
40	Vrednost CO ₂ WLTP v fazi 3 (vrednost pri ohranjanju naboja pri NOVC in OVC-HEV)	g CO ₂ /km	glej prejšnjo opombo	nepopravljena izmerjena vrednost M _{CO₂,p,1} visoke faze
41	Vrednost WLTP CO ₂ v fazi 4 (vrednost pri ohranjanju naboja pri NOVC in OVC-HEV)	g CO ₂ /km	glej prejšnjo opombo	nepopravljena izmerjena vrednost M _{CO₂,p,1} zelo visoke faze“

(iii) v drugem stolpcu z naslovom „Vhodni parametri za orodje za korelacijo“ se besedilo vnosa 60 nadomesti z besedami „Tok alternatorja WLTP (pretvornik DC/DC – na nizkonapetostni strani – pri NOVC in OVC-HEV)“;

(iv) v drugem stolpcu z naslovom „Vhodni parametri za orodje za korelacijo“ se besedilo vnosa 61 nadomesti z besedami „Tok servisnega akumulatorja“;

(v) vnos 75 se črta;

(vi) vnos 77 se nadomesti z naslednjim:

„77	Izmerjena vrednost CO ₂ WLTP, popravljena (vrednost pri ohranjanju naboja pri NOVC in OVC-HEV) za vozilo H in/ali L	g/km	točka 2.1.1.2.1 Dodatka 8a k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	Skupne izmerjene vrednosti emisij CO ₂ za vozila H in L po vseh ustreznih popravkih, M _{CO₂,C,5} . V primeru preskusov WLTP 2 in 3 se zagotovijo vsi izmerjeni rezultati (razen za NOVC in OVC-HEV, za katera se zagotovi le končna homologacijska vrednost).“
-----	--	------	--	---

(vii) dodajo se naslednji vnosi 79 do 101:

„79	Rezultati CO ₂ WLTP pri praznjenju naboja (skupno)	g CO ₂ /km	točka 2.5.3.2 Dodatka 4 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	skupne masne emisije CO ₂ pri praznjenju naboja M _{CO₂,CD} (povprečne vrednosti pri preskusih 2 in 3) za preskus tipa I, izračunane v skladu z odstavkom 4.1.2 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 (samo za OVC-HEV)
80	Skupne emisije CO ₂ , utežene s faktorjem uporabe WLTP (izmerjena vrednost)	g CO ₂ /km	izračunane v skladu z odstavkom 4.1.3.1 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	izračunani uteženi skupni rezultati (izmerjena vrednost), kot je opisano v členu 7a(1)(c) te uredbe (samo za OVC-HEV)
81	Skupne emisije CO ₂ WLTP, utežene s faktorjem uporabe (deklarirane)	g CO ₂ /km	vnos 2.5.3.3 iz certifikata o ES-homologaciji	izračunani uteženi skupni rezultati (deklarirani) iz vnosa 2.5.3.3 certifikata o ES-homologaciji (samo za OVC-HEV)
82	Ekvivalent dosega samo z električnim pogonom (EAER) WLTP, skupno	km	vnos 2.5.3.7.2 (EAER) certifikata o ES-homologaciji	skupni ekvivalent dosega samo z električnim pogonom (EAER) (samo za OVC-HEV)
83	Indeksno število prehodnega cikla	–	vnos 2.1.1.4.1.4 iz Dodatka 8a k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	pri OVC-HEV se navede indeksno število prehodnega cikla
84	Relativna sprememba električne energije REECi za vsak preskus pri praznjenju naboja	–	izračunano v skladu z odstavkom 3.2.4.5.2 Podpriloge 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	navedite REECi za vsak preskus pri praznjenju naboja
85	Emisije CO ₂ NEDC pri ohranjanju naboja (deklarirane, pogoj B)	g CO ₂ /km	opisni list (Dodatek 3 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151) (za NOVC-HEV vnos 3.5.7.2.1; za OVC-HEV vnos 3.5.7.2.2)	deklaracija OEM za NOVC-HEV: deklarirana skupna vrednost CO ₂ NEDC za OVC-HEV: deklarirane skupne masne emisije CO ₂ pri ohranjanju naboja (NEDC pogoj B)
86	Emisije CO ₂ NEDC pri praznjenju naboja (deklarirane, pogoj A)	g CO ₂ /km	opisni list (vnos 3.5.7.2.3 iz Dodatka 3 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151)	skupne emisije CO ₂ pri praznjenju naboja, deklaracija OEM (samo za OVC-HEV)
87	Utežene skupne emisije CO ₂ NEDC (deklarirane)	g CO ₂ /km	deklaracija OEM	deklaracija OEM (samo za OVC-HEV)

88	Električni doseg NEDC za OVC-HEV (deklarirani)	km	deklaracija OEM	deklaracija OEM (samo za OVC-HEV)
89	Faktor K_{CO_2} za popravek za način ohranjanja naboja	(g/km)/(Wh/km)	odstavek 2.3.2 Dodatka 2 k Podprilogi 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	korekcijski koeficient za masne emisije CO ₂ RCB za NOVC in OVC-HEV
90	Konfiguracija hibridnega vozila (P0, P1, P2, planetni P2, P3 ali P4) (***)	–		Ali ima vozilo električno napravo, ki se uporablja za pogon vozila in proizvodnjo električne energije v položaju P0, P1, P2, planetni P2, P3 ali P4 ali njihovi kombinaciji? deklaracija OEM
91	Največja izhodna moč posamezne električne naprave (P0, P1, P2, planetni P2, P3 ali P4) (***)	kW	točka 3.3.1.1.1 Dodatka 3 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	deklaracija OEM
92	Največji izhodni navor posamezne električne naprave (P0, P1, P2, planetni P2, P3 ali P4) (***)	Nm		deklaracija OEM
93	Za vsako električno napravo razmerje med vrtilno frekvenco električne naprave in referenčno vrtilno frekvenco (P0, P1, P2, planetni P2, P3 ali P4) (***)	–		deklaracija OEM
94	Zmogljivost pogonskega sistema REESS	Ah	točka 3.3.2.3 Dodatka 3 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	deklaracija OEM
95	Tok v pogonskem sistemu REESS	A	Dodatek 3 k Podprilogi 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	vrednosti časovne vrste 20 Hz za preskus(-e), ponovno vzorčene na 1 Hz
96	Vrsta tehnologije pogonskega sistema REESS	–	točka 1.1.10 Dodatka 8a k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	deklaracija OEM
97	Začetno stanje napanja pri pogonskem sistemu REESS	%		deklaracija OEM
98	Število celic sistema REESS		točka 3.3.2.1 Dodatka 3 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151	deklaracija OEM

99	Napetost v pogonskem sistemu REESS, nazivna/časovna vrsta	V	Dodatek 3 k Podprilogi 8 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	nazivna vrednost ali vrednost časovne vrste, uporabljena za preskus (najmanj 20 Hz)
100	Funkcija iztekanja z motorjem v prostem teku	–	D/N	Ali ima vozilo funkcijo iztekanja z motorjem v prostem teku (ki omogoča delovanje motorja v prostem teku med iztekanjem, da se prihrani gorivo)?
101	Funkcija iztekanja z zaustavljenim motorjem	–	D/N	Ali ima vozilo funkcijo iztekanja z zaustavljenim motorjem (ki omogoča izključitev motorja med iztekanjem, da se prihrani gorivo)?

(“) P0: električna naprava je povezana s pogonskim jermenom motorja, zato je referenčna hitrost motorja;
P1: električna naprava je povezana z rolično gredjo motorja, zato je referenčna hitrost motorja;
P2: električna naprava je nameščena tik pred menjalnikom (menjalnik ali brezstopenjski menjalnik), zato je referenčna hitrost vhodna vrtilna frekvenca menjalnika;
planetni P2: električna naprava je povezana z zobnikom planetnega gonila, ki ni povezano z motorjem z notranjim zgorevanjem ali stranjo končnega gonila, ki se v tem dokumentu imenuje planetna stran. V tem primeru je koeficient hitrosti, ki ga je treba določiti, razmerje med vrtilno frekvenco električne naprave in vrtilno frekvenco planetne strani (referenčna hitrost), ki odraža multiplikacijski/redukcijski učinek reduktorja;
P3: električna naprava je nameščena tik pred končnim gonilom gnane osi, zato je njena referenčna hitrost vhodna vrtilna frekvenca končnega gonila (to vključuje električne naprave, nameščene na zobnik planetnega gonila na strani končnega gonila). Na vozilu sta lahko nameščeni največ dve napravi P3 (ena na prednjo (P3a) in ena na zadnjo (P3b) os);
P4: električna naprava je nameščena za končnim gonilom, zato je njena referenčna hitrost kolesa. Na vozilu so lahko nameščeni največ štiri motorji P4 (po eden na vsakem kolesu, pri čemer P4a pomeni prednji kolesi in P4b zadnji kolesi). Nadaljnje specifikacije teh vnosov bodo podane v vnosni predlogi za orodje za korelacijo.“;

(d) v drugemu odstavku točke 4.2.1.4.2 se doda naslednji stavek:

„V primeru točke (d), kjer so bili koeficienti cestne obremenitve za družino matrik za cestno obremenitev določeni v skladu s točko 2.3.8.2.1(a), se lahko koeficienti cestne obremenitve za posamezno vozilo določijo v skladu s formulami iz drugega odstavka točke 4.2.1.5.“.

Člen 2

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

Točka 2(c) člena 1 se uporablja od 1. januarja 2020.

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