KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/2043

af 18. december 2018

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 for at præcisere betingelserne for WLTP-prøvning og om overvågning af typegodkendelsesdata

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ([1]), særlig artikel 13, stk. 7, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at tage højde for niveauforskellen mellem de CO_2-emissioner, der er fastsat i henhold til New European Test Cycle (NEDC), og dem, der er fastsat i henhold til den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLPT), er der i medfør af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 ([2]) fastsat en metode til korrelation af CO_2-emissionsværdierne for så vidt angår personbiler.

(2) Korrelationsmetoden skal give resultater, som sikrer, at de reduktionskrav, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009, er lige strenge under de gamle og de nye testprocedurer. Godkendelsesmyndighederne og de tekniske tjenester bør derfor sammen med fabrikanterne stræbe efter at sikre, at WLTP- og NECD-prøvninger udført i henhold til denne forordning opfylder prøvningsbetingelser, der er sammenlignelige og sammenhængende med forordningens målsætninger.

(3) Det er derfor nødvendigt at præcisere visse aspekter af de WLTP-prøvningsbetingelser, som bør gælde for foretagne korrelationer med henblik på WLTP- og NECD-overvågning af CO_2-emissionsværdier for nyregistrerede køretøjer i 2020. Disse præciseringer bør finde anvendelse, uden at det berører proceduren og kravene i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ([3]), og uden at det påvirker gyldigheden af de typegodkendelser, der er udstedt på grundlag heraf.

(4) Det er ligeledes nødvendigt at fastslå forskellen i 2020 mellem de CO_2-emissionsværdier, som fabrikanterne oplyser med henblik på emissionstypegodkendelse, og de værdier, der måles i henhold til forordning (EU) 2017/1151. Fabrikanterne bør derfor pålægges at beregne og rapportere WLTP-CO_2-emissionsværdier for alle nye personbiler, der registreres i kalenderåret 2020, idet de anvender måleværdier for køretøj H og L som input til interpolationsmetoden.

(5) For et begrænset antal interpolationsfamilier vil kun køretøj H's måleværdier være tilgængelige i 2020. Antallet af disse familier bør overvåges nøje, og Kommissionen bør overveje at udelukke disse familier fra beregningen af referencedataene for 2020, hvis der sker en stigning i antallet af sådanne familier sammenlignet med situationen i 2018.

(6) Gennemsigtigheden i emissionsprøvningen bør forbedres, og data fra WLTP-prøvninger såvel som korrelationsresultaterne bør derfor stilles til rådighed for Kommissionen. Det vil gøre det muligt for Kommissionen hurtigt at identificere og afhjælpe problemer og eventuelle uoverensstemmelser i gennemførelsen af procedurerne. Af den årsag bør inputdatamatrixen for hver udført WLTP-prøvning udarbejdes og fremsendes til Kommissionen i sin helhed som del af dataudvekslingen via korrelationsværktøjet. For at sikre fortroligheden bør inputdatafilen krypteres ved fremsendelsen.

(7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Klimaændringer —

([1]) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige testprocedure og om ændring af forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 679).

([3]) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 foretages følgende ændringer:

1) Følgende artikel 7a tilføjes:

»*Artikel 7a*

Rapportering af WLTP-måleresultater

1. Fabrikanterne beregner den kombinerede CO_2-værdi for hver ny personbil, som registreres i 2020, i overensstemmelse med den formel, der er fastsat i andet afsnit i punkt 3.2.3.2.4 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, hvor M_{CO2-H} og M_{CO2-L} for de pågældende interpolationsfamilier erstattes af værdierne $M_{CO2,C,5}$, der stammer fra punkt 2.5.1.1.3 (køretøj H) og 2.5.1.2.3 (køretøj L) i EF-typegodkendelsesattesten som angivet i modellen i tillæg 4 til bilag I til forordning (EU) 2017/1151.

Hvis det enkelte køretøjs kombinerede CO_2-emissioner udelukkende fastsættes ved henvisning til køretøj H, angiver fabrikanterne værdien $M_{CO2,C,5}$ fra punkt 2.5.1.1.3 (køretøj H) i EF-typegodkendelsesattesten.

Fabrikanterne indgiver senest tre måneder efter modtagelse af Kommissionens meddelelse om foreløbige data for 2020 disse CO_2-emissionsværdier sammen med de $M_{CO2,C,5}$ -værdier, der er anvendt til beregningen, til Kommissionen ved at uploade dataene under deres profil i Det Europæiske Miljøagenturs Business Data Repository.

2. Hvis de i stk. 1 nævnte data ikke indgives inden den fastsatte frist, tager Kommissionen den værdi, der er registreret under punkt 2.5.1.2.3. i EF-typegodkendelsesattesten og betragter denne værdi som de kombinerede CO_2-emissioner med henblik på stk. 1 for alle nyregistrerede køretøjer i den interpolationsfamilie, som typegodkendelsesattesten er udstedt for, og, hvis det er passende, den værdi, der er angivet i punkt 2.5.1.1.3 for de familier, hvor kun målinger for køretøj H er tilgængelige.

3. Kommissionen overvåger antallet af interpolationsfamilier, for hvilke CO_2-emissionerne udelukkende fastsættes ved henvisning til køretøj H, for hver fabrikant, og vurderer i tilfælde af en stigning i antallet af sådanne familier sammenlignet med situationen i 2018 virkningen af denne stigning på den i stk. 1 nævnte beregning og udelukker, hvis det er passende, disse familier fra beregningen.«

2) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som punkt 2.2a. og 2.2.b:

»2.2a. WLTP-prøvningsbetingelser

For at WLTP-prøvningen kan betragtes som relevant, jf. punkt 2.2, og med henblik på at fastslå det i punkt 2.4 omhandlede indgangsdatasæt, finder prøvningsbetingelserne i bilag XXI til forordning 2017/1151 anvendelse med følgende præciseringer:

a) Korrektionen af WLTP-prøvningens resultater for CO_2-masseemissioner, jf. tillæg 2 til underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, finder anvendelse på alle sådanne prøvningsresultater, uanset bestemmelserne i punkt 3.4.4, litra a), i nævnte tillæg.

b) Hvis prøvningskøretøjet er udstyret med teknologier, som påvirker dets CO_2-præstationer, herunder, men ikke udelukkende, teknologier som omhandlet i punkt 42-50 i den i punkt 2.4 fastsatte inputdatamatrix, og som efter planen skal fungere under prøvningen, skal disse teknologier, med forbehold for kravene i forordning (EU) 2017/1151, fungere under køretøjsprøvningen, uanset prøvningsprocedure (dvs. NECD eller WLTP).

c) Hvis prøvningskøretøjet har automatisk transmission, anvendes den samme førervalgte driftsmåde, uanset prøvningsprocedure. Hvis der anvendes best case- og worst case-funktionsmåder i forbindelse med WLTP-prøvningerne, jf. punkt 1.2, litra c), i tillæg 6 til underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 anvendes worst-case-funktionsmåden som input til korrelationsværktøjet såvel som til fysiske NEDC-prøvninger.

d) Hvis prøvningskøretøjet har manuel transmission, defineres $n_{min_drive_set}$ ved den formel, som er fastsat i afsnit 2, litra k), nr. 3, i underbilag 2 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

Fabrikanten kan med godkendelse fra godkendelsesmyndigheden eller i givet fald den udpegede tekniske tjeneste beregne gearskiftepunkterne forskelligt, forudsat at det er berettiget ud fra køretøjets køreegenskaber, og at den yderligere strømsikkerhedsmargin, der anvendes i overensstemmelse med punkt 3.4 i underbilag 2 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, ikke overstiger 20 %.

Betingelserne i litra a)-d) finder anvendelse med henblik på den korrelation, som foretages i henhold til nærværende forordning, og berører ikke bestemmelserne i forordning (EU) 2017/1151 eller de typegodkendelser, der udstedes i henhold til nævnte forordning.

2.2b. Anvendelighed af WLTP-prøvningsbetingelserne

De i punkt 2.2a., litra a)-d), finder anvendelse i overensstemmelse med følgende:

a) For nye køretøjstyper fra denne forordnings ikrafttræden

b) For så vidt angår eksisterende køretøjstyper fremlægger fabrikanterne med hensyn til de køretøjstyper, som omfatter køretøjer, der markedsføres i 2020, beviser for godkendelsesmyndigheden, på grundlag af hvilke godkendelsesmyndigheden bekræfter, hvorvidt prøvningsbetingelserne som omhandlet i punkt 2.2a., litra a)-d), er opfyldt i WLTP-prøvningerne.

I bekræftelsen angives identifikationskoden for interpolationsfamilien og en bekræftelse med hensyn til hver af de i litra a)-d) omhandlede prøvningsbetingelser. Godkendelsesmyndigheden udsteder bekræftelsen til fabrikanten og sikrer, at bekræftelsen registreres og kan stilles til rådighed på Kommissionens anmodning uden ophold.

Hvis godkendelsesmyndigheden ikke kan bekræfte, at en eller flere prøvningsbetingelser er blevet opfyldt, sikrer fabrikanten, at den fornyede WLTP-prøvning, eller i givet fald række af prøvninger, jf. underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, udføres under en godkendelsesmyndigheds eller i givet fald den tekniske tjenestes overvågning, idet de i punkt 2.2a., litra a)-d), nævnte prøvningsbetingelser anvendes, af den pågældende interpolationsfamilie, herunder en ny korrelation i overensstemmelse med nærværende forordning.

Fabrikanten kan, i tilfælde hvor prøvningsbetingelsen nævnt i punkt 2.2a., litra a), ikke er opfyldt, korrigere værdien i inputmatrixen uden at udføre en ny WLTP-prøvning.

Godkendelsesmyndigheden eller i givet fald den udpegede tekniske tjeneste registrerer resultaterne af den fornyede prøvning eller korrektion og korrelationen i overensstemmelse med afsnit 5 i bilag I, og den fuldstændige korrektionsfil baseret på inputdata fra den fornyede prøvning fremsendes til Kommission, jf. punkt 3.1.1.2, inden den 30. april 2021.«

b) I punkt 2.4 foretages følgende ændringer:

i) Følgende punktum indsættes i første afsnit:

»Inputdatamatrixen skal udfyldes for hver udført WLTP-prøvning.«

ii) I tabel 1 foretages følgende ændringer:

— Under punkt 56 affattes teksten i kolonnen »Bemærkninger« således:

»Array: Data fra OBD og chassisdynamometer, 1 Hz for OBD og 10 Hz for chassisdynamometer, opløsning 0,1 km/h«

— Under punkt 57 affattes teksten i kolonnen »Bemærkninger« således:

»Array: 1Hz. Teoretisk beregnet gearskift angives for køretøj H og L (i givet fald)«.

— Under punkt 61 affattes teksten i kolonnen »Bemærkninger« således:

»Array: 1Hz (instrumentets samplingfrekvens 20 Hz) opløsninger på 0,1 A, ekstern måleanordning synkroniseret med chassisdynamometer«

— Punkt 67 affattes således:

»67	K_i-regenerationsfaktor additiv/multiplikativ for køretøj H og L	—	Tillæg 1 til underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*For køretøjer uden periodisk regenererende systemer er denne værdi lig med 1.*«

— Følgende led tilføjes:

»69	Opvarmningsværdi for brændstof	kWh/l	Tillæg 2 til underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Værdi ifølge tabel A6.App2/1 i forordning (EU) 2017/1151.*
70	Brændstofforbrug ved WLTP-prøvning for køretøj H og L	l/100km	Afsnit 6 i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Ikke afstemt brændstofforbrug ved Type 1-prøvning*
71	Nominel REESS-spænding	V	Ifølge DIN EN 60050-482	*For lavspændingsbatterier som beskrevet i tillæg 2 til underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151*
72	ATCT (familiekorrektionsfaktor)	—	Underbilag 6a til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*ATCT (familiekorrektionsfaktor) (14 °C korrektion)*
73	Korrektion af hastighed og afstand ved WLTP-prøvning	—	Forordning (EU) 2017/1151	*Korrektion foretaget?* *0 = Nej | 1 = Ja*
74	Korrektion for RCB ved WLTP-prøvning	—	Tillæg 2 til underbilag 6 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Korrektion foretaget?* *0 = Nej | 1 = Ja*
75	Antal WLTP-prøvninger	1, 2 eller 3		*Angiv, hvorvidt prøvningsdata stammer fra den første, anden eller tredje WLTP-prøvning*
76	Oplyst WLTP-CO_2-værdi for køretøj H og L	g/km	Fabrikantens erklæring	*Oplyst WLTP-værdi for køretøj H og L. Værdien skal omfatte alle korrektioner (hvis sådanne findes)*
77	Målt WLTP-CO_2-værdi korrigeret for køretøj H og L	g/km	$MCO_{2,C,5}$*-værdier fra tillæg 4 til bilag I til forordning (EU) 2017/1151*	*Kombinerede målte CO_2-emissioner for køretøj H og L efter alle gældende korrektioner. I tilfælde af 2 eller 3 WLTP-prøvninger skal alle målte resultater fremlægges.*
78	Fornyet WLTP-prøvning	—	Punkt 2.2b., litra b), i bilag I	*Angiv, hvilke prøvningsbetingelser som nævnt i punkt 2.2a., litra a)-d), i bilag I har været genstand for fornyet prøvning*«

c) I punkt 3.1.1.1 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) udgår.

ii) Litra c), nr. iii), affattes således:

»iii) de inputdata, der er nærmere angivet i punkt 2.4«

iii) Følgende underafsnit tilføjes:

»Den sammenfattende fil nævnt i litra c) krypteres for at sikre fortrolighed.«

d) Punkt 3.1.1.2 affattes således:

»3.1.1.2. Fuldstændig korrelationsfil

Når den originale korrelationsresultatrapport er udstedt i overensstemmelse med punkt 3.1.1.1, uploader typegodkendelsesmyndigheden eller i givet fald den udpegede tekniske tjeneste den sammenfattende fil som omhandlet i punkt 3.1.1.1, litra c), til Kommissionens server, som sender et svar tilbage til afsenderen (med kopi til de relevante tjenestegrene hos Kommissionen), der også omfatter et vilkårligt genereret heltal mellem 0 og 99, som er en hash-kode på den sammenfattende fil, der utvetydigt knytter dette tal sammen med den originale resultatrapport underskrevet digitalt af Kommissionens server.

Typegodkendelsesmyndigheden eller i givet fald den udpegede tekniske tjeneste udarbejder en fuldstændig korrektionsfil, som indeholder den originale korrelationsresultatrapport som omhandlet i punkt 3.1.1.1 og svaret fra Kommissionens server. Filen opbevares af typegodkendelsesmyndigheden som en prøvningsrapport i henhold til bilag VIII til direktiv 2007/46/EF.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1, stk. 2 litra c) og d), anvendes fra den 1. februar 2019.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. december 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand