PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/2043

ze dne 18. prosince 2018,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2017/1153 s cílem objasnit zkušební podmínky WLTP a zajistit monitorování údajů pro schválení typu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel ([1]), a zejména na čl. 13 odst. 7 první pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Aby se zohlednil rozdíl mezi úrovní emisí CO_2 stanovenou v rámci nového evropského zkušebního cyklu (NEDC) a úrovněmi emisí CO_2 stanovenými v rámci nového celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP), zavedlo nařízení Komise (EU) 2017/1153 ([2]) metodiku pro korelaci hodnot emisí CO_2, pokud jde o osobní automobily.

(2) Tato metodika má přinést výsledky, které zajistí, aby požadavky na snížení stanovené v nařízení (ES) č. 443/2009 byly srovnatelně přísné v rámci starých i nových zkušebních postupů. Schvalovací orgány a technické zkušebny by proto měly společně s výrobci usilovat o zajištění toho, aby zkoušky WLTP a NEDC, které jsou prováděny pro účely tohoto nařízení, byly prováděny za zkušebních podmínek, které jsou srovnatelné a v souladu s cílem tohoto nařízení.

(3) Za tímto účelem je nezbytné vyjasnit některé aspekty zkušebních podmínek WLTP, které by měly platit u korelací prováděných s cílem poskytnout údaje o sledování emisí CO_2 v rámci WLTP a NEDC u vozidel nově registrovaných v roce 2020. Výsledky uvedeného vyjasnění by měly platit, aniž by byl dotčen postup a požadavky stanovené v nařízení Komise (EU) 2017/1151 ([3]) a aniž by tím byla ovlivněna platnost jakéhokoli schválení typu uděleného na tomto základě.

(4) V roce 2020 je rovněž nezbytné určit rozdíl mezi hodnotami emisí CO_2 vykazovanými výrobci pro účely schválení typu z hlediska emisí a hodnotami naměřenými podle nařízení (EU) 2017/1151. Výrobci by proto měli být povinni za pomoci naměřených hodnot pro vozidlo H a L jakožto vstupních údajů interpolační metody vypočítat hodnoty emisí CO_2 WLTP u všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v kalendářním roce 2020 a oznámit je Komisi.

(5) U omezeného počtu interpolačních rodin budou v roce 2020 k dispozici pouze hodnoty naměřené u vozidla H. Počet těchto rodin by měl být pečlivě sledován, přičemž by Komise měla zvážit vynětí těchto rodin z výpočtu referenčních údajů pro rok 2020, pokud by došlo k významnému nárůstu počtu těchto rodin ve srovnání se situací v roce 2018.

(6) Měla by se zvýšit transparentnost testování emisí, a proto by Komisi měly být zpřístupněny údaje o zkouškách WLTP a o výsledcích korelace. To Komisi umožní rychle identifikovat a řešit otázky a možné nesrovnalosti související s prováděním postupů. Z tohoto důvodu by měla být vyplněna tabulka vstupních údajů pro každou provedenou zkoušku WLTP a kompletní tabulka by měla být předána Komisi jako součást výměny údajů prostřednictvím korelačního nástroje. Pro zajištění důvěrnosti by měl být soubor vstupních údajů před jeho předáním zašifrován.

(7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

([1]) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

([3]) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) 2017/1153 se mění takto:

1) Vkládá se nový článek 7a, který zní:

„*Článek 7a*

Hlášení výsledků měření WLTP

1. Výrobci vypočítají kombinovanou hodnotu CO_2 pro každý nový osobní automobil registrovaný v roce 2020 v souladu se vzorcem uvedeným ve druhém pododstavci bodu 3.2.3.2.4 dílčí přílohy 7 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151, kde se u dotyčné interpolační rodiny výrazy $M_{CO2\text{-}H}$ a $M_{CO2\text{-}L}$ nahradí hodnotami $M_{CO2,C,5}$ převzatými z bodů 2.5.1.1.3 (vozidlo H) a 2.5.1.2.3 (vozidlo L) certifikátu ES schválení typu podle vzoru uvedeného v dodatku 4 přílohy I nařízení (EU) 2017/1151.

Pokud jsou kombinované emise CO_2 jednotlivého vozidla stanoveny pouze s odkazem na vozidlo H, poskytnou výrobci hodnotu $M_{CO2,C,5}$ převzatou z bodu 2.5.1.1.3 (vozidlo H) certifikátu ES schválení typu.

Výrobci předloží Komisi uvedené hodnoty emisí CO_2 spolu s hodnotami $M_{CO2,C,5}$ použitými pro výpočet nejpozději do tří měsíců po obdržení oznámení Komise o předběžných údajích za rok 2020 načtením uvedených údajů na účet výrobce v úložišti obchodních údajů Evropské agentury pro životní prostředí.

2. Pokud údaje uvedené v odstavci 1 nejsou předloženy ve stanovené lhůtě, převezme Komise hodnotu zaznamenanou v bodě 2.5.1.2.3 certifikátu ES schválení typu a považuje ji za kombinované emise CO_2 pro účely odstavce 1 u všech nových registrovaných vozidel v rámci interpolační rodiny, pro niž byl vydán certifikát schválení typu, a v případě potřeby hodnotu uvedenou v bodě 2.5.1.1.3 pro ty rodiny, u nichž jsou k dispozici pouze měření vozidla H.

3. Komise sleduje počet interpolačních rodin, u nichž jsou emise CO_2 stanoveny s odkazem na vozidlo H výhradně u každého výrobce, a v případě nárůstu počtu těchto rodin ve srovnání se situací v roce 2018 posoudí dopad tohoto nárůstu na výpočet uvedený v odstavci 1 a případně tyto rodiny z tohoto výpočtu vyjme.“

2) Příloha I se mění takto:

a) vkládají se nové body 2.2a a 2.2b, které zní:

„2.2a Zkušební podmínky WLTP

Aby bylo možno zkoušku WLTP považovat za relevantní podle bodu 2.2 a pro účely určení vstupních údajů stanovených v bodě 2.4, použijí se zkušební podmínky stanovené v příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 s touto přesností:

a) Korekce výsledků zkoušky WLTP u hmotnostních emisí CO_2 v souladu s dodatkem 2 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 se použije na všechny takové výsledky zkoušek bez ohledu na ustanovení v bodě 3.4.4 písm. a) uvedeného dodatku;

b) Aniž jsou dotčeny požadavky nařízení (EU) 2017/1151, pokud je zkušební vozidlo vybaveno technologiemi ovlivňujícími výši emisí CO_2, mimo jiné technologiemi uvedenými v položkách 42 až 50 tabulky vstupních údajů v bodě 2.4, které mají fungovat během zkoušky, musí tyto technologie fungovat během zkoušky vozidla bez ohledu na použitý zkušební postup, tj. NEDC nebo WLTP;

c) Je-li zkušební vozidlo vybaveno automatickou převodovkou, použije se stejný řidičem volitelný režim bez ohledu na použitý zkušební postup. V případě, kdy se pro zkoušky WLTP použijí nejlepší a nejhorší režimy v souladu s bodem 1.2 písm. c) dodatku 6 k dílčí příloze 8 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151, použije se nejhorší scénář jako vstup do korelačního nástroje, jakož i pro jakoukoli fyzickou zkoušku NEDC;

d) Pokud je zkušební vozidlo vybaveno manuální převodovkou, definuje se výraz $n_{min_drive_set}$ podle vzorce stanoveného v bodě 2 písm. k) podbodě c) dílčí přílohy 2 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151.

Se souhlasem schvalovacího orgánu nebo případně technické zkušebny může výrobce vypočítat postup řazení rychlostí odlišně za předpokladu, že je to odůvodněno jízdními vlastnostmi vozidla a že dodatečné bezpečnostní rozpětí výkonu uplatňované v souladu s bodem 3.4 dílčí přílohy 2 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 nepřesahuje 20 %.

Podmínky uvedené v písmenech a) až d) se použijí pro účely korelace provedené podle tohoto nařízení, aniž jsou dotčena ustanovení nařízení (EU) 2017/1151 a schválení typu udělená podle uvedeného nařízení.

2.2b Použití zkušebních podmínek WLTP

Požadavky na přesnost uvedené v bodě 2.2a písm. a) až d) se použijí v souladu s těmito ustanoveními:

a) Pro nové typy vozidel od vstupu tohoto nařízení v platnost;

b) Pro stávající typy vozidel poskytnou výrobci u těch typů vozidel, jež pokrývají vozidla uvedená na trh v roce 2020, schvalovacímu orgánu důkazy, na jejichž základě schvalovací orgán potvrdí, zda byly při zkouškách schválení typu WLTP zkušební podmínky uvedené v bodě 2.2a písm. a) až d) splněny.

V potvrzení se uvede identifikátor interpolační rodiny a potvrzení u každé ze zkušebních podmínek uvedených v písmenech a) až d). Schvalovací orgán vydá výrobci potvrzení a zajistí, aby toto potvrzení bylo zaznamenáno a mohlo být na žádost Komise neprodleně zpřístupněno.

Nemůže-li schvalovací orgán potvrdit, že byla splněna jedna nebo více zkušebních podmínek, zajistí výrobce, aby pod dohledem schvalovacího orgánu nebo technické zkušebny došlo k provedení nové zkoušky WLTP, nebo případně série zkoušek podle dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151, přičemž u dotyčné interpolační rodiny uplatní zkušební podmínky stanovené v bodě 2.2a písm. a) až d), včetně nové korelace v souladu s tímto nařízením.

Pokud není splněna pouze zkušební podmínka uvedená v bodě 2.2a písm. a), může výrobce tuto hodnotu opravit v tabulce vstupních údajů, aniž by musel provést novou zkoušku WLTP.

Schvalovací orgán nebo případně určená technická zkušebna zaznamenají výsledky přezkoušení nebo korekce a korelaci v souladu s bodem 5 přílohy I a úplný korelační soubor založený na vstupních údajích z přezkoušení předá v souladu s bodem 3.1.1.2 nejpozději do 30. dubna 2021 Komisi.“

b) Bod 2.4 se mění takto:

i) v prvním pododstavci se doplňuje tato věta:

„Tabulka vstupních údajů se vyplní pro každou provedenou zkoušku WLTP.“

ii) Tabulka 1 se mění takto:

— v položce 56 se znění uvedené ve sloupci „Poznámky“ nahrazuje tímto:

„Soubor: Údaje palubního diagnostického systému a vozidlového dynamometru, 1 Hz pro palubní diagnostické systémy a 10 Hz pro vozidlový dynamometr, rozlišení 0,1 km/h“

— v položce 57 se znění uvedené ve sloupci „Poznámky“ nahrazuje tímto:

„Soubor: 1 Hz, Vypočítaný teoretický rychlostní stupeň, jejž je nutno uvést u vozidla H a L (v příslušných případech)“

— v položce 61 se znění uvedené ve sloupci „Poznámky“ nahrazuje tímto:

„Soubor: 1 Hz (frekvence odběru vzorků přístroje 20 Hz), rozlišení 0,1 A, externí měřič synchronizovaný s vozidlovým dynamometrem“

— Položka 67 se nahrazuje tímto:

„67	Regenerativní faktor K_i multiplikativní/aditivní pro vozidlo H a L	—	Dodatek 1 dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151	*Pro vozidla bez periodicky regenerativních systémů se tato hodnota rovná 1.*“

— doplňují se nové odrážky, které znějí:

„69	Hodnota zahřívání paliva	kWh/l	Dodatek 2 dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151	*Hodnota podle tabulky A6.App2/1 nařízení (EU) 2017/1151*
70	Spotřeba paliva při zkoušce WLTP u vozidla H a L	l/100 km	Bod 6 dílčí přílohy 7 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151	*Nevyvážená spotřeba paliva u zkoušky typu 1*
71	Jmenovité napětí systému REESS	V	Podle DIN EN 60050–482	*Pro nízkonapěťovou baterii, jak je popsáno v dodatku 2 dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151*
72	Korekční faktor rodiny ATCT	—	Dílčí příloha 6a k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151	*Korekční faktor rodiny ATCT (korekce 14 °C)*
73	Korekce rychlosti a vzdálenosti při zkoušce WLTP	—	Nařízení (EU) 2017/1151	*Korekce provedena?* *0 = Ne | 1 = Ano*
74	Korekce RCB při zkoušce WLTP	—	Dodatek 2 dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151	*Korekce provedena?* *0 = Ne | 1 = Ano*
75	Počet zkoušek WLTP	1, 2 nebo 3		*Uveďte, zda údaje ze zkoušek pochází z první, druhé nebo třetí zkoušky WLTP*
76	Deklarovaná hodnota CO_2 podle WLTP u vozidla H a/nebo L	g/km	Prohlášení výrobce	*Deklarovaná hodnota pro vozidlo H a L podle WLTP. Hodnota, která má zahrnovat všechny korekce (v příslušných případech).*
77	Naměřená hodnota CO_2 podle WLTP upravená pro vozidlo H a/nebo L	g/km	*Hodnoty $MCO_{2,C,5}$ z dodatku 4 k příloze I nařízení (EU) 2017/1151*	*Kombinované naměřené emise CO_2 u vozidla H a L po všech příslušných korekcích. V případě 2 a 3 zkoušek WLTP musí být předloženy všechny naměřené výsledky.*
78	Přezkoušení WLTP	—	Bod 2.2b. písm. b) přílohy I	*Uveďte, které zkušební podmínky uvedené v bodě 2.2a písm. a) až d) přílohy I byly podrobeny přezkoušení.*“

c) bod 3.1.1.1 se mění takto:

i) písmeno a) se zrušuje;

ii) v písmenu c) se bod iii) nahrazuje tímto:

„iii) vstupní údaje uvedené v bodě 2.4“;

iii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Aby se zajistila důvěrnost, musí být souhrnný soubor uvedený v písmenu c) zašifrován.“

d) bod 3.1.1.2 se nahrazuje tímto:

„3.1.1.2 Úplný korelační soubor

Pokud byl originál korelační výstupní zprávy vydán v souladu s bodem 3.1.1.1, schvalovací orgán nebo případně určená technická zkušebna načtou souhrnný soubor uvedený v bodě 3.1.1.1 písm. c) do serveru Komise, odkud zasílatel obdrží odpověď (s příslušnými útvary Komise v kopii), včetně náhodně vygenerovaného celého čísla mezi 0 a 99, což je kód *hash* souhrnného souboru, kterým se originálu výstupní zprávy opatřenému digitálním podpisem na serveru Komise jednoznačně přiřadí uvedené číslo.

Schvalovací orgán nebo případně technická zkušebna vytvoří kompletní korelační soubor, jehož součástí je originál korelační výstupní zprávy uvedený v bodě 3.1.1.1 a odpověď zaslaná ze serveru Komise. Soubor bude spravovat schvalovací orgán jako zkušební zprávu v souladu s přílohou VIII směrnice 2007/46/ES.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Ustanovení čl. 1 odst. 2 písm. c) a d) se použije ode dne 1. února 2019.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 18. prosince 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER