KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/2043,

18. detsember 2018,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2017/1153 seoses WLTP katse tingimuste selgitamise ja tüübikinnitusandmete seirega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames, ([1]) eriti selle artikli 13 lõike 7 esimest lõiku,

ning arvestades järgmist:

(1) Selleks et võtta arvesse erinevust uue Euroopa sõidutsükli (NEDC) kohaselt ja uue kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) kohaselt mõõdetud CO_2 heite vahel, võeti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2017/1153 ([2]) kasutusele meetod CO_2 heite väärtuste vastavusse seadmiseks sõiduautode puhul.

(2) Vastavusmeetodiga tuleb saavutada tulemused, millega tagatakse, et määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud vähendamise nõuded on vanas ja uues katsemenetluses oma ranguselt võrreldavad. Tüübikinnitusasutused ja tehnilised teenistused peaksid seega koos tootjatega püüdma tagada, et WLTP ja NEDC katsed tehakse käesoleva määruse kohaldamiseks katsetingimustes, mis on võrreldavad ja kooskõlas käesoleva määruse eesmärgiga.

(3) Selleks on vaja selgitada teatavaid üksikasju WLTP katsetingimustes ja neid tuleks kohaldada teisenduste tegemisel selleks, et saada 2020. aastal esmaregistreeritud sõidukite CO_2 heite seireks vajalikke WLTP ja NEDC tsükli andmeid. Neid selgitusi tuleks kohaldada nii, et see ei piiraks komisjoni määruses (EL) 2017/1151 ([3]) sätestatud menetlusi ja nõudeid ega mõjutaks selle alusel heakskiidetud tüübikinnituste kehtivust.

(4) Lisaks on vaja kindlaks teha, milline on 2020. aastal erinevus selliste CO_2 heite väärtuste vahel, mille on esitanud tootjad seoses heitega seotud tüübikinnitusega, ja vastavalt määrusele (EL) 2017/1151 mõõdetud heite väärtuste vahel. Seepärast peaksid tootjad olema kohustatud arvutama kõigi uute, 2020. kalendriaastal registreeritud sõiduautode WLTP-põhised CO_2 heited, kasutades interpoleerimisel sisendväärtustena H- ja L-sõiduki mõõdetud heidet, ning esitama komisjonile sellekohase aruande.

(5) Piiratud arvu interpolatsioonitüüpkondade puhul on 2020. aastal kättesaadavad üksnes H-sõiduki mõõdetud väärtused. Selliste tüüpkondade arvu tuleks tähelepanelikult jälgida ja komisjon peaks kaaluma võimalust jätta kõnealused tüüpkonnad 2020. aasta võrdlusandmete arvutamisest välja, kui selliste tüüpkondade arv peaks võrreldes 2018. aasta olukorraga märkimisväärselt suurenema.

(6) Tuleks parandada heitekatsete läbipaistvust ning WLTP katsete andmed ja vastavusvahendi tulemused tuleks teha komisjonile kättesaadavaks. See võimaldab komisjonil kiiresti kindlaks teha menetluste rakendamisega seotud küsimused ja võimalikud vastuolud ning nendega tegeleda. Seepärast tuleks sisendandmete tabel täita iga tehtud WLTP katse kohta ja täielik tabel saata komisjonile vastavusvahendi andmevahetuse käigus. Konfidentsiaalsuse tagamiseks tuleks sisendandmekogum andmete edastamiseks krüpteerida.

(7) Käesolevas määruses ettenähtud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee arvamusega,

([1]) ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

([2]) Komisjoni 2. juuni 2017 rakendusmäärus (EL) 2017/1153, millega sätestatakse meetod, mille abil määratakse vastavusnäitajad, mis kajastavad regulatiivse katsemeetodi muudatusi, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1014/2010 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 679).

([3]) Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) 2017/1153 muudetakse järgmiselt.

1) Lisatakse järgmine artikkel 7a:

„*Artikkel 7a*

WLTP mõõtmistulemuste aruandlus

1. Tootjad arvutavad iga uue, 2020. aastal registreeritud sõiduauto CO_2 koguheite vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 7. all-lisa punkti 3.2.3.2.4 teises lõigus esitatud valemile, kus näitajad $M_{CO2\text{-}H}$ ja $M_{CO2\text{-}L}$ asendatakse asjaomase interpolatsioonitüüpkonna puhul väärtustega $M_{CO2,C,5}$, mis on võetud EÜ tüübikinnitustunnistuse kannetest 2.5.1.1.3 (H-sõiduk) ja 2.5.1.2.3 (L-sõiduk), nagu on esitatud määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liites sätestatud näidises.

Kui üksiksõiduki kogu tsükli CO_2 heide määratakse üksnes H-sõiduki puhul, esitavad tootjad $M_{CO2,C,5}$ väärtuse, mis on võetud EÜ tüübikinnitustunnistuse kandest 2.5.1.1.3 (H-sõiduk).

Tootjad esitavad komisjonile kõnealused CO_2 heite väärtused koos arvutamiseks kasutatud $M_{CO2,C,5}$ väärtustega hiljemalt kolm kuud pärast seda, kui komisjon sai kätte 2020. aasta esialgsed andmed, ning laadivad kõnealused andmed üles tootja kontole Euroopa Keskkonnaameti hallatavas ettevõtlusandmete hoidlas.

2. Kui lõikes 1 osutatud andmeid ei esitata nimetatud tähtaja jooksul, kasutab komisjon EÜ tüübikinnitustunnistuse kandes 2.5.1.2.3 registreeritud väärtust ja käsitab kõnealust väärtust lõike 1 kohaldamisel kogu tsükli CO_2 heitena kõigi selliste interpolatsioonitüüpkonna uute registreeritud sõidukite puhul, millele on tüübikinnitustunnistus väljastatud, ja vajaduse korral kandes 2.5.1.1.3 esitatud väärtust nende tüüpkondade puhul, kus on olemas üksnes H-sõiduki mõõtmisandmed.

3. Komisjon jälgib, kui palju on selliseid interpolatsioonitüüpkondi, mille puhul määratakse iga tootja CO_2 heide kindlaks lähtuvalt H-sõidukist, ja kui selliste tüüpkondade arv võrreldes olukorraga 2018. aastal suureneb, hindab, kuidas see suurenemine mõjutab lõikes 1 osutatud arvutust, ja kui see on asjakohane, jätab need tüüpkonnad arvutusest välja.“

2) I lisa muudetakse järgmiselt.

a) Lisatakse järgmised punktid 2.2a ja 2.2b:

„2.2a. WLTP katse tingimused

Selleks et WLTP katset saaks käsitada asjakohasena vastavalt punktile 2.2 ja punktis 2.4 sätestatud sisendandmete määramiseks, kohaldatakse määruse (EL) 2017/1151 XXI lisas sätestatud katsetingimusi koos järgmiste täpsustustega:

a) WLTP katse andmete korrigeerimist CO_2 heite massi puhul vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 2. liitele kohaldatakse olenemata kõnealuse liite punkti 3.4.4 alapunktist a kõikide selliste katsetulemuste suhtes.

b) Kui katsesõiduk on varustatud tehnilise lahendusega, mis mõjutab selle CO_2 heidet, sealhulgas (kuid mitte ainult) punktis 2.4 sätestatud sisendandmete tabeli kannetes 42–50 osutatud süsteemidega, ning mis peavad katse ajal kasutuses olema, peavad sellised süsteemid, ilma et see piiraks määruses (EL) 2017/1151 sätestatud nõudeid ja olenemata kohaldatud katsemenetlusest (NEDC või WLTP), sõiduki katse ajal töötama.

c) Kui katsesõiduk on automaatkäigukastiga, kasutatakse olenemata kohaldatud katsemenetlusest sama juhi valitavat režiimi. Kui WLTP katsete jaoks kasutatakse parimat ja halvimat režiimi vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 8. all-lisa 6. liite punkti 1.2 alapunktile c, kasutatakse vastavusvahendi sisendina ja kõigis NEDC füüsilistes katsetes halvimat režiimi.

d) Kui katsesõiduk on käsikäigukastiga, määratakse näitaja $n_{min_drive_set}$ määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 2. all-lisa lõike 2 punkti 3 alapunktis k esitatud valemiga.

Tüübikinnitusasutuse või, kui see on asjakohane, tehnilise teenistuse nõusolekul võib tootja arvutada käiguvahetuspunkte erinevalt, tingimusel et see on põhjendatud, arvestades sõiduki juhitavust ja seda, et vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 2. all-lisa punktile 3.4 kohaldatud täiendav võimsuse ohutusvaru ei ületa 20 %.

Punktides a–d osutatud tingimusi kohaldatakse käesoleva määruse kohaselt tehtavaks korrelatsiooniks, ilma et see piiraks määruse (EL) 2017/1151 sätteid ja kõnealuse määruse kohaselt antud tüübikinnitusi.

2.2b. WLTP katsetingimuste kohaldatavus

Punkti 2.2a punktides a–d osutatud täpsustusi kohaldatakse järgmiselt.

a) Uute sõidukitüüpide puhul kohaldatakse neid alates käesoleva määruse jõustumisest.

b) Olemasolevate sõidukitüüpide puhul peavad tootjad selliste sõidukitüüpide puhul, mis on lastud turule 2020. aastal, esitama tüübikinnitusasutusele tõendi, mille põhjal tüübikinnitusasutus saab kinnitada, kas punkti 2.2a alapunktides a–d osutatud tingimused on WLTP-põhistes tüübikinnituskatsetes täidetud.

Kinnituses märgitakse interpolatsioonitüüpkonna tunnus ja kinnitus iga katsetingimuse kohta, millele on osutatud punktides a–d. Tüübikinnitusasutus väljastab tootjale kinnituse ja tagab, et kinnitus registreeritakse ja tehakse komisjoni taotlusel viivitamata kättesaadavaks.

Kui tüübikinnitusasutus ei saa ühe või mitme osutatud katsetingimuse kohta kinnitada, et üks või mitu osutatud katsetingimust on täidetud, peab tootja tagama, et uus WLTP katse või vajaduse korral määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa kohased katseseeriad tehakse tüübikinnitusasutuse või kui see on asjakohane, tehnilise teenistuse järelevalve all, kasutades punkti 2.2a alapunktides a–d sätestatud katsetingimusi asjaomase interpolatsioonitüüpkonna puhul, sealhulgas uut korrelatsiooni vastavalt käesolevale määrusele.

Tootja võib juhul, kui ainult punkti 2.2a alapunktis a osutatud katsetingimus ei ole täidetud, korrigeerida kõnealust väärtust sisendandmete tabelis, ilma et selleks oleks vaja uut WLTP katset.

Tüübikinnitusasutus või vajaduse korral määratud tehniline teenistus registreerib korduskatse või korrigeerimise ja vastavuse tulemused kooskõlas I lisa punktiga 5 ja korduskatse sisendandmetele tuginev täielik vastavusfail edastatakse komisjonile vastavalt punktile 3.1.1.2 hiljemalt 30. aprilliks 2021.“

b) Punkti 2.4 muudetakse järgmiselt.

i) Esimesse lõiku lisatakse järgmine lause:

„Sisendandmete tabel täidetakse iga tehtud WLTP katse puhul.“

ii) Tabelit 1 muudetakse järgmiselt:

— kandes 56 asendatakse veeru „Märkused“ tekst järgmisega:

„Väärtuste loetelu: pardadiagnostika ja veojõustendi andmed, 1 Hz pardadiagnostika puhul ja 10 Hz veojõustendi puhul, sammuga 0,1 km/h“;

— kandes 57 asendatakse veeru „Märkused“ tekst järgmisega:

„Väärtuste loetelu: 1 Hz. Teoreetiline arvutuslik käiguvahetus tuleb esitada H- ja L-sõiduki kohta (vajaduse korral)“;

— kandes 61 asendatakse veeru „Märkused“ tekst järgmisega:

„Väärtuste loetelu: 1 HZ (seadme proovivõtusagedus 20 Hz), lahutusvõimega 0,1 A, välise mõõteseadmega, mis on sünkroniseeritud veojõustendiga“;

— kanne 67 asendatakse järgmisega:

„67	Taastamistegur K_i multiplikatiivne/aditiivne H- ja L-sõiduki puhul	—	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 1. liide	*Kui sõidukil puudub perioodilise energiatagastuse süsteem, võetakse see tegur võrdseks 1-ga.*“

— Lisatakse järgmised uued kanded:

„69	Kütuse kütteväärtus	kWh/l	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 2. liide	*Väärtus vastavalt määruse (EL) 2017/1151 tabelile A6.App2/1*
70	WLTP katses kütusekulu H- ja L-sõiduki puhul	l/100 km	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 7. all-lisa 6. punkt	*1. tüüpi katse tasakaalustamata kütusekulu*
71	Taaslaetava energiasalvestussüsteemi nimipinge	V	Vastavalt standardile DIN EN 60050-482	*Madalpingeakude puhul määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 2. liite määratluse kohaselt*
72	ATCT tüüpkonna parandustegur	—	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6a. all-lisa	*ATCT tüüpkonna parandustegur (14 °C parandus)*
73	WLTP katses kiiruse ja vahemaa korrigeerimine	—	Määrus (EL) 2017/1151	*Kas parandus on tehtud?* *0 = Ei | 1 = Jah*
74	WLTP katses RCB korrigeerimine	—	Määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 6. all-lisa 2. liide	*Kas parandus on tehtud?* *0 = Ei | 1 = Jah*
75	WLTP katsete arv	1, 2 või 3		*Märkida kas katseandmed on võetud esimesest, teisest või kolmandast WLTP katsest*
76	H- ja/või L-sõiduki WLTP-põhise CO_2 heite deklareeritud väärtus	g/km	Tootja avaldus	*H-ja L sõiduki WLTP-põhine esitatud väärtus peaks sisaldama kõiki korrigeerimisi (vajaduse korral)*
77	H- ja/või L-sõiduki WLTP-põhise CO_2 heite mõõdetud ja parandatud väärtus	g/km	*$MCO_{2,C,5}$ väärtused määruse (EL) 2017/1151 I lisa 4. liite põhjal*	*H- ja L-sõiduki kogu tsükli mõõdetud CO_2 heide pärast kõiki kohaldatavaid korrektsioone. 2. ja 3. WLTP katse puhul esitatakse kõik mõõtmistulemused.*
78	WLTP korduskatse	—	I lisa punkti 2.2b alapunkt b	*Märkida milliste I lisa punkti 2.2a alapunktides a–d osutatud katsetingimustel korduskatse tehti.“*

c) Punkti 3.1.1.1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt a jäetakse välja;

ii) punktis c asendatakse alapunkt iii järgmisega:

„iii) sisendandmed, nagu on kirjeldatud punktis 2.4.“;

iii) lisatakse järgmine lõik:

„Konfidentsiaalsuse tagamiseks punktis c osutatud kokkuvõte krüpteeritakse.“

d) Punkt 3.1.1.2 asendatakse järgmisega:

„3.1.1.2. Täielik vastavusfail

Kui punkti 3.1.1.1 kohane vastavusvahendi tulemuste originaalaruanne on koostatud vastavalt punktile 3.1.1.1, laadib tüübikinnitusasutus või vajaduse korral määratud tehniline teenistus punkti 3.1.1.1 alapunktis c osutatud kokkuvõtte komisjoni serverisse, kust saabub saatjale kättesaamise kinnitus (ja asjaomastele komisjoni talitustele koopia), millele on lisatud juhuslik täisarv vahemikus 0–99 ning kokkuvõtte räsi, mis seob üheselt kõnealuse numbri vastavusvahendi tulemuste originaalaruandega, mille on komisjoni server digitaalselt allkirjastanud.

Tüübikinnitusasutus või vajaduse korral määratud tehniline teenistus loob täieliku vastavusfaili, mis sisaldab punktis 3.1.1.1 osutatud vastavusvahendi tulemuste originaalaruannet ja komisjoni serverist saadetud vastust. Tüübikinnitusasutus säilitab faili kui direktiivi 2007/46/EÜ VIII lisa kohast katsearuannet.“

Artikkel 2

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

Artikli 1 punkti 2 alapunkte c ja d kohaldatakse alates 1. veebruarist 2019.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 18. detsember 2018

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER