KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2020/759,

8. juuni 2020,

millega muudetakse rakendusotsust (EL) 2016/588, et hõlmata teatavatel alternatiivkütustel töötada saavatesse sõiduautodesse paigaldatud 12-voldiste suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatorite kasutamine

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011, ([1]) eelkõige selle artikli 11 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

(1) 17. oktoobril 2019 esitasid tootjad ŠKODA AUTO, a.s, FORD-Werke GmbH, Groupe RENAULT, FCA Italy S.p.A., SEAT S.A., Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA ja OPEL Automobile GmbH ühiselt komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 ([2]) artikli 12a kohase taotluse komisjoni rakendusotsuse (EL) 2016/588 ([3]) muutmiseks, et laiendada uuendusliku tehnoloogia heakskiitmist teatavatele alternatiivkütustel töötada saavatele sõiduautodele.

(2) Eelkõige leidsid taotluse esitajad, et kuna veeldatud naftagaasil (LPG) või surumaagaasil (CNG) töötada saavate sõiduautode osakaal suureneb, peaks rakendusotsuse (EL) 2016/588 kohaldamisala hõlmama ka 12-voldiste suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatorite kasutamist sellistes autodes ning mõnda katsemeetodi tegurit tuleks vastavalt kohandada.

(3) Komisjon hindas taotlust kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikliga 11, rakendusmäärusega (EL) nr 725/2011 ning tehniliste suunistega, mille järgi koostatakse uuendusliku tehnoloogia heakskiitmise taotlus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 ([4]) (2018. aasta juuli versioon) ([5]). Komisjon leidis, et taotlus on veeldatud naftagaasil ja surumaagaasil töötavate sõidukite puhul põhjendatud ning seetõttu tuleks selliste sõidukite puhul kasutatava 12-voldise suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatori minimaalset nõutavat kasutegurit kohandada, et võtta arvesse selle uuendusliku tehnoloogia kasutamist sõidukites, mis saavad töötada kõnealuste kütustega.

(4) Samuti on asjakohane ja teiste heakskiiduotsustega kooskõlas käsitleda ka E85-l töötada saavate sõidukite olukorda. Selliste sõidukite puhul tuleks eelkõige selgitada, et E85 piiratud kättesaadavuse tõttu liidu turul tervikuna ei ole asjakohane eristada seda kütust bensiinist, et määrata kindlaks 12-voldise suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatori kasutamisest tulenev CO_2-heite vähenemine.

(5) Seepärast tuleks rakendusotsust (EL) 2016/588 vastavalt muuta,

---

([1]) ELT L 111, 25.4.2019, lk 13.

([2]) Komisjoni 25. juuli 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 725/2011, millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO_2-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 194, 26.7.2011, lk 19).

([3]) Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta rakendusotsus (EL) 2016/588, millega kiidetakse heaks suure kasuteguriga 12-voldistes vahelduvvoolugeneraatorites kasutatav tehnoloogia kui uuenduslik tehnoloogia sõiduautode CO_2-heite vähendamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 101, 16.4.2016, lk 25).

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

([5]) https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Muudatus

Rakendusotsust (EL) 2016/588 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) generaatori kasutegur on vähemalt:

i) 73,8 % muude bensiinil või E85-l töötavate sõidukite puhul kui turbomootoriga sõidukid;

ii) 73,4 % bensiinil või E85-l töötavate turbomootoriga sõidukite puhul;

iii) 74,2 % diiselmootoriga sõidukite puhul;

iv) 74,6 % muude veeldatud naftagaasil (LPG) töötavate sõidukite puhul kui turbomootoriga sõidukid;

v) 74,1 % veeldatud naftagaasil töötavate turbomootoriga sõidukite puhul;

vi) 76,3 % muude surumaagaasil (CNG) töötavate sõidukite puhul kui turbomootoriga sõidukid;

vii) 75,7 % surumaagaasil töötavate turbomootoriga sõidukite puhul.“

2) Artiklisse 3 lisatakse järgmised lõiked:

„3. Kui uuenduslik tehnoloogia on paigaldatud kahe- või segakütuselisele sõidukile, registreerib tüübikinnitusasutus CO_2-heite vähenemise järgmiselt:

a) bensiini ja gaaskütust kasutavate kahekütuseliste sõidukite CO_2-heite vähenemise väärtus veeldatud naftagaasi või surumaagaasi puhul;

b) bensiini ja E85 kasutavate segakütuseliste sõidukite CO_2-heite vähenemise väärtus bensiini puhul.

4. Sertifitseeritud CO_2-heite vähenemist, mis on registreeritud ökoinnovatsioonikoodiga nr 17, võib võtta arvesse tootjate keskmise eriheite arvutamisel üksnes kuni 2020. kalendriaastani (kaasa arvatud).“

3) Lisa tabelid 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„Tabel 2

Efektiivvõimsuse kulu

Mootoritüüp	Efektiivvõimsuse kulu (V_{pe}) [l/kWh]
Bensiinil/E85-l töötav mootor	0,264
Bensiinil/E85-l töötav turbomootor	0,280
Diiselmootor	0,220
Veeldatud naftagaasil töötav motor	0,342
Veeldatud naftagaasil töötav turbomootor	0,363
	Efektiivvõimsuse kulu (V_{pe}) [m^3/kWh]
Surumaagaasil (G20) töötav motor	0,259
Surumaagaasil (G20) töötav turbomootor	0,275

Tabel 3

Kütuse ümberarvestustegur (CF)

Kütuseliik	Ümberarvestustegur	
	[100 g CO_2/l]	[g CO_2/l]
Bensiin/E85	23,3	2 330
Diisel	26,4	2 640
Veeldatud naftagaas	16,3	1 629
	[100 g CO_2/m^3]	[g CO_2/m^3]
Surumaagaas (G20)	18,0	1 795”

Artikkel 2

Jõustumine

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

Brüssel, 8. juuni 2020

Komisjoni nimel
eesistuja
Ursula VON DER LEYEN