VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/1840

z 31. októbra 2019,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/1153, pokiaľ ide o vykazovanie hodnôt CO_2 podľa WLTP v prípade určitých kategórií nových osobných vozidiel, a ktorým sa upravujú vstupné údaje pre korelačný nástroj

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z ľahkých úžitkových vozidiel ([1]), a najmä na jeho článok 8 ods. 9 prvý pododsek a článok 13 ods. 7 prvý pododsek,

keďže:

(1) Nariadením (EÚ) 2019/631 Európskeho parlamentu a Rady ([2]) sa stanovuje, že cieľové hodnoty emisií CO_2 v prípade nových osobných vozidiel z celého vozového parku EÚ na roky 2025 a 2030 sa majú vypočítavať na základe emisií CO_2 meraných v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 ([3]), pokiaľ ide o nové osobné vozidlá zaevidované v roku 2020 (ďalej len „namerané hodnoty emisií CO_2“).

(2) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2017/1153 ([4]) sa stanovujú pravidlá výpočtu a vykazovania nameraných hodnôt emisií CO_2 výrobcami. Je však potrebné ďalej spresniť, ako sa majú tieto hodnoty určovať, najmä pokiaľ ide o hybridné elektrické vozidlá bez externého nabíjania (NOVC-HEV) a hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV).

(3) Malo by sa objasniť aj to, ako sa majú určovať namerané emisie CO_2 v prípade, keď sa na účely typového schvaľovania vykonáva niekoľko skúšok emisií CO_2.

(4) Korelácia emisií CO_2 vozidiel NOVC-HEV a OVC-HEV by sa vzhľadom na zložitosť prispôsobenia korelačného nástroja na účel zohľadnenia takýchto technológií vozidiel mala vykonať na základe fyzických skúšok vozidla, a nie na základe simulácií vykonaných pomocou korelačného nástroja. S cieľom zabezpečiť účinné overenie výsledkov korelácie by sa však technické skúšobné údaje týkajúce sa uvedených vozidiel mali poskytovať Komisii rovnakým spôsobom ako v prípade konvenčných vozidiel.

(5) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/1153 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre zmenu klímy,

([1]) Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.
([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).
([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).
([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1153 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe a mení nariadenie (EÚ) č. 1014/2010 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 679).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/1153 sa mení takto:

1. Článok 7a sa mení takto:

a) Prvý pododsek odseku 1 sa nahrádza takto:

„Výrobcovia vypočítajú hodnotu kombinovaných emisií CO_2 alebo prípadne vážených kombinovaných emisií CO_2 určenú ako $M_{CO2\ measured}$ pre každé nové osobné vozidlo zaevidované v roku 2020 podľa týchto rovníc:

a) V prípade vozidiel výlučne s motorom s vnútorným spaľovaním:

rovnica na výpočet $M_{CO2\text{-}ind}$ stanovená v druhom pododseku odseku 3.2.3.2.4 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151, kde sa veličiny $M_{CO2\text{-}H\ a}$ $M_{CO2\text{-}L\ v}$ danom interpolačnom rade nahradia hodnotami $M_{CO2,C,5}$ (kombinovanými) prevzatými z položiek 2.5.1.1.3 (vozidlo H) a 2.5.1.2.3 (vozidlo L) osvedčenia o typovom schválení ES, ako sa uvádza vo vzore stanovenom v doplnku 4 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

b) V prípade hybridných elektrických vozidiel bez externého nabíjania (NOVC-HEV):

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

kde

$M_{CO2\text{-}H,C,5}$ je hodnota $M_{CO2,C,5}$ (kombinovaná) v danom interpolačnom rade prevzatá z položky 2.5.1.1.3 osvedčenia o typovom schválení ES, ako sa uvádza vo vzore stanovenom v doplnku 4 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

K_{ind} je interpolačný koeficient posudzovaného konkrétneho vozidla za príslušný skúšobný cyklus WLTP, ako sa uvádza v bode 4.5.3 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;

$M_{CO2\text{-}L,C,5}$ je hodnota $M_{CO2,C,5}$ (kombinovaná) v danom interpolačnom rade prevzatá z položky 2.5.1.2.3 osvedčenia o typovom schválení ES, ako sa uvádza vo vzore stanovenom v doplnku 4 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;

c) V prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV):

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

kde

$M_{CO2\text{-}L,C,5}$, $M_{CO2\text{-}H,C,5}$ sú v danom interpolačnom rade stanovené podľa vzorca uvedeného v bode 4.1.3.1 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151, kde sa veličina $M_{i,CDj}$ nahradí hodnotou $M_{CO2,CD}$ (kombinovanou) prevzatou z položky 2.5.3.2 osvedčenia o typovom schválení ES pre vozidlo H a prípadne L a veličina $M_{i,CS}$ sa nahradí hodnotou $M_{CO2,C,5}$ (kombinovanou) prevzatou z položky 2.5.3.1 osvedčenia o typovom schválení ES pre vozidlo H, L alebo prípadne M;

K_{ind} je interpolačný koeficient posudzovaného konkrétneho vozidla za príslušný skúšobný cyklus WLTP, ako sa vymedzuje v bode 4.5.3 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.“

b) Vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Keď je v položkách 2.5.1.1.3, 2.5.1.2.3, 2.5.3.1 alebo 2.5.3.2 osvedčenia o typovom schválení ES zaznamenaná viac ako jedna hodnota merania, hodnoty $M_{CO2,C,5}$ alebo $M_{CO2,CD}$ uvedené v odseku 1 sa na účely tohto ustanovenia určujú takto:

a) v prípade jedného merania: kombinovaná hodnota zaznamenaná pri skúške 1;

b) v prípade dvoch meraní: priemer dvoch kombinovaných hodnôt zaznamenaných pri skúškach 1 a 2;

c) v prípade troch meraní: priemer troch kombinovaných hodnôt zaznamenaných pri skúškach 1, 2 a 3.“

2. Príloha I sa mení takto:

a) Posledná veta bodu 2.1 druhého odseku sa nahrádza takto:

„Pokiaľ ide o hybridné elektrické vozidlá bez externého nabíjania (NOVC-HEV) a hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV), hodnoty CO_2 podľa NEDC, ktoré sa majú použiť ako referenčné hodnoty na účely oddielu 3, sa stanovia na základe fyzických skúšok vozidla, a nie simulácií korelačného nástroja. Fyzické merania sa vykonávajú v súlade s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa fyzických skúšok vozidiel stanovenými v tejto prílohe. Vstupné údaje pre fyzické skúšky vozidla sa v súlade s bodom 2.4 stanovia a predložia schvaľovaciemu úradu alebo prípadne technickej službe“.

b) V bode 2.2a sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) na všetky takéto výsledky skúšok sa uplatní korekcia výsledkov skúšky podľa WLTP pre hmotnostné emisie CO_2 v súlade s doplnkom 2 k čiastkovej prílohe 6 a doplnkom 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 bez ohľadu na ustanovenia bodu 3.4.4 písm. a) doplnku 2 k čiastkovej prílohe 6 a bodu 1.1.4 písm. a) doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k uvedenému nariadeniu;“.

c) V bode 2.4 sa tabuľka 1 mení takto:

i) v položke 24 sa text v druhom stĺpci pod názvom „Vstupné parametre na účely korelačného nástroja“ nahrádza textom „Kapacita prevádzkovej batérie“;

ii) položky 38 až 41 sa nahrádzajú takto:

„38	Hodnota CO_2 pri WLTP vo fáze 1 (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV)	gCO_2/km	Položka 2.1.1.2.1. doplnku 8a k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ z nízkej fázy*
39	Hodnota CO_2 pri WLTP vo fáze 2 (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV)	gCO_2/km	tamtiež	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ zo strednej fázy*
40	Hodnota CO_2 pri WLTP vo fáze 3 (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV)	gCO_2/km	tamtiež	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ z vysokej fázy*
41	Hodnota CO_2 pri WLTP vo fáze 4 (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV)	gCO_2/km	tamtiež	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ z veľmi vysokej fázy“*

iii) v položke 60 sa text v druhom stĺpci pod názvom „Vstupné parametre na účely korelačného nástroja“ nahrádza slovami „Prúd alternátora pri WLTP (konvertor typu DC/DC – pri nízkom napätí – v prípade NOVC a OVC – HEV)“;

iv) v položke 61 sa text v druhom stĺpci pod názvom „Vstupné parametre na účely korelačného nástroja“ nahrádza slovami „Prúd prevádzkovej batérie“;

v) položka 75 sa vypúšťa;

vi) položka 77 sa nahrádza takto:

„77	Korigovaná nameraná hodnota CO_2 pri WLTP (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV) za vozidlo H a/alebo L	g/km	Položka 2.1.1.2.1 doplnku 8a k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Kombinované namerané emisie CO_2 za vozidlo H a L po všetkých uplatniteľných korekciách, $M_{CO2,C,5}$. V prípade 2 a 3 skúšok podľa WLTP sa poskytnú všetky namerané výsledky (s výnimkou NOVC a OVC – HEV, pri ktorých sa uvedie len konečná hodnota pre typové schválenie).“*

vii) dopĺňajú sa tieto položky 79 až 101:

„79	Výsledky emisií CO_2 pri skúške podľa WLTP v režime vybíjania batérie vozidla (kombinované)	gCO_2/km	Bod 2.5.3.2 doplnku 4 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Kombinované hmotnostné emisie CO_2 v režime vybíjania batérie vozidla $M_{CO2,CD}$ (priemerné hodnoty v prípade 2 a 3 skúšok) pri skúške typu I vypočítané podľa bodu 4.1.2 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 (len pri OVC – HEV)*
80	Kombinované emisie CO_2 (namerané) podľa WLTP vážené faktorom využitia	gCO_2/km	Vypočítané podľa bodu 4.1.3.1 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Vypočítané vážené kombinované výsledky (namerané) podľa článku 7a ods. 1 písm. c) tohto nariadenia (len pri OVC – HEV)*
81	Kombinované emisie CO_2 (nahlásené) podľa WLTP vážené faktorom využitia	gCO_2/km	Položka 2.5.3.3 osvedčenia o typovom schválení ES	*Vypočítané vážené kombinované výsledky (nahlásené) prevzaté z položky 2.5.3.3 osvedčenia o typovom schválení ES (len pre OVC – HEV)*
82	Ekvivalentný dojazd vo výlučne elektrickom režime (EAER) podľa WLTP kombinovaný	km	Položka 2.5.3.7.2 (EAER) osvedčenia o typovom schválení ES	*Kombinovaný ekvivalentný dojazd vo výlučne elektrickom režime (EAER) (len pri OVC – HEV)*
83	Indexové číslo prechodného cyklu	–	Položka 2.1.1.4.1.4 dodatku 8a k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Pri OVC-HEV uveďte indexové číslo prechodného cyklu.*
84	Relatívna zmena elektrickej energie REECi pri každej skúške v režime vybíjania batérie vozidla	–	Vypočítané podľa bodu 3.2.4.5.2 čiastkovej prílohy 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Uveďte REECi pri každej skúške CD (skúške v režime vybíjania batérie vozidla)*
85	Emisie CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie podľa NEDC (nahlásené, podmienka B)	gCO_2/km	Informačný dokument [doplnok 3 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151] (pri NOVC-HEV položka 3.5.7.2.1; pri OVC-HEV položka 3.5.7.2.2)	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia pri NOVC-HEV: nahlásená kombinovaná hodnota CO_2 podľa NEDC; pri OVC-HEV: nahlásené kombinované hmotnostné emisie CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie (podmienka B podľa NEDC).*
86	Emisie CO_2 v režime vybíjania batérie vozidla podľa NEDC (nahlásené, podmienka A)	gCO_2/km	Informačný dokument [položka 3.5.7.2.3 dodatku 3 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151]	*Kombinované emisie CO_2 v režime vybíjania batérie vozidla, vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (len pri OVC-HEV)*
87	Vážené kombinované emisie CO_2 podľa NEDC (nahlásené)	gCO_2/km	Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (len pri OVC-HEV)*

88	Dojazd v elektrickom režime podľa NEDC pri OVC-HEV (nahlásené)	km	Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (len pri OVC-HEV)*
89	Faktor K_{CO2} pri korekcii v režime na udržanie nabitia batérie	(g/km)/(Wh/km)	Bod 2.3.2 doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Korekčný koeficient hmotnostných emisií CO_2 v prípade RCB pri NOVC a OVC-HEV*
90	Konfigurácia hybridného vozidla (P0, P1, P2, P2 planétová, P3 alebo P4) ((***))	–		*Má vozidlo elektrický motor používaný na pohon vozidla a výrobu elektrickej energie v pozícii P0, P1, P2, P2 planétová, P3 alebo P4, alebo v ich kombinácii?* *Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
91	Maximálny výstupný výkon každého elektrického motora (P0, P1, P2, P2 planétová, P3 alebo P4) ((***))	kW	Bod 3.3.1.1.1 doplnku 3 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
92	Maximálny výstupný krútiaci moment každého elektrického motora (P0, P1, P2, P2 planétová, P3 alebo P4) ((***))	Nm		*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
93	Pri každom elektrickom motore pomer medzi rotačnou rýchlosťou elektrického motora a referenčnou rotačnou rýchlosťou (P0, P1, P2, P2 planétová, P3 alebo P4) ((***))	–		*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
94	Kapacita trakčného REESS	Ah	Bod 3.3.2.3 doplnku 3 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
95	Prúd trakčného REESS	A	Doplnok 3 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*20 Hz hodnoty časových radov použité pri skúške (-ach) prevzorkované na 1 Hz*
96	Typ technológie trakčného REESS	–	Bod 1.1.10 doplnku 8a k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
97	Počiatočný stav nabitia trakčného REESS	%		*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*
98	Počet článkov REESS		Bod 3.3.2.1 doplnku 3 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia*

99	Menovité napätie/časové rady trakčného REESS	V	Doplnok 3 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151	*Nominálne hodnoty alebo hodnoty časových radov použité pri skúške (minimum 20 Hz)*
100	Funkcia dobehu vozidla pri voľnobežných otáčkach motora	–	Á/N	*Má vozidlo funkciu dobehu vozidla pri voľnobežných otáčkach motora (ktorá umožní, aby motor išiel na voľnobežný chod počas dobehu vozidla s cieľom ušetriť palivo)?*
101	Funkcia dobehu vozidla s vypnutým motorom	–	Á/N	*Má vozidlo funkciu dobehu vozidla s vypnutým motorom (ktorá umožní, aby sa motor počas dobehu vozidla vypol s cieľom ušetriť palivo)?*

(**) P0: elektrický motor je pripojený k hnaciemu remeňu motora, preto má ako referenčnú rýchlosť otáčky motora;
P1: elektrický motor je pripojený na kľukový hriadeľ motora, preto má ako referenčnú rýchlosť otáčky motora;
P2: elektrický motor je namontovaný hneď pred prevodom (prevodovkou alebo plynule meniteľným prevodom), preto má ako referenčnú rýchlosť vstupné otáčky prevodovky;
P2 planétová: elektrický motor je pripojený na prevod planétovej prevodovky, ktorá nie je pripojená na strane motoru s vnútorným spaľovaním ani na strane pohonu nápravy, tu sa označuje ako strana planétovej prevodovky. V tomto prípade je prevodovým pomerom, ktorý sa má špecifikovať, pomer medzi rotačnou rýchlosťou elektrického motora a strany planétovej prevodovky (referenčná rýchlosť), do ktorej sa premieta zrýchľujúci/spomaľujúci účinok redukčného prevodu
P3: elektrický motor je namontovaný hneď pred pohonom hnanej nápravy a má preto ako referenčnú rýchlosť rotačnú rýchlosť celkových vstupných otáčok pohonu nápravy (zahŕňa elektrické motory namontované na prevod planétovej prevodovky na strane pohonu nápravy). Vozidlo môže mať najviac dva motory P3 [jeden pre prednú (P3a) a jeden pre zadnú (P3b) nápravu];
P4: elektrický motor je pripojený za pohonom nápravy, preto má ako referenčnú rýchlosť uvedenú rýchlosť kolies. Vozidlo môže mať najviac štyri motory P4 (jeden pre každé koleso, pričom P4a označuje predné kolesá a P4b zadné kolesá).
Ďalšie špecifikácie týchto vstupov sa majú uviesť vo vzore vstupov pre korelačný nástroj.“

d) V druhom odseku bodu 4.2.1.4.2 sa dopĺňa táto veta:

„V prípade písmena d), keď boli koeficienty jazdného zaťaženia pre rad vymedzený vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia stanovené v súlade s bodom 2.3.8.2.1 písm. a), koeficienty jazdného zaťaženia pre jednotlivé vozidlo sa môžu stanoviť podľa vzorcov uvedených v druhom odseku bodu 4.2.1.5.“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 1 bod 2 písm. c) sa uplatňuje od 1. januára 2020.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 31. októbra 2019

Za Komisiu
Predseda
Jean-Claude *JUNCKER*