

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/1002,**16. juuli 2018,****millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2017/1153, et selgitada ja lihtsustada vastavusse seadmise toimingut ning kohandada seda määruse (EL) 2017/1151 muudatustega****(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) seoses kogemustega, mis on saadud komisjoni määruse (EL) 2017/1151 ⁽²⁾ ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/1153 ⁽³⁾ rakendamisel, on ilmnenu, et viimatinimetatud määruse teatud elemente tuleks muuta.
- (2) On vaja täiendada meetodit, millega määratakse üksiksõiduki NEDC-põhise CO₂-heite arvutamisel interpoleerimissirge lõpp-punktid. Kõnealused lõpp-punktid, mis leitakse kõige suurema ja kõige väiksema CO₂-heitega katsesõiduki põhjal, tuleks määrata nii, et kahe katsesõiduki suurima ja väikseima CO₂-heite vahe oleks vähemalt 5 g/km.
- (3) Et ei tekiks olukorda, et üksiksõidukite CO₂-heite leitakse selliste interpolatsioonisirgete abil, mille puhul ei saada nõutavat vähimat vahet, tuleks kõnealune muudatus jõustada viivitamata.
- (4) Kui määruse (EL) 2017/1151 kohase tüübikinnituse tegemiseks kasutatakse sõidutakistuse tabeli tüüpkondi, tuleks sellisesse tüüpkonda kuuluva üksiksõiduki CO₂-heite arvutamist lihtsustada ja kasutada NEDC-põhise CO₂-heite arvutamisel sõidutakistustegureid, mis määratakse samal viisil, nagu määruses (EL) 2017/1151 ja määrata NEDC-põhise CO₂-heite arvutamisel kasutatavad sõidutakistustegurid määruse (EL) 2017/1151 kohaselt määratavate üksiksõiduki sõidutakistustegurite põhjal.
- (5) Et vastavusse seadmise toiminguga saada usaldusväärseid tulemusi, tuleks vastavusvahendi sisendandmetele lisada silindrite arv.
- (6) Tuleks kasutada võimalust, et parandada mõned teksti toimetamise vead.
- (7) Käesolevas määruses ettenähtud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmääruse (EL) 2017/1153 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

⁽¹⁾ ETL L 140, 5.6.2009, lk 1.⁽²⁾ 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).⁽³⁾ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1153, millega sätestatakse meetod, mille abil määratakse vastavusnäitajad, mis kajastavad regulatiivse katsemeetodi muudatusi (ELT L 175, 7.7.2017, lk 679).

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. juuli 2018

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

I lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkti 2.3.1 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„MRO on töökorras H-, L- ja R-sõiduki mass, nagu see on määratletud määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 3 lõike 1 punktis d.“;

2) punkt 2.3.8.1 asendatakse järgmisega:

„2.3.8.1. WLTP-põhise sõidutakistuse määramine vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 4. all-lisa punktidele 1–4 ja 6.

NEDC-põhised sõidutakistustegurid arvutatakse vastavalt punktis 2.3.8.1.1 (H-sõiduk) ja punktis 2.3.8.1.2 (L-sõiduk) esitatud valemitega, võttes arvesse allpool toodud alapunkte a ja b.

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse neid valemeid nii modelleerimise kui ka füüsilise katse korral.

Tüübikinnitusasutus või kui see on asjakohane, tehniline teenistus, kontrollib, kas määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 7. all-lisa punktis 3.2.3.2.2.3 osutatud tuuletunnel on tunnistatud nõuetekohaseks vahe $\Delta(Cd \times A f)$ täpseks mõõtmiseks. Kui tuuletunnel ei ole nõuetekohaseks tunnistatud, võetakse aerodünaamiline takistus tüüpkonna kõikide sõidukite puhul võrdseks suurimaga.

a) Punktides 2.3.8.1.1 ja 2.3.8.1.2 esitatud valemites kasutatavad WLTP-põhised sõidutakistustegurid ja katsemass on sõidukitele H ja L vastavad väärtused, nagu need on interpolatsioonitüüpkonna jaoks määratud vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa 7. all-lisa punktile 5.

b) Ilma et see mõjutaks punkti a kohaldamist, kui H- ja/või L-sõiduki WLTP tsükli energianõudlus ei anna NEDC korral vastavalt kas suurimat või väikseimat tsüklienergianõudlust H- ja/või L-sõiduki jaoks, määratakse NEDC-põhised sõidutakistustegurid kooskõlas ühega järgmistest:

i) sellise interpolatsioonitüüpkonna üksiksõiduki alusel, mille NEDC-põhine tsüklienergianõudlus on vastavalt kas suurim või väikseim;

ii) võttes aluseks kogumi interpolatsioonitüüpkonna mis tahes üksiksõiduki vastavalt kas suurimatest või väikseimatest sõidutakistuse jaoks asjakohastest näitajatest, nagu aerodünaamiline takistus, veeretakistus ja mass.

Punktides i ja ii kirjeldatud menetlustest teeb valiku tootja.

Punkti b kohaldatakse uute heite tüübikinnituste puhul, mis on tehtud alates 1. jaanuarist 2019, või alates varasemast kuupäevast, kui tootja seda taotleb.“;

3) punkti 2.3.8.1.1 lisatakse esimeseks lõiguks järgmine:

„Kui selline arvutuskäik tehakse üksiksõiduki jaoks vastavalt punktile 4.2.1.4.2, kasutatakse ilma lisaseadmeteta NEDC-üksiksõiduki WLTP-põhist sõidutakistust ja katsemassi.“;

4) punkti 2.3.8.1.1 alapunkti c viimane lõik asendatakse järgmisega:

„Siin on kordaja $F_{2w,H}^*$ sõidutakistustegur F_2 , mis leitakse H-sõiduki WLTP katses nii, et kõigi lisaseadmete mõju on kõrvaldatud.“;

5) punkti 2.3.8.1.2 alapunkti c viimane lõik asendatakse järgmisega:

„Siin on kordaja $F_{2w,H}^*$ sõidutakistustegur F_2 , mis leitakse L-sõiduki WLTP katses nii, et kõigi lisaseadmete mõju on kõrvaldatud.“;

6) punkti 2.3.8.2.1 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) NEDC-põhised sõidutakistustegurid, mille puhul ei ole kasutatud NEDC-põhiseid tabeldatud väärtusi

Kui sõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass on vähemalt 3 000 kg, võib NEDC-põhised sõidutakistustegurid tootja taotluse korral määrata vastavalt punktile 2.3.8.1.“;

7) lisatakse punkt 2.3.8.3:

„2.3.8.3. Heite alusel antud tüübikinnituste laiendused kooskõlas määrusega (EL) 2017/1151

Kui määruse (EL) 2017/1151 kohaselt antud heite tüübikinnitust on laiendatud, sest CO₂-heite interpolatsioonitüüpikonda on lisatud uusi sõidukeid, mille NEDC-põhine CO₂-heide on suurem kui H-sõiduki heide või väiksem kui L-sõiduki heide, kohaldatakse vastavusse seadmise korral järgmist:

a) kui asjaomase interpolatsioonitüüpikonna H- ja L-sõiduki NEDC-põhise CO₂-heite vahe on vähemalt 5 g/km, võib kõnealuse tüüpikonna NEDC-põhist interpolatsioonisirget pikendada, kui NEDC-põhine heide, mis on saadud käesoleva punkti 3 kohaselt, kasutades sisendandmetena määruse (EL) 2017/1151 I lisa punktis 3.1.1 osutatud sõidukiga tehtud WLTP-katse tulemusi, ei ole suurem kui CO₂-heide, mis on määratud NEDC-põhise interpolatsioonisirge järgi;

b) kui H- ja L-sõiduki NEDC-põhise CO₂-heite vahe on väiksem kui 5 g/km, ei tohi interpolatsioonisirget pikendada.

Juhul a määratakse CO₂-võrdlusheide ilma valikuta, millele on osutatud käesoleva lisa punktides 3.1.1.2 ja 3.2.6.

Juhul b või juhul, kui punktis a osutatud CO₂-võrdlusheide on suurem kui interpolatsioonisirgele vastav heide, määratakse NEDC-kohane H-sõiduk ja L-sõiduk vastavalt käesoleva lisa punktidele 2 ja 3.

Punkti a kohaldatakse selliste uute tüüpide laienduste puhul, mis on tehtud alates 1. jaanuarist 2019, või alates varasemast kuupäevast, kui tootja seda taotleb.“;

8) punkti 2.4 tabelit 1 muudetakse järgmiselt:

a) kandes 66 asendatakse esimese veeru tekst järgmisega:

„Interpolatsioonitüüpikonna tähis“;

b) lisatakse kanne 68:

„68	Silindrite arv	—	Tootja esitab	Number (esitada hiljemalt alates 1. jaanuarist 2019).“;
-----	----------------	---	---------------	---

9) punkti 3.1.1.1 alapunkti c alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) interpolatsioonitüüpikonna tähis“;

10) punkt 3.3.4 jäetakse välja;

11) punkt 4.2.1.4 asendatakse järgmisega:

„4.2.1.4. WLTP interpolatsioonitüüpikonna üksiksõiduki sõidutakistuse arvutamine

4.2.1.4.1. H- ja L-sõiduki NEDC-põhised sõidutakistustegurid

H- ja L-sõiduki sõidutakistustegureid $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ ja $F_{2,n}$, mis on määratud punkti 2.3.8 kohaselt, tähistatakse vastavalt $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ ja $F_{2n,H}$ ning $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ ja $F_{2n,L}$.

Üksiksõiduki sõidutakistustegurid $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ ja $f_{2n,ind}$ arvutatakse järgmise valemiga:

Valem 1(a)

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

Uute heite tüübikinnituste puhul, mis on tehtud alates 1. jaanuarist 2019 või kui tootja seda taotleb, alates varasemast kuupäevast, arvutatakse sõidutakistustegureid järgmise valemiga:

Valem 1(b)

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

või, kui kas avaldis $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, või kui see on asjakohane, avaldis $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, kasutatakse valemit 2:

Valem 2

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

$$f_{1n,ind} = F_{1n,H}$$

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

või, kui avaldis $\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n} = 0$, kasutatakse valemit 3:

Valem 3

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

kus

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

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

4.2.1.4.2. Üksiksõidukite sõidutakistustegurid WLTP-põhiste sõidutakistustegurite alusel

Alates 1. jaanuarist 2019 uute tüübikinnituste puhul ja alates 1. jaanuarist 2020 kõigi uute sõidukite kasutuselevõtmisel või tootja taotlusel neist kuupäevadest varasemast kuupäevast arvutatakse järgmistel juhtudel üksiksõiduki NEDC-põhiseid sõidutakistustegureid, kasutades vastava sõiduki WLTP-põhiseid sõidutakistustegureid:

- kui CO₂-heide, tsüklienergiaõudlus või üks tegur sõidutakistusteguritest f_0 , f_1 või f_2 , mida arvutatakse punkti 4.2.1.4.1 kohaselt, tuleb ekstrapoleerida L-sõiduki ja H-sõiduki NEDC-põhistest väärtustest;
- kui L-sõiduki ja H-sõiduki NEDC-põhised sõidutakistustegurid on saadud eri sõidutakistus-tüüpkondade põhjal;
- kui üksiksõiduk kuulub sõidutakistuse tüüpkonda, mis ei ole kas NEDC-katses kasutatud H-sõiduki või L-sõiduki või ei H- ega ka mitte L-sõiduki tüüpkond;
- kui üksiksõiduk kuulub sõidutakistuse tabeli tüüpkonda.

Juhtudel a–d arvutatakse NEDC-põhised sõidutakistustegurid punktis 2.3.8.1.1 esitatud valemitega, kus viiteid sõidukile H käsitatakse viidetena üksiksõidukile.

Juhul a võib CO₂-heite leida ekstrapoleerimisega vaid sel juhul, kui H- ja L-sõiduki CO₂-heite vahe on vähemalt 5 g/km. Sellisel juhul võib interpolatsioonisirget pikendada heiteni, mis H-sõiduki korral ületab CO₂-heidet kuni 3 g/km ning L-sõiduki korral on väiksem kui 3 g/km. Kui ekstrapoleeritakse rohkem kui 3 g/km või kui H- ja L-sõiduki heite vahe on väiksem kui 5 g/km, tuleb tootjal määrata selle interpolatsioonitüüpikonna jaoks uus interpolatsioonisirge käesoleva lisa punktide 2 ja 3 kohaselt.“;

12) punkt 4.2.1.4a jäetakse välja.
