

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/1840**av den 31 oktober 2019****om ändring av genomförandeförordning (EU) 2017/1153 vad gäller rapportering av WLTP-värden för koldioxid för vissa kategorier av nya personbilar och anpassning av indata för korrelationsverktyget****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.9 första stycket och artikel 13.7 första stycket, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 ⁽²⁾ föreskrivs att målen för minskningen av koldioxidutsläpp från EU:s hela fordonspark till 2025 och 2030 för nya personbilar ska beräknas på grundval av koldioxidutsläppen som uppmätts i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151 ⁽³⁾ för nya personbilar som registreras under 2020 (nedan kallade *uppmätta värden för koldioxidutsläpp*).
- (2) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 ⁽⁴⁾ föreskrivs bestämmelser om beräkning och rapportering från tillverkarna om uppmätta värden för koldioxidutsläpp. Det är dock nödvändigt att närmare ange hur dessa värden ska bestämmas, särskilt när det gäller icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon.
- (3) Det bör också klargöras hur mätvärdena för koldioxidutsläpp ska bestämmas när flera provningar av koldioxidutsläppen utförs i samband med typgodkännande.
- (4) Korrelationen för koldioxidutsläpp från icke externt laddbara hybridfordon och från externt laddbara hybridfordon bör utföras på grundval av fysiska fordonsprovningar och inte på grundval simuleringar som utförs med hjälp av korrelationsverktyget, beroende på komplexiteten i att anpassa korrelationsverktyget för att beakta sådan fordonsteknik. För att säkerställa en effektiv kontroll av korrelationsresultaten bör emellertid tekniska provningsuppgifter för dessa fordon lämnas till kommissionen på samma sätt som för konventionella fordon.
- (5) Genomförandeförordning (EU) 2017/1153 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

⁽¹⁾ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genomförandeförordning (EU) 2017/1153 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 7a ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska första stycket ersättas med följande:

”Tillverkare ska beräkna det sammantagna eller, där så är tillämpligt, det viktade koldioxidutsläppet vid blandad körning, bestämt som $M_{CO_2 \text{ measured}}$, för varje ny personbil som registreras under 2020 i enlighet med följande ekvationer:

a) För fordon med endast förbränningsmotor:

Ekvationen för beräkning av $M_{CO_2 \text{ ind}}$ som anges i punkt 3.2.3.2.4 andra stycket i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151, varvid termerna $M_{CO_2 \text{ H}}$ och $M_{CO_2 \text{ L}}$ för den berörda interpoleringsfamiljen ska ersättas med $M_{CO_2 \text{ C},5}$ (blandad körning) i punkterna 2.5.1.1.3 (fordon H) och 2.5.1.2.3 (fordon L) i det EG-typgodkännandeintyg som avses i mallen i tillägg 4 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151.

b) För icke externt laddbara hybridfordon:

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

där

$M_{CO_2 \text{ L},C,5}$ är värdet (blandad körning) för den berörda interpoleringsfamiljen, hämtat från punkt 2.5.1.2.3 i det EG-typgodkännandeintyg som anges i den mall som avses i tillägg 4 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151.

K_{ind} är interpoleringskoefficienten för det berörda enskilda fordonet för den tillämpliga WLTP-provningscykeln enligt punkt 4.5.3 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

$M_{CO_2 \text{ H},C,5}$ är värdet $M_{CO_2 \text{ C},5}$ (blandad körning) för den berörda interpoleringsfamiljen, hämtat från punkt 2.5.1.1.3 i det EG-typgodkännandeintyg som anges i mallen som avses i tillägg 4 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151.

c) För externt laddbara hybridfordon:

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

där

$M_{CO_2 \text{ L},C,5}$, $M_{CO_2 \text{ H},C,5}$ för den berörda interpoleringsfamiljen, bestämd i enlighet med den ekvation som anges i punkt 4.1.3.1 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151, där termen $M_{i,CD}$ ska ersättas med värdet $M_{CO_2,CD}$ (blandad körning) hämtat från punkt 2.5.3.2 för fordon H och L, beroende på vad som är tillämpligt, i EG-typgodkännandeintyget och termen $M_{i,CS}$ ska ersättas med värdet $M_{CO_2,C,5}$ (blandad körning) hämtat från punkt 2.5.3.1. i EG-typgodkännandeintyget för fordon H, L, eller M, beroende på vad som är tillämpligt.

K_{ind} är interpoleringskoefficienten för det berörda enskilda fordonet för den tillämpliga WLTP-provningscykeln enligt punkt 4.5.3 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.”

b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

”1a. Om det finns fler än ett mätvärde registrerat i punkterna 2.5.1.1.3., 2.5.1.2.3., 2.5.3.1 eller 2.5.3.2 i ett EG-typgodkännandeintyg ska de värden för $M_{CO_2,C,5}$ eller $M_{CO_2,CD}$ som avses i punkt 1 i denna bestämmelse fastställas på följande sätt:

a) Om det är en mätning: det sammantagna värdet som registrerats för provning 1.

b) Om det är två mätningar: medelvärdet av de två sammantagna värden som registrerats för provning 1 och 2.

c) Om det är tre mätningar: medelvärdet av de tre sammantagna värden som registrerats för provning 1, 2 och 3.”

2. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2.1 andra stycket ska sista meningen ersättas med följande:

”När det gäller icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon ska de NEDC-koldioxidvärden som är avsedda att användas som referensvärden i avsnitt 3 bestämmas genom fysiska fordonsprovningar i stället för simuleringar med korrelationsverktyg. De fysiska mätningarna ska utföras i enlighet med de relevanta bestämmelser för fysiska fordonsprovningar som anges i denna bilaga. Indata för de fysiska fordonsprovningarna ska bestämmas och lämnas till typgodkännandemyndigheten eller, beroende på vilket som är tillämpligt, till den tekniska tjänsten i enlighet med punkt 2.4.”

b) I punkt 2.2a ska led a ersättas med följande:

”a) Korrigeringen av WLTP-provningsresultaten för koldioxidmassutsläpp i enlighet med tillägg 2 i underbilaga 6 och tillägg 2 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 ska tillämpas på alla sådana provningsresultat trots bestämmelserna i punkt 3.4.4a i tillägg 2 i underbilaga 6 och punkt 1.1.4a i tillägg 2 i underbilaga 8 till bilaga XXI till den förordningen.”

c) I punkt 2.4 ska tabell 1 ändras på följande sätt:

i) I post 24 ska texten i den andra kolumnen under ”Indataparametrar för korrelationsverktyget” ersättas med orden ”Servicebatteriets kapacitet”.

ii) Posterna 38–41 ska ersättas med följande:

”38	WLTP-koldioxidvärde, fas 1 (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1. i tillägg 8a till bilaga I till (EU) 2017/1151	<i>Ej korrigerat uppmätt värde av M_{CO₂,p,1} för fas ”låg”.</i>
39	WLTP-koldioxidvärde, fas 2 (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	g CO ₂ /km	Som ovan.	<i>Ej korrigerat uppmätt värde av M_{CO₂,p,1} för fas ”medel”.</i>
40	WLTP-koldioxidvärde, fas 3 (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	g CO ₂ /km	Som ovan.	<i>Ej korrigerat uppmätt värde av M_{CO₂,p,1} för fas ”hög”.</i>
41	WLTP-koldioxidvärde, fas 4 (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	g CO ₂ /km	Som ovan.	<i>Ej korrigerat uppmätt värde av M_{CO₂,p,1} för fas ”extra hög”.</i>

iii) I post 60 ska texten i den andra kolumnen under ”Inmatningsparametrar för korrelationsverktyget” ersättas med orden ”WLTP-växelströmsomvandlare (DC/DC-omvandlare – lågspänningssidan – för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)

iv) I post 61 ska texten i den andra kolumnen under ”Indataparametrar för korrelationsverktyget” ersättas med orden ”Servicebatteriets ström”.

v) Post 75 ska utgå.

vi) Post 77 ska ersättas med följande:

”77	Korrigerat uppmätt WLTP-koldioxidvärde (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon) för fordon H och/eller L	g/km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I till (EU) 2017/1151	<i>Uppmätta koldioxidutsläpp för fordon H och L totalt efter alla tillämpliga korrigeringar, M_{CO₂,c,5}. Om 2 eller 3 WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges (utom för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon, för vilka endast det sista typgodkännandevärdet ska tillhandahållas).”</i>
-----	--	------	--	---

vii) Följande poster ska läggas till som posterna 79–101:

79	Laddningstömmande WLTP-koldioxidresultat (blandad körning)	g CO ₂ /km	Punkt 2.5.3.2 i tillägg 4 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	Laddningstömmande koldioxidmassutsläpp vid blandad körning $M_{CO_2,CD}$ (medelvärde vid två eller tre provningar) för typ I-provning beräknat enligt punkt 4.1.2 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 (endast externt laddbara hybridfordon)
80	WLTP-koldioxidutsläpp, blandad körning, viktat med användningsfaktor (mätvärde)	g CO ₂ /km	Beräknat enligt punkt 4.1.3.1 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151	Beräknade viktade resultat för blandad körning (mätvärden) i enlighet med artikel 7a.1c i denna förordning (endast externt laddbara hybridfordon)
81	WLTP-koldioxidutsläpp, blandad körning, viktat med användningsfaktor (uppgivet värde)	g CO ₂ /km	Punkt 2.5.3.3 i EG-typgodkännandeintyget	Beräknade viktade resultat för blandad körning (uppgivna värden) hämtade från punkt 2.5.3.3 i EG-typgodkännandeintyget (endast externt laddbara hybridfordon)
82	WLTP-ekvivalent helelektrisk räckvidd (EAER), blandad körning	km	Punkt 2.5.3.7.2 (EAER) i EG-typgodkännandeintyget	Ekvivalent helelektrisk räckvidd (EAER), blandad körning (endast externt laddbara hybridfordon)
83	Indexnummer för övergångscykeln	—	Punkt 2.1.1.4.1.4 i tillägg 8a till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	för externt laddbara hybridfordon: ange indexnumret för övergångscykeln
84	Relativ elenergiförändring (REECi) för varje laddningstömmande provning	—	Beräknad i enlighet med punkt 3.2.4.5.2 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151	Ange REECi för varje CD-prov
85	NEDC-koldioxidutsläpp vid laddningsbevarande (uppgivna värden, villkor B)	g CO ₂ /km	Informationsdokument (tillägg 3 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151) (För icke externt laddbara hybridfordon: punkt 3.5.7.2.1 För externt laddbara hybridfordon: punkt 3.5.7.2.2)	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM). För icke externt laddbara hybridfordon: uppgivet NEDC-koldioxidvärde, blandad körning. För externt laddbara hybridfordon: uppgivet laddningsbevarande koldioxidmassutsläpp, blandad körning (NEDC villkor B)
86	Laddningstömmande NEDC-koldioxidutsläpp (uppgivna värden, villkor A)	g CO ₂ /km	Informationsdokument (punkt 3.5.7.2.3 i tillägg 3 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151)	Koldioxidutsläpp, blandad körning, uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM) (endast externt laddbara hybridfordon)
87	NEDC-koldioxidutsläpp, viktat, blandad körning (uppgivet värde)	g CO ₂ /km	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM) (endast externt laddbara hybridfordon)

88	NEDC-elräckvidd för externt laddbara hybridfordon (uppgivet värde)	km	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM) (endast externt laddbara hybridfordon)
89	K _{CO2} -faktor för korrigering av laddningsbevarande läge	(g/km)/ (Wh/km)	punkt 2.3.2 i tillägg 2 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151	Koefficient för RCB-korrigering av koldioxidmassutsläpp för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon
90	Hybridfordonskonfiguration (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3, eller P4) (""))	—		Har fordonet en elmaskin som används för framdrivning och generering av energi i position P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4, eller en kombination av dessa? Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
91	Maximal uteffekt för varje elmaskin (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (""))	kW	Punkt 3.3.1.1.1 i tillägg 3 till bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
92	Maximalt utgående vridmoment för varje elmaskin (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (""))	Nm		Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
93	Kvoten mellan rotationshastighet och referensrotationshastighet (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) för varje elmaskin (""))	—		Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
94	Kapacitet hos det uppladdningsbara energilagringssystemet	Ah	Punkt 3.3.2.3 i tillägg 3 i bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
95	Ström från det uppladdningsbara energilagringssystemet	A	Tillägg 3 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151	Tidsserievärden på 20 Hz som används för de prover som tagits om vid 1 Hz
96	Tekniktyp för det uppladdningsbara elenergilagringssystemet	—	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a i bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
97	Initial laddningsstatus i det uppladdningsbara elenergilagringssystemet	%		Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)
98	Antal celler i det uppladdningsbara elenergilagringssystemet		Punkt 3.3.2.1 i tillägg 3 i bilaga I till förordning (EU) 2017/1151	Uppgift från tillverkare av originalutrustning (OEM)

99	Nominell/tidsseriespänning för det uppladdningsbara energilagringssystemet	V	Tillägg 3 i underbilaga 8 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151	Nominella eller tidsserievärdet som används för provningen (minst 20 Hz)
100	Funktion för frihjul med motor på tomgång	—	J/N	Har fordonet en funktion för frihjul med motor på tomgång (möjliggör att motorn går på tomgång då fordonet frirullar för att spara bränsle)?
101	Funktion för frihjul med avstängd motor	—	J/N	Har fordonet en funktion för frihjul med motoravstängning (möjliggör att motorn stängs av då fordonet frirullar för att spara bränsle)?

(^(*)) P0: Elmaskinen är ansluten till motorns drivrem och har därför motorhastigheten som referenshastighet.

P1: Elmaskinen är ansluten till motorns vevaxel och har därför motorhastigheten som referenshastighet.

P2: Elmaskinen är monterad direkt uppströms transmissionen (växellåda eller kontinuerligt varierbar utväxling) och har därför transmissionens ingångshastighet som referenshastighet.

P2 planetväxel: Elmaskinen är ansluten till en planetväxel som inte är ansluten till den inre förbränningsmotorn eller den slutliga utväxlingen, här kallad planetsidan. I detta fall kan hastighetskvoten specificeras som förhållandet mellan elmaskinen och planetsidans rotationshastighet (referenshastigheten), som återspeglar en reduceringsväxels hastighetsökande/hastighetsminskande verkan.

P3: Elmaskinen är direkt uppströms drivaxelns slutliga utväxling, och har därför den slutliga utväxlingens ingående rotationshastighet som referenshastighet (detta omfattar elmaskiner som är monterade på en planetväxel vid den slutliga utväxlingen). Ett fordon kan ha upp till två P3-maskiner (en för framaxeln (P3a) och en för bakaxeln (P3b)).

P4: Elmaskinen är nedströms den slutliga utväxlingen, och har därför hjulhastigheten som referenshastighet. Ett fordon kan ha upp till fyra P4-motorer (en för varje hjul, där P4a avser framhjulen och P4b avser bakhjulen).

Ytterligare specifikationer av dessa indata ska anges i korrelationsverktygets indatamall.”

d) I punkt 4.2.1.4.2 andra stycket ska följande mening läggas till:

”För led d, då vägmotståndskoefficienterna för vägmotståndsmatrisfamiljen har bestämts i enlighet med punkt 2.3.8.2.1a, får vägmotståndskoefficienterna för enskilda fordon bestämmas i enlighet med den formel som anges i punkt 4.2.1.5 andra stycket.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1.2c ska tillämpas från och med den 1 januari 2020.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 31 oktober 2019.

På kommissionens vägnar

Ordförande

Jean-Claude JUNCKER