

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1002 НА КОМИСИЯТА**от 16 юли 2018 година****за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 с цел изясняване и опростяване на корелационната процедура и адаптирането ѝ към промените в Регламент (ЕС) 2017/1151****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

Регламент (ЕС) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства ⁽¹⁾, и по-специално член 13, параграф 7, първа алинея от него,

като има предвид, че:

- (1) Въз основа на опита, придобит от прилагането на Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ⁽²⁾ и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията ⁽³⁾, беше установено, че някои елементи на втория регламент следва да бъдат изменени.
- (2) Необходимо е да се допълни съществуващият метод за определяне на крайните точки на интерполационната линия, използвана за изчисляване на стойността на емисиите на CO₂ на конкретно превозно средство на базата на NEDC. Тези крайни точки, които представляват изпитвателното превозно средство с най-високите стойности на емисиите на CO₂ и изпитвателното превозно средство с най-ниските стойности, следва да бъдат определени така, че разликата между двете изпитвателни превозни средства — с високите и с ниските емисии — да е равна или по-голяма от 5 g CO₂/km.
- (3) С цел да се избегне определянето на стойностите на емисиите на CO₂ на конкретни превозни средства да се извършва на базата на интерполационни линии, които не осигуряват минималната разлика, е целесъобразно настоящото изменение да влезе в сила без да се отлага.
- (4) Когато за целите на одобряването на типа съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151, се използват фамилии с матрица на съпротивленията при движение, изчислението на стойността на емисиите на CO₂ за конкретно превозно средство, принадлежащо към такава фамилия, следва да се опрости, като коефициентите за изчислението на стойността на CO₂ на базата на NEDC се получат от коефициентите за съпротивлението при движение за конкретното превозно средство, както са определени в Регламент (ЕС) 2017/1151.
- (5) С цел да се осигури солиден корелационен резултат е целесъобразно във входните данни за корелационния инструмент да се включи броят на цилиндрите.
- (6) Следва също така да бъде използвана възможността да се коригират някои редакционни грешки, допуснати в текста.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменението на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

⁽³⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията от 2 юни 2017 г. за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 679).

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на седмия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 16 юли 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I се изменя, както следва:

(1) в точка 2.3.1. третата алинея се заменя със следното:

„MRO е масата в готовност за движение, както е определена в член 3, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 443/2009, съответно за превозни средства Н, L и R.“;

(2) точка 2.3.8.1. се заменя със следното:

„2.3.8.1. В случай, че съпротивленията при движение на базата на WLTP се определят в съответствие с точки 1—4 и 6 от подприложение 4 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151

Коефициентите на съпротивление при движение на базата на NEDC се изчисляват в съответствие с формулите, посочени в точка 2.3.8.1.1. (за превозно средство Н) и в точка 2.3.8.1.2. (за превозно средство L) и с букви а) и б) по-долу.

Освен ако е посочено друго, формулите се прилагат както в случаите на симулации, така и в случаите на физически изпитвания.

Органът по одобряване на типа или, когато е приложимо, техническата служба проверяват дали лабораторията с аеродинамична тръба, посочена в точка 3.2.3.2.3 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, притежава квалификация за точно определяне на стойностите $\Delta(C_d \times A_f)$. Ако лабораторията с аеродинамична тръба не притежава такава квалификация, за всички превозни средства от фамилията се прилага най-високата стойност на въздушното съпротивление.

а) Стойностите на коефициентите и на масата при изпитване за съпротивленията при движение на базата на WLTP, посочени във формулите, определени в точки 2.3.8.1.1. и 2.3.8.1.2., са тези от превозните средства Н и L, както са определени за интерполационната фамилия в съответствие с точка 5 от подприложение 7 към приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151.

б) Независимо от разпоредбите на буква а), когато необходимата за цикъла енергия за превозно средство Н и/или L по WLTP не се получава най-голямата или съответно най-малката необходима за цикъла енергия за превозно средство Н и/или L по NEDC, коефициентите на съпротивлението при движение се определят в съответствие с една от следните подточки:

i) на базата на конкретното превозно средство от интерполационната фамилия с най-голямата или съответно с най-малката необходима енергия за цикъла NEDC;

ii) на базата на комбинация от най-високите или съответно от най-ниските стойности на всяка от съответните характеристики на съпротивлението при движение, т.е. въздушно съпротивление, съпротивление при търкаляне и маса, взети от някое конкретно превозно средство от интерполационната фамилия.

Изборът на процедурата, определена в подточки i) или ii), се извършва от производителя.

Буква б) се прилага за нови одобрения на типа по отношение на емисиите, предоставени от 1 януари 2019 г. нататък, или от по-ранна дата по искане на производителя.“;

(3) в точка 2.3.8.1.1., като първа алинея се добавя следното:

„В случаите, в които тази изчислителна процедура се използва за конкретно превозно средство в съответствие с точка 4.2.1.4.2., за конкретното превозно средство по NEDC се използват съответстващите му съпротивления и маса при изпитване по WLTP с отстранено въздействие от незапължителното оборудване.“;

(4) в точка 2.3.8.1.1., буква в) последната алинея се заменя със следното:

„където величината $F_{2w,H}^*$ е коефициентът на съпротивление при движение F_2 , определен за изпитването по процедура WLTP на превозно средство Н, но при отстранен ефект от всички незапължителни съоръжения.“;

(5) в точка 2.3.8.1.2., буква в) последната алинея се заменя със следното:

„където $F_{2w,L}^*$ е коефициентът на съпротивление при движение F_2 , определен за изпитването по процедурата WLTP на превозно средство L, но при отстранен ефект от всички незапължителни съоръжения.“;

(6) в точка 2.3.8.2.1. буква б) се заменя със следното:

„б) Коэффициенти на съпротивлението при движение на базата на процедура NEDC, когато не се използват таблични стойности на базата на NEDC

В случай на превозни средства с технически допустима максимална маса с товар, равна или по-голяма от 3 000 kg, възможно е коефициентите на съпротивлението при движение на базата на NEDC, по искане на производителя да бъдат определяни в съответствие с точка 2.3.8.1.“;

(7) добавя се следната точка 2.3.8.3.:

„2.3.8.3. Разширения на одобрения за емисии, предоставени по силата на Регламент (ЕС) 2017/1151

В случаите, в които одобрение на емисиите, предоставено по силата на Регламент (ЕС) 2017/1151, се разширява поради добавянето на нови превозни средства към интерполационната фамилия за CO₂, с емисии на CO₂ по NEDC по-високи от тези на превозно средство Н или по-ниски от тези на превозно средство L, за целите на корелацията се прилага следното:

- а) Когато разликата между превозно средство Н и превозно средство L по NEDC от засегнатата интерполационна фамилия е равна или по-голяма от 5 g CO₂/km, интерполационната линия по NEDC, определена за тази фамилия, може да бъде удължена, при условие че емисиите на CO₂ по NEDC, определени в съответствие с точка 3 от настоящото приложение въз основа на входните данни, взети от изпитването по WLTP, посочено в точка 3.1.1. от приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151, са равни или по-ниски от емисиите на CO₂, определени на базата на интерполационната линия по NEDC;
- б) Ако разликата между превозно средство Н и превозно средство L по NEDC е по-малка от 5 g CO₂/km интерполационната линия не може да бъде удължена.

В случая на буква а) характерната стойност на емисиите на CO₂ се определя без избора, посочен в точки 3.1.1.2 и 3.2.6 от настоящото приложение.

В случая на буква б), или в случай че характерната стойност на емисиите на CO₂, посочена в буква а), е по-голяма от съществуващата интерполационна линия, превозното средство Н и превозното средство L по NEDC се определят в съответствие с точки 2 и 3 от настоящото приложение.

Буква а) се прилага по отношение на разширения за нови типове, предоставени, от 1 януари 2019 г. нататък, или от по-ранна дата по искане на производителя.“;

(8) в точка 2.4 таблица 1 се изменя, както следва:

а) във вписване 66 текстът в първата колона се заменя със следното:

„Идентификационен номер на интерполационната фамилия“

б) добавя се следното вписване 68:

„68	Брой цилиндри	—	Декларация на производителя	Брой (да се предостави не по-късно от 1 януари 2019 г.)“
-----	---------------	---	-----------------------------	--

(9) в точка 3.1.1.1, буква в) подточка i) се заменя със следното:

„i) идентификационния номер на интерполационната фамилия“

(10) точка 3.3.4 се заличава;

(11) точка 4.2.1.4 се заменя със следното:

„4.2.1.4. Изчисляване на съпротивлението при движение на конкретно превозно средство в интерполационна фамилия на базата на WLTP

4.2.1.4.1. Коэффициентите на съпротивление при движение, получени от превозно средство Н и L по NEDC

Коэффициентите на съпротивление при движение $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ и $F_{2,n}$ за превозни средства Н и L, определени в съответствие с точка 2.3.8, се обозначават като $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ и $F_{2n,H}$ и съответно $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ и $F_{2n,L}$.

Коефициентите на съпротивление при движение $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ и $f_{2n,ind}$ за конкретно превозно средство се изчисляват в съответствие със следната формула:

Формула 1а

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

За нови одобрения на типа по отношение на емисиите, предоставени от 1 януари 2019 г. нататък, или преди тази дата по искане на производителя, коефициентите за съпротивление при движение се изчисляват в съответствие със следната формула:

Формула 1б

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

Или, ако $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, или, ако имаме, $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, се прилага формула 2:

Формула 2

$$\begin{aligned} f_{0n,ind} &= F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \\ f_{1n,ind} &= F_{1n,H} \\ f_{2n,ind} &= F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{(\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n} - \Delta[C_d \cdot A_f]_{ind,n})}{(\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n})} \end{aligned}$$

или, ако $\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n} = 0$, се прилага формула 3:

Формула 3

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n}$$

където:

$$\Delta F_{0n} = F_{0n,H} - F_{0n,L}$$

$$\Delta F_{2n} = F_{2n,H} - F_{2n,L}$$

4.2.1.4.2. Коефициенти на съпротивление при движение, получени от коефициентите на съпротивление при движение на базата на WLTP за конкретни превозни средства

От 1 януари 2019 г. за нови одобрения на типа, и от 1 януари 2020 г. за всички нови превозни средства, влезли в експлоатация, или преди тези дати по искане на производителя, стойностите на съпротивлението при движение на базата на процедура NEDC за конкретно превозно средство се получават от коефициентите на съпротивлението при движение на базата на процедура WLTP за същото превозно средство в някой от следните случаи:

- ако стойността на емисиите на CO_2 , необходимата за цикъла енергия или някой от коефициентите на съпротивление при движение f_0 , f_1 или f_2 , изчислени в съответствие с точка 4.2.1.4.1., трябва да бъдат екстраполирани от превозно средство Н или L по NEDC;
- ако коефициентите на съпротивление при движение за превозно средство Н и превозно средство L по NEDC са получени от различни фамилии на съпротивление при движение;
- ако конкретното превозно средство принадлежи към фамилия на съпротивление при движение, която е различна от фамилията на съпротивление при движение на превозно средство Н и/или L по NEDC;
- ако конкретното превозно средство принадлежи към фамилия с матрица на съпротивленията при движение.

В случаите по букви а)–г) коефициентите на съпротивление при движение на базата на процедура NEDC се изчисляват по формулите, посочени в точка 2.3.8.1.1., като позоваванията на превозно средство Н се считат за позовавания на конкретното превозно средство.

В случая по буква а) екстраполацията на CO₂ може да се осъществи единствено, ако разликата между превозното средство Н и превозното средство L по NEDC е равна или по-голяма от 5 g CO₂/km. Интерполационната линия в този случай може да бъде екстраполирана с най-много 3g CO₂/km над емисиите на CO₂ на превозно средство Н или под емисиите на CO₂ на превозно средство L. Ако екстраполацията надхвърля 3g CO₂/km или разликата между превозни средства Н и L по NEDC е по-малка от 5g CO₂/km, производителят определя нова интерполационна линия за тази интерполационна фамилия в съответствие с точки 2 и 3 от настоящото приложение.“;

(12) точка 4.2.1.4а. се заличава.
