KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1840

af 31. oktober 2019

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 for så vidt angår rapportering af WLTP-CO_2-værdier for visse kategorier af nye personbiler og tilpasning af inputdata til korrelationsværktøjet

(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 8, stk. 9, første afsnit, og artikel 13, stk. 7, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ([2]) indeholder bestemmelser om, at de EU-flådedækkende CO_2-emissionsmål for 2025 og 2030 for nye personbiler skal beregnes på grundlag af de CO_2-emissioner, der i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ([3]) måles for nye personbiler, som registreres i 2020 (herefter »målte CO_2-emissionsværdier«).

(2) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 ([4]) fastsætter regler for fabrikanternes beregning og rapportering af de målte CO_2-emissionsværdier. Der er dog behov for en nærmere præcisering af, hvordan disse værdier skal bestemmes, navnlig hvad angår hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV).

(3) Det bør også præciseres, hvordan de målte CO_2-emissionsværdier skal bestemmes, når der udføres flere CO_2-emissionsprøvninger med henblik på typegodkendelse.

(4) Korrelationen af CO_2-emissionerne fra NOVC-HEV'er og OVC-HEV'er bør udføres på grundlag af fysiske køretøjsprøvninger og ikke på grundlag af simulationer udført af korrelationsværktøjet, da det er komplekst at tilpasse korrelationsværktøjet for at tage hensyn til sådanne køretøjsteknologier. For at sikre, at korrelationsresultaterne effektivt kan verificeres, bør de tekniske prøvningsdata for disse køretøjer dog meddeles Kommissionen på samme måde som for konventionelle køretøjer.

(5) Gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 bør derfor ændres.

(6) Foranstaltningerne i nærværende forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for Klimaændringer —

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

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

([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).

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 7a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, første afsnit, affattes således:

»Fabrikanterne beregner de kombinerede eller, hvis det er relevant, vægtede CO_2-emissioner, kombineret, der bestemmes som $M_{CO2\text{-målt}}$, for hver ny personbil, der registreres i 2020, i overensstemmelse med følgende ligninger:

a) for køretøjer udelukkende med forbrændingsmotor:

ligningen for beregning af $M_{CO2\text{-ind}}$ som angivet i punkt 3.2.3.2.4, andet afsnit, i underbilag 7 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, hvor $M_{CO2\text{-H}}$ og $M_{CO2\text{-L}}$ for den pågældende interpolationsfamilie erstattes af værdierne $M_{CO2,C,5}$ (kombineret), 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 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151

b) for hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV):

ligningen $M_{CO2\text{-målt}} = M_{CO2\text{-L},C,5} + K_{ind} \times (M_{CO2\text{-H},C,5} - M_{CO2\text{-L},C,5})$

hvor

$M_{CO2\text{-L},C,5}$	for den pågældende interpolationsfamilie er værdien $M_{CO2,C,5}$ (kombineret), der stammer fra punkt 2.5.1.2.3 i EF-typegodkendelsesattesten som angivet i modellen i tillæg 4 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151
K_{ind}	er interpolationskoefficienten for det pågældende individuelle køretøj for den gældende WLTP-prøvningscyklus som angivet i punkt 4.5.3 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151
$M_{CO2\text{-H},C,5}$	for den pågældende interpolationsfamilie er værdien $M_{CO2,C,5}$ (kombineret), der stammer fra punkt 2.5.1.1.3 i EF-typegodkendelsesattesten som angivet i modellen i tillæg 4 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151

c) for hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV):

ligningen $M_{CO2\text{-målt}} = M_{CO2\text{-L},C,5} + K_{ind} \times (M_{CO2\text{-H},C,5} - M_{CO2\text{-L},C,5})$

hvor

$M_{CO2\text{-L},C,5}$, $M_{CO2\text{-H},C,5}$	for den pågældende interpolationsfamilie bestemmes i overensstemmelse med den formel, der er fastsat i punkt 4.1.3.1 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, hvor $M_{i,CDj}$ erstattes af værdien $M_{CO2,CD}$ (kombineret), der stammer fra punkt 2.5.3.2 i EF-typegodkendelsesattesten for køretøj H eller L, alt efter hvad der er relevant, og $M_{i,CS}$ erstattes af værdien $M_{CO2,C,5}$ (kombineret), der stammer fra punkt 2.5.3.1 i EF-typegodkendelsesattesten for køretøj H, L eller M, alt efter hvad der er relevant
K_{ind}	er interpolationskoefficienten for det pågældende individuelle køretøj for den gældende WLTP-prøvningscyklus som defineret i punkt 4.5.3 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.«

b) Som stk. 1a indsættes:

»1a. Hvis der i en EF-typegodkendelsesattest er registreret mere end én måleværdi i punkt 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 eller 2.5.3.2, bestemmes værdierne $M_{CO2,C,5}$ og $M_{CO2,CD}$ i stk. 1 som følger, for så vidt angår denne bestemmelse:

a) ved én måling: den kombinerede værdi, der er registreret for prøvning 1

b) ved to målinger: gennemsnittet af de to kombinerede værdier, der er registreret for prøvning 1 og 2

c) ved tre målinger: gennemsnittet af de tre kombinerede værdier, der er registreret for prøvning 1, 2 og 3.«

2) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) I punkt 2.1 erstattes andet afsnit, sidste punktum, af følgende:

»For så vidt angår hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) bestemmes de NEDC-CO_2-værdier, der skal anvendes som reference i forbindelse med afsnit 3, ved hjælp af fysiske køretøjsprøvninger i stedet for korrelationsværktøjssimulationer. De fysiske målinger udføres i overensstemmelse med de relevante bestemmelser vedrørende fysiske køretøjsprøvninger i dette bilag. Inputdataene for de fysiske køretøjsprøvninger bestemmes og indgives til typegodkendelsesmyndigheden eller, hvis det er relevant, den tekniske tjeneste, jf. punkt 2.4.«

b) I punkt 2.2a affattes litra a) således:

»a) Korrektionen af WLTP-prøvningsresultaterne for CO_2-masseemissioner, jf. tillæg 2 i underbilag 6 og tillæg 2 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, finder anvendelse på alle sådanne prøvningsresultater, uanset bestemmelserne i punkt 3.4.4, litra a), i tillæg 2 i underbilag 6 og punkt 1.1.4, litra a), i tillæg 2 i underbilag 8 til bilag XXI til nævnte forordning.«

c) I punkt 2.4 ændres tabel 1 således:

i) i punkt 24 ændres teksten i anden kolonne under »Inputparametre til korrelationsværktøjet« til »Servicebatterikapacitet«

ii) punkt 38-41 affattes således:

»38	WLTP-CO_2-værdi, fase 1 (ladningsbevarende værdi i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)	gCO_2/km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillæg 8a i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*Ukorrigeret målt værdi for $M_{CO2,p,1}$, lavhastighedsfase*
39	WLTP-CO_2-værdi, fase 2 (ladningsbevarende værdi i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)	gCO_2/km	Som ovenfor.	*Ukorrigeret målt værdi for $M_{CO2,p,1}$, mellemhastighedsfase*
40	WLTP-CO_2-værdi, fase 3 (ladningsbevarende værdi i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)	gCO_2/km	Som ovenfor.	*Ukorrigeret målt værdi for $M_{CO2,p,1}$, højhastighedsfase*
41	WLTP-CO_2-værdi, fase 4 (ladningsbevarende værdi i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)	gCO_2/km	Som ovenfor.	*Ukorrigeret målt værdi for $M_{CO2,p,1}$, ekstrahøjhastighedsfase«*

iii) i punkt 60 ændres teksten i anden kolonne under »Inputparametre til korrelationsværktøjet« til »WLTP — generatorstrømstyrke (jævnstrømsomformer — lavspændingssiden — i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)«

iv) i punkt 61 ændres teksten i anden kolonne under »Inputparametre til korrelationsværktøjet« til »Servicebatteristrømstyrke«

v) punkt 75 udgår

vi) punkt 77 affattes således:

»77	Målt og korrigeret WLTP-CO_2-værdi (ladningsbevarende værdi i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er) for køretøj H og/eller L	g/km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillæg 8a i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*Kombinerede målte CO_2-emissioner for køretøj H og L efter alle gældende korrektioner, $M_{CO2,C,5}$. I tilfælde af 2 eller 3 WLTP-prøvninger skal alle målte resultater angives (undtagen for NOVC- og OVC-HEV'er, for hvilke det kun er den endelige typegodkendelsesværdi, som skal angives).«*

vii) som punkt 79-101 tilføjes:

»79	Ladningsforbrugende WLTP-CO_2-resultater (kombineret)	gCO_2/km	Punkt 2.5.3.2 i tillæg 4 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*Kombinerede ladningsnedbrydende CO_2-masseemissioner $M_{CO2,CD}$ (middelværdier for 2 og 3 prøvninger) for type I-prøvningen beregnet i henhold til punkt 4.1.2 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 (kun OVC-HEV)*
80	WLTP-kombineret CO_2-emission (målt), vægtet for nytteværdifaktor	gCO_2/km	Beregnet i henhold til punkt 4.1.3.1 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Beregnede vægtede kombinerede resultater (målt) som beskrevet i denne forordnings artikel 7a, stk. 1, litra c) (kun OVC-HEV)*
81	WLTP-kombineret CO_2-emission (oplyst), vægtet for nytteværdifaktor	gCO_2/km	Punkt 2.5.3.3 i EF-typegodkendelsesattesten	*Beregnede vægtede kombinerede resultater (oplyst), der stammer fra punkt 2.5.3.3 i EF-typegodkendelsesattesten (kun OVC-HEV)*
82	WLTP-ækvivalent fuldt elektrisk rækkevidde (EAER) kombineret	km	Punkt 2.5.3.7.2 (EAER) i EF-typegodkendelsesattesten	*Kombineret ækvivalent fuldt elektrisk rækkevidde (EAER) (kun OVC-HEV)*
83	Indeksnummer på overgangscyklus	—	Punkt 2.1.1.4.1.4 i tillæg 8a i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*For OVC-HEV angives indeksnummeret for overgangscyklussen*
84	Relativ elektrisk energiændring (REECi) for hver ladningsforbrugende prøvning	—	Beregnet i henhold til punkt 3.2.4.5.2 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Angiv REECi for hver CD-prøvning*
85	Ladningsbevarende NEDC-CO_2-emissioner (oplyst, betingelse B)	gCO_2/km	Oplysningsskema (tillæg 3 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151) (for NOVC-HEV: punkt 3.5.7.2.1; for OVC-HEV: punkt 3.5.7.2.2)	*OEM-erklæring for NOVC-HEV: oplyst NEDC-CO_2-værdi, kombineret for OVC-HEV: Oplyste ladningsbevarende CO_2-masseemissioner, kombineret (NEDC-betingelse B)*
86	Ladningsforbrugende NEDC-CO_2-emissioner (oplyst, betingelse A)	gCO_2/km	Oplysningsskema (punkt 3.5.7.2.3 i tillæg 3 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151)	*Kombineret ladningsnedbrydende CO_2-emission, OEM-erklæring (kun OVC-HEV)*
87	Vægtede kombinerede NEDC-CO_2-emissioner (oplyst)	gCO_2/km	OEM-erklæring	*OEM-erklæring (kun OVC-HEV)*

88	Elektrisk rækkevidde ifølge NEDC for OVC-HEV (oplyst)	km	OEM-erklæring	*OEM-erklæring (kun OVC-HEV)*
89	K_{CO2}-faktor for korrektion af ladningsbevarende tilstand	(g/km)/(Wh/km)	Punkt 2.3.2 i tillæg 2 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*RCB-korrektionskoefficient for NOVC- og OVC-HEV's CO_2-masseemission*
90	Hybridkøretøjskonfiguration (P0, P1, P2, P2-planetgear, P3 eller P4) (***)	—		*Har køretøjet en elektrisk maskine, der anvendes til fremdrift af køretøjet og produktion af elektrisk energi i positionen P0, P1, P2, P2-planetgear, P3 eller P4, eller en kombination heraf?* *OEM-erklæring*
91	Maksimal udgangseffekt for hver elektrisk maskine (P0, P1, P2, P2-planetgear, P3 eller P4) (***)	kW	Punkt 3.3.1.1.1 i tillæg 3 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*OEM-erklæring*
92	Maksimalt udgangsmoment for hver elektrisk maskine (P0, P1, P2, P2-planetgear, P3, eller P4) (***)	Nm		*OEM-erklæring*
93	For hver elektrisk maskine forholdet mellem den elektriske maskines omdrejningshastighed og referenceomdrejningshastigheden (P0, P1, P2, P2-planetgear, P3, eller P4) (***)	—		*OEM-erklæring*
94	REESS-drivsystemets kapacitet	Ah	Punkt 3.3.2.3 i tillæg 3 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*OEM-erklæring*
95	REESS-drivsystemets strømstyrke	A	Tillæg 3 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*20 Hz-tidsserieværdier anvendt til prøvning(er) resampled på 1 Hz*
96	REESS-drivsystemets teknologitype	—	Punkt 1.1.10 i tillæg 8a i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*OEM-erklæring*
97	REESS-drivsystemets indledende ladningstilstand	%		*OEM-erklæring*
98	Antal REESS-celler		Punkt 3.3.2.1 i tillæg 3 i bilag I til forordning (EU) 2017/1151	*OEM-erklæring*

99	REESS-drivsystemets nominelle spændingsværdier eller tidsserieværdier	V	Tillæg 3 i underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151	*Nominelle værdier eller tidsserieværdier anvendt ved prøvningen (mindst 20 Hz)*
100	Friløbsfunktion med motor i tomgang	—	J/N	*Har køretøjet en friløbsfunktion med motoren i tomgang (motoren kan køre i tomgang i forbindelse med køretøjets friløb for at spare brændstof)?*
101	Friløbsfunktion med motor slukket	—	J/N	*Har køretøjet en friløbsfunktion med motoren slukket (motoren kan være slukket i forbindelse med køretøjets friløb for at spare brændstof)?*

(**) (***)P0: Den elektriske maskine er forbundet med motorens drivrem og har derfor motorens omdrejningstal som referencehastighed
P1: Den elektriske maskine er forbundet med motorens krumtapaksel og har derfor motorens omdrejningstal som referencehastighed
P2: Den elektriske maskine er monteret umiddelbart før transmissionen (gearkassen eller den trinløst variable transmission) og har derfor transmissionens indgangshastighed som referencehastighed
P2-planetgear: Den elektriske maskine er forbundet med gearet i et planetgearsæt, der hverken er forbundet med forbrændingsmotoren eller slutdrevsiderne, i det følgende benævnt »planetsiden«. I dette tilfælde er det hastighedsforhold, der skal angives, forholdet mellem den elektriske maskines og planetsidens omdrejningshastighed (referencehastighed), hvilket afspejler reduktionsgearets hastighedsforøgende hhv. hastighedsreducerende effekt
P3: Den elektriske maskine er monteret umiddelbart før en drivende aksels slutdrev og har derfor slutdrevets omdrejningsindgangshastighed som referencehastighed (dette omfatter elektriske maskiner monteret på slutdrevsiden af gearet i et planetgearsæt). Et køretøj kan have op til to P3-maskiner (en for forakslen (P3a) og en for bagakslen (P3b))
P4: Den elektriske maskine er monteret efter slutdrevet og har derfor hjulomdrejningshastigheden som referencehastighed. Et køretøj kan have op til fire P4-motorer (en for hvert hjul, hvor P4a angiver forhjul, og P4b angiver baghjul).
Yderligere specifikationer af disse input skal angives i korrelationsværktøjets inputmodel.«

d) I punkt 4.2.1.4.2, andet afsnit, tilføjes følgende punktum:

»I tilfældet i litra d), hvis køremodstandskoefficienterne for køremodstandsmatrixfamilien er bestemt efter punkt 2.3.8.2.1, litra a), kan køremodstandskoefficienterne for det enkelte køretøj bestemmes efter formlerne i punkt 4.2.1.5, andet afsnit.«

Artikel 2

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

Artikel 1, nr. 2), litra c), anvendes fra den 1. januar 2020.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. oktober 2019.

På Kommissionens vegne
Formand
Jean-Claude JUNCKER