

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/1231**z dne 6. junija 2017****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku zaradi razjasnitve postopkovnih elementov, in spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 1014/2010****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾ ter zlasti prvega pododstavka člena 8(9) in prvega pododstavka člena 13(7) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Metodologija za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem postopku, je opredeljena v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2017/1153 ⁽²⁾, v zvezi z lahкими gospodarskimi vozili pa v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2017/1152 ⁽³⁾. Da bi olajšali prehod na nov regulativni preskusni postopek za merjenje emisij CO₂ in porabe goriva pri lahkih tovornih vozilih (globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila, WLTP), bi bilo treba korelacijski postopek za osebne avtomobile čim bolj uskladiti s korelacijskim postopkom za lahka gospodarska vozila.
- (2) Pojasniti bi bilo treba določitev kontaktnih točk pri homologacijskih organih in tehničnih službah s strani držav članic, tako da se lahko na učinkovit in varen način zagotovijo elektronski ključi za podpisovanje, potrebni za uradno uporabo orodja za korelacijo.
- (3) Primerno je, da se proizvajalcem v primeru vozil kategorije M1 z največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila 3 000 kg ali več zagotovi enaka možnost kot pri vozilih kategorije N1, in sicer bodisi da koeficiente cestne obremenitve NEDC izpeljejo iz preskusov WLTP bodisi da uporabijo tabelirane vrednosti iz tabele 3 iz Priloge 4a k Pravilniku št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) (Pravilnik UN/ECE št. 83) ⁽⁴⁾. To bi moralo olajšati preskuse za homologacijo te specifične skupine vozil.
- (4) Zaradi nadaljnjega razvoja orodja za korelacijo nekateri vhodni podatkovni parametri niso več potrebni, medtem ko bi bilo treba dodati druge administrativne podatke, da se zagotovi sledljiv in preverljiv proces.
- (5) Primerno je tudi, da se uvede uporaba elektronskih zgoščevalnih kod za datoteke z rezultati korelacije. Nekatere omejene in nezaupne rezultate orodja za korelacijo bi bilo treba dati na voljo Komisiji, da se zagotovijo stalen razvoj in izboljšave orodja za korelacijo ter sredstva za nadaljnje preverjanje rezultatov korelacije.
- (6) Izračun referenčne vrednosti CO₂ NEDC bi bilo treba poenostaviti z odpravo potrebe po naknadni obdelavi rezultatov preskusa WLTP ter izračuna razlike (delta) med vrednostjo CO₂ WLTP, ki jo simulira orodje za korelacijo, in vrednostjo CO₂ NEDC. Nova metoda izračuna zagotavlja absolutno referenčno vrednost CO₂ NEDC, pri čemer bi moralo biti enostavno izračunati vsa odstopanja orodja za korelacijo in jih prikazati v datoteki z rezultati v obliki nezaupnega povzetka. S tem pristopom se znatno zmanjšuje tveganje za napake pri izračunu referenčnih vrednosti.

⁽¹⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku, in spremembi Uredbe (EU) št. 1014/2010 (UL L 175, 7.7.2017, str. 679).

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku v zvezi z lahкими gospodarskimi vozili, in spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 293/2012 (UL L 175, 7.7.2017, str. 644).

⁽⁴⁾ Pravilnik št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil v zvezi z emisijami onesnaževal glede na zahteve za gorivo [2015/1038] (UL L 172, 3.7.2015, str. 1).

- (7) Poleg tega je primerno, da se poenostavi izračun vrednosti porabe goriva skupno in za posamezne faze. Porabo goriva bi bilo treba izračunati na podlagi končne vrednosti CO₂ NEDC (deklarirana vrednost, vrednost orodja za korelacijo ali vrednost fizičnega preskusa) s formulami iz Priloge XII k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 ⁽¹⁾.
- (8) Prilogi I in II k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1153 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (9) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1153 se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Priloga I k Uredbi Komisije (EU) št. 1014/2010 ⁽²⁾ se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 6. junija 2017

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1014/2010 z dne 10. novembra 2010 o spremljanju in nadzorovanju ter posredovanju podatkov o registraciji novih osebnih avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 293, 11.11.2010, str. 15).

⁽²⁾ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julij 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

PRILOGA I

Priloga I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1153 se spremeni:

(1) točka 2.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.2 Določitev uporabnikov orodja za korelacijo

Države članice obvestijo Komisijo o ustreznih kontaktnih točkah, odgovornih za uporabo orodja za korelacijo pri homologacijskem organu in, kjer je to ustrezno, v tehničnih službah. Določi se le ena kontaktna točka za vsak organ ali službo. Informacije, ki se zagotovijo Komisiji, vključujejo naziv organizacije, ime odgovorne osebe, poštni naslov, elektronski naslov in telefonsko številko. Te informacije se pošljejo v naslednji namenski poštni predal (*):

EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

Elektronski ključ za podpisovanje za namen uporabe orodja za korelacijo se zagotovi le na zahtevo kontaktne točke (**). Komisija objavi smernice o postopku, ki se uporablja za take zahteve.

(*) Vse posodobitve naslova poštnega predala bodo na voljo na spletišču.

(**) Elektronske ključne za podpisovanje zagotovi Skupno raziskovalno središče Evropske komisije.“;

(2) v točki 2.2 se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:

„(a) če se opravita dva homologacijska preskusa, se uporabijo rezultati preskusa z višjimi skupnimi emisijami CO₂;

(b) če se opravijo trije homologacijski preskusi, se uporabijo rezultati preskusa z mediano skupnih emisij CO₂.“;

(3) točka 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.1 Določitev vztrajnosti vozila NEDC

Referenčna masa NEDC vozila H ter, kjer je to ustrezno, vozil L in R se določi po naslednjem postopku:

$$RM_{n,L} = (MRO_L - 75 + 100) \text{ [kg]},$$

$$RM_{n,H} = (MRO_H - 75 + 100) \text{ [kg]},$$

$$RM_{n,R} = (MRO_R - 75 + 100) \text{ [kg]},$$

pri čemer je:

vozilo R reprezentativno vozilo družine matrik za cestno obremenitev iz točke 5.1 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi Komisije (EU) 2017/1151 (*).

MRO masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, kot je opredeljena v členu 2(4)(a) Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 (**) za vozilo H, L oziroma R.

Referenčna masa, ki se uporablja kot vhodni podatek za simulacije in, kjer je to ustrezno, za fizični preskus na vozilu, je vrednost vztrajnosti, določena v tabeli 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83, ki je enakovredna referenčni masi (RM), določeni v skladu s to točko, označena pa je kot $TM_{n,L}$, $TM_{n,H}$ in $TM_{n,R}$.

(*) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

(**) Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012 z dne 12. decembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za mase in mere motornih vozil in njihovih priklopnikov ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 353, 21.12.2012, str. 31).“;

(4) točki 2.3.5 in 2.3.6 se nadomestita z naslednjim:

„2.3.5 Določitev razlike v predpisanem tlaku v pnevmatikah

V skladu s točko 6.6.3 Dodatka 3 Priloge I k Uredbi (EU) 2017/1151 se za določitev cestne obremenitve med iztekanjem uporabi najnižji priporočeni tlak v pnevmatikah za preskusno maso vozila, kar pa pri NEDC ni določeno. Vrednost tlaka v pnevmatikah, ki se upošteva pri izračunu cestne obremenitve NEDC v skladu s točko 2.3.8, je povprečje vrednosti tlaka obeh osi, pri čemer se za izračun uporabi povprečje najnižjega in najvišjega dovoljenega tlaka v pnevmatikah za izbrane pnevmatike na vsaki osi za referenčno maso NEDC vozila. Izračun se opravi za vozilo H ter, kjer je to ustrezno, za vozila L in R po naslednjih formulah:

$$\text{za vozilo H: } P_{\text{avg,H}} = \left(\frac{P_{\text{max,H}} + P_{\text{min,H}}}{2} \right),$$

$$\text{za vozilo L: } P_{\text{avg,L}} = \left(\frac{P_{\text{max,L}} + P_{\text{min,L}}}{2} \right),$$

$$\text{za vozilo R: } P_{\text{avg,R}} = \left(\frac{P_{\text{max,R}} + P_{\text{min,R}}}{2} \right),$$

pri čemer je:

P_{max} , povprečje najvišjega tlaka v izbranih pnevmatikah za obe osi;

P_{min} , povprečje najnižjega tlaka v izbranih pnevmatikah za obe osi.

Ustrezni učinek v smislu upora, ki deluje na vozilo, se za vozila H, L in R izračuna po naslednjih formulah:

$$\text{za vozilo H: } TP_H = \left(\frac{P_{\text{avg,H}}}{P_{\text{min,H}}} \right)^{-0,4},$$

$$\text{za vozilo L: } TP_L = \left(\frac{P_{\text{avg,L}}}{P_{\text{min,L}}} \right)^{-0,4},$$

$$\text{za vozilo R: } TP_R = \left(\frac{P_{\text{avg,R}}}{P_{\text{min,R}}} \right)^{-0,4}.$$

2.3.6 Določitev globine profila pnevmatike

V skladu s točko 4.2.2.2 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 najmanjša globina profila pnevmatike za preskus WLTP znaša 80 %, medtem ko v skladu s točko 4.2 Dodatka 7 Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83 najmanjša dovoljena globina profila pnevmatike za preskus NEDC znaša 50 % nazivne vrednosti. Zato povprečna razlika v globini profila med postopkoma znaša 2 mm. Ustrezni učinek v smislu upora, ki deluje na vozilo, se za namen izračuna cestne obremenitve NEDC iz točke 2.3.8 za vozila H, L in R določi po naslednjih formulah:

$$\text{za vozilo H: } TTD_H = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,H} \cdot 9,81}{1\,000} \right),$$

$$\text{za vozilo L: } TTD_L = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,L} \cdot 9,81}{1\,000} \right),$$

$$\text{za vozilo R: } TTD_R = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,R} \cdot 9,81}{1\,000} \right),$$

pri čemer so:

$RM_{n,H}$, $RM_{n,L}$ in $RM_{n,R}$ referenčne mase vozil H, L in R, določene v skladu s točko 2.3.1.“;

(5) v točki 2.3.8.1 se dodata naslednja odstavka:

„Koefficienti cestne obremenitve NEDC se izračunajo v skladu s formulami iz točke 2.3.8.1.1 (za vozilo H) in točke 2.3.8.1.2 (za vozilo L).

Če ni določeno drugače, se formule uporabljajo tako v primeru simulacij kot tudi v primeru fizičnih preskusov na vozilu.“;

(6) točka 2.3.8.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.8.2 Določitev cestne obremenitve, ki je bila za preskus WLTP določena v skladu s točko 5 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

2.3.8.2.1 Družina matrik za cestno obremenitev v skladu s točko 5.1 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

Če se cestna obremenitev vozila izračuna v skladu s točko 5.1 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151, se cestna obremenitev vozila NEDC, ki se uporabi kot vhodni podatek za simulacije orodja za korelacijo, določi po naslednjem postopku:

(a) Tabelirane vrednosti cestne obremenitve NEDC v skladu s tabelo 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83

Vozilo H:

$$F_{0n,H} = T_{0n,H} + (F_{0w,H} - A_{w,H}),$$

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} - B_{w,H},$$

$$F_{2n,H} = T_{2n,H} + (F_{2w,H} - C_{w,H});$$

vozilo L:

$$F_{0n,L} = T_{0n,L} + (F_{0w,L} - A_{w,L}),$$

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} - B_{w,L},$$

$$F_{2n,L} = T_{2n,L} + (F_{2w,L} - C_{w,L}),$$

pri čemer so:

$F_{0n,i}$, $F_{1n,i}$, $F_{2n,i}$ z $i = H, L$ koefficienti cestne obremenitve NEDC za vozilo H ali L;

$T_{0n,i}$, $T_{2n,i}$ z $i = H, L$ koefficienta dinamometra z valji NEDC za vozilo H ali L, določena v skladu s tabelo 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83;

$A_{w,H/L}$, $B_{w,H/L}$, $C_{w,H/L}$ koefficienti dinamometra z valji za vozilo, uporabljeni za pripravo dinamometra z valji v skladu s točkama 7 in 8 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

(b) Cestna obremenitev vozila NEDC, izpeljana na podlagi reprezentativnega vozila

Pri vozilih, zasnovanih za največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila 3 000 kg ali več, se cestna obremenitev vozila NEDC na zahtevo proizvajalca lahko določi v skladu z naslednjim:

(1) Določitev koefficientov cestne obremenitve za reprezentativno vozilo družine matrik za cestno obremenitev

(i) Učinek različne vztrajnosti:

$$F_{0n,R}^1 = F_{0w,R} \cdot \left(\frac{RM_{n,R}}{TM_{w,R}} \right),$$

pri čemer so faktorji v formuli opredeljeni v točki 2.3.1, z izjemo naslednjih:

$F_{0w,R}$ je koefficient cestne obremenitve F_0 , določen za preskus WLTP vozila R, $TM_{w,R}$ je preskusna masa WLTP, uporabljena za reprezentativno vozilo R.

(ii) Učinek različnega tlaka v pnevmatikah:

$$F_{0n,R}^2 = F_{0n,R}^1 \cdot TP_R,$$

pri čemer so faktorji v formuli opredeljeni v točki 2.3.5.

(iii) Učinek vztrajnosti rotirajočih delov:

$$F_{0n,R}^3 = F_{0n,R}^2 \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

V primeru fizičnega preskusa na vozilu se uporabi naslednja formula:

$$F_{0n,R}^3 = F_{0n,R}^2 \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

(iv) Učinek različne globine profila pnevmatike:

$$F_{0n,R}^4 = F_{0n,R}^3 - TTD_R,$$

pri čemer so faktorji v formuli opredeljeni v točki 2.3.6.

(v) Učinek predkondicioniranja:

$$F_{0n,R} = F_{0n,R}^4 - 6$$

V primeru fizičnega preskusa na vozilu se popravek za učinek predkondicioniranja ne uporabi.

(vi) Koeficient cestne obremenitve F_{1n} za vozilo R se določi po naslednjem postopku:

Učinek vztrajnosti rotirajočih delov:

$$F_{1n,R} = F_{1w,R} \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

V primeru fizičnega preskusa na vozilu se uporabi naslednja formula:

$$F_{1n,R} = F_{1w,R} \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

(vii) Koeficient cestne obremenitve F_{2n} za vozilo R se določi po naslednjem postopku:

Učinek vztrajnosti rotirajočih delov:

$$F_{2n,R} = F_{2w,R}^* \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

V primeru fizičnega preskusa na vozilu se uporabi naslednja formula:

$$F_{2n,R} = F_{2w,R}^* \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right),$$

pri čemer je faktor $F_{2w,R}^*$ koeficient cestne obremenitve F_{2w} , določen za preskus WLTP vozila R, od katerega je bil odštet učinek vse aerodinamične dodatne opreme.

(2) Določitev koeficientov cestne obremenitve NEDC za vozilo H

Za izračun cestne obremenitve NEDC za vozilo H se uporabita naslednji formuli:

(i) $F_{0n,H}$ za vozilo H se določi po naslednjem postopku:

$$F_{0n,H} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{0n,R} + 0,95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,H}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_H - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,H} \right) \right); \left(0,2 \cdot F_{0n,R} + 0,8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,H}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_H - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,H} \right) \right) \right),$$

pri čemer je:

$F_{0n,R}$ koeficient konstantne cestne obremenitve za vozilo R v N;

$RM_{n,H}$ referenčna masa vozila H;

$RM_{n,R}$ referenčna masa vozila R;

RR_H kotalni upor pnevmatik vozila H v kg/tono;

RR_R kotalni upor pnevmatik vozila R v kg/tono;

(ii) $F_{2n,H}$ za vozilo H se določi po naslednjem postopku:

$$F_{2n,H} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{2n,R} + 0,95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,H}}{A_{f,R}} \right); \left(0,2 \cdot F_{2n,R} + 0,8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,H}}{A_{f,R}} \right) \right),$$

pri čemer je:

$F_{2n,R}$ koeficient cestne obremenitve drugega reda za vozilo R v N/(km/h)²;

$A_{f,H}$ čelna površina vozila H v m²;

$A_{f,R}$ čelna površina vozila R v m².

(iii) $F_{1n,H}$ za vozilo H se določi na 0.

(3) Določitev koeficienta cestne obremenitve NEDC za vozilo L

Za izračun cestne obremenitve NEDC za vozilo L se uporabita naslednji formuli:

(i) $F_{0n,L}$ za vozilo L se določi po naslednjem postopku:

$$F_{0n,L} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{0n,R} + 0,95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,L}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_L - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,L} \right) \right); \left(0,2 \cdot F_{0n,R} + 0,8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,L}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_L - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,L} \right) \right) \right),$$

pri čemer je:

$F_{0n,R}$ koeficient konstantne cestne obremenitve za vozilo R v N;

$RM_{n,L}$ referenčna masa vozila L;

$RM_{n,R}$ referenčna masa vozila R;

RR_L kotalni upor pnevmatik vozila L v kg/tono;

RR_R kotalni upor pnevmatik vozila R v kg/tono;

(ii) $F_{2n,L}$ za vozilo L se določi po naslednjem postopku:

$$F_{2n,L} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{2n,R} + 0,95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,L}}{A_{f,R}} \right); \left(0,2 \cdot F_{2n,R} + 0,8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,L}}{A_{f,R}} \right) \right),$$

pri čemer je:

$F_{2n,R}$ koeficient cestne obremenitve drugega reda za vozilo R v N/(km/h)²;

$A_{f,L}$ čelna površina vozila L v m²;

$A_{f,R}$ čelna površina vozila R v m².

(iii) $F_{1n,L}$ za vozilo L se določi na 0.

2.3.8.2.2 Privzeta cestna obremenitev v skladu s točko 5.2 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

Če se privzeta cestna obremenitev vozila izračuna v skladu s točko 5.2 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151, se cestna obremenitev vozila NEDC izračuna v skladu s točko 2.3.8.2.1(a) te priloge.

V primeru fizičnega preskušanja na vozilu se preskus opravi s koeficientoma dinamometra z valji NEDC za vozilo H ali L, določenima v skladu s tabelo 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83.;

(7) v oddelku 2.4 se tabela 1 spremeni:

(a) v vrstici za vnos 30 („Vztrajnost vozila NEDC“) se sklic v stolpcu „Vir“ nadomesti z naslednjim:

„tabela 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83, izpolni homologacijski organ ali tehnična služba“;

(b) vrstica za vnos 34 se nadomesti z naslednjim:

„34	Nastavitev vztrajnosti WLTP	kg	točka 2.5.3 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	vztrajnost dinamometra z valji, uporabljena med preskusom WLTP“;
-----	-----------------------------	----	--	--

(c) v vrstici za vnos 59 („Temperatura hladilne tekočine motorja WLTP“) se besedilo v stolpcu „Opombe“ nadomesti z naslednjim:

„niz: podatki diagnostike na vozilu, 1 Hz, ločljivost 1 °C“;

(d) vrstice za vnose 63 do 66 se nadomestijo z naslednjim in doda se vrstica 67:

„63	Deklarirane skupne emisije CO ₂ NEDC za vozila H in L	gCO ₂ /km		Deklarirana vrednost za preskus NEDC. Pri vozilih s sistemi z redno regeneracijo je vrednost popravljena s faktorjem Ki.
64	Hitrost NEDC (teoretična)	km/h	kot je opredeljena v točki 6 Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83	Niz: 1 Hz, ločljivost 0,1km/h. Če ni določena, se uporabi profil hitrosti, opredeljen v točki 6 Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83.
65	Prestava NEDC (teoretična)	—	glej prejšnjo opombo	Niz: 1 Hz. Če ni določena, se uporabi profil hitrosti, opredeljen v točki 6 Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83.
66	Identifikacijska številka družine vozil	—	točka 5.0 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	
67	Faktor regeneracije K _i	—	Dodatek 1 Podpriloge 6 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151	Pri vozilih brez sistemov z redno regeneracijo je ta vrednost enaka 1. Pri vozilih s sistemi z redno regeneracijo je ta vrednost nastavljena na 1,05.“;

(8) v točki 3.1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če je razlika med voziloma H in L zgolj posledica razlike v dodatni opremi (tj. MRO, oblika karoserije in koeficienti cestne obremenitve so enaki), se referenčna vrednost CO₂ NEDC določi samo za vozilo H.“;

(9) točke 3.1.1, 3.1.2 in 3.1.3 se nadomestijo z naslednjim:

„3.1.1 *Vhodni podatki in rezultati orodja za korelacijo*

3.1.1.1 Izvirno poročilo o rezultatih korelacije

Homologacijski organ ali imenovana tehnična služba zagotovi, da je datoteka z vhodnimi podatki za orodje za korelacijo popolna. Po končanem preskusu na orodju za korelacijo se izvirno poročilo o rezultatih korelacije izda in označi z zgoščevalno kodo. Poročilo vključuje naslednje datoteke:

- (a) vhodne podatke iz točke 2.4;
- (b) izhodne podatke, ki izhajajo iz izvedbe simulacije;
- (c) zbirno datoteko, ki vsebuje
 - (i) identifikacijsko številko družine vozil;
 - (ii) razliko (delta) med vrednostjo CO₂ po navedbi proizvajalca in vrednostjo, ki je bila izračunana z orodjem za korelacijo (skupna vrednost CO₂);
 - (iii) nezaupne tehnične podatke (tj. vrsto goriva, delovno prostornino motorja, tip menjalnika, turbinski polnilnik).

3.1.1.2 Popolna korelacijska datoteka

Če je bilo izvirno poročilo o rezultatih korelacije izdano v skladu s točko 3.1.1.1, homologacijski organ ali, kjer je to ustrezno, imenovana tehnična služba uporabi ustrezne ukaze v orodju za korelacijo, s katerimi pošlje zbirno datoteko strežniku s časovnim žigom, od tam pa se odgovor s časovnim žigom vrne pošiljatelju (z ustreznimi službami Komisije v kopiji), vključno z naključno ustvarjenim celim številom med 1 in 99.

Ustvari se popolna korelacijska datoteka, vključno z odgovorom s časovnim žigom in izvirnim poročilom o rezultatih korelacije iz točke 3.1.1.1. Popolna korelacijska datoteka se označi z zgoščevalno kodo. Datoteko hrani homologacijski organ kot poročilo o preskusu v skladu s Prilogo VIII k Direktivi 2007/46/ES.

3.1.2 *Referenčna vrednost CO₂ NEDC za vozilo H*

Orodje za korelacijo se uporabi za izvedbo simuliranega preskusa NEDC za vozilo H, pri katerem se uporabijo ustrezni vhodni podatki iz točke 2.4.

Referenčna vrednost CO₂ NEDC za vozilo H se določi po naslednjem postopku:

$$CO_{2,H} = NEDC CO_{2,C,H} \cdot K_{i,H}$$

pri čemer je:

CO _{2,H}	referenčna vrednost CO ₂ NEDC za vozilo H;
NEDC CO _{2,C,H}	skupna vrednost CO ₂ NEDC za vozilo H, simulirana z orodjem za korelacijo;
K _{i,H}	vrednost, določena v skladu z Dodatkom 1 Podpriloge 6 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 za vozilo H.

Poleg referenčne vrednosti CO₂ NEDC se z orodjem za korelacijo določijo tudi vrednosti CO₂ za posamezne faze za vozilo H.

3.1.3 *Referenčna vrednost CO₂ NEDC za vozilo L*

Kjer je to ustrezno, se simulirani preskus NEDC za vozilo L izvede z orodjem za korelacijo in ustreznimi vhodnimi podatki iz točke 2.4.

Referenčna vrednost CO₂ NEDC za vozilo L se določi po naslednjem postopku:

$$\text{CO}_{2,L} = \text{NEDC CO}_{2,C,L} \cdot K_{i,L}$$

pri čemer je:

CO _{2,L}	referenčna vrednost CO ₂ NEDC za vozilo L;
NEDC CO _{2,C,L}	skupna vrednost CO ₂ NEDC za vozilo L, simulirana z orodjem za korelacijo;
K _{i,L}	vrednost, določena v skladu z Dodatkom 1 Podpriloge 6 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151[WLTP] za vozilo L.

Poleg referenčne vrednosti CO₂ NEDC se z orodjem za korelacijo določijo tudi vrednosti CO₂ za posamezne faze za vozilo L.“;

(10) točka 3.2.6 se nadomesti z naslednjim:

„3.2.6 Če je naključno ustvarjeno število iz točke 3.1.1.2 med 90 in 99, se vozilo izbere za eno fizično meritev v skladu s postopkom iz Priloge XII k Uredbi (ES) št. 692/2008, pri čemer se upoštevajo podrobnosti, določene v oddelku 2 te priloge. Rezultati preskusov se dokumentirajo v skladu s Prilogo VIII k Direktivi 2007/46/ES.

Če se vrednost CO₂ NEDC za vozili H in L določi v skladu s točko 3.2.1, je konfiguracija vozila, ki se izbere za fizično meritev, vozilo L, če je naključno število med 90 in 94, in vozilo H, če je naključno število med 95 in 99.

Če se vrednost CO₂ NEDC določi v skladu s točko 3.2.1 za samo eno izmed vozil H ali L v družini interpolacij, se navedeno vozilo izbere za eno fizično meritev, če je naključno število med 90 in 99.

Če se vrednosti CO₂ NEDC ne določijo v skladu s točko 3.2.1, vendar se tako na vozilu H kot na vozilu L opravi fizični preskus, se naključno število ne upošteva.“;

(11) v točki 3.2.8 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Faktor odstopanja De se izračuna na tri decimalke in se zabeleži v certifikatu o homologaciji in potrdilu o skladnosti.“;

(12) točke 3.3.1, 3.3.2 in 3.3.3 se nadomestijo z naslednjim:

„3.3.1 *Izračun vrednosti CO₂ NEDC za posamezne faze za vozilo H*

Vrednosti NEDC za posamezne faze za vozilo H se izračunajo po naslednjem postopku:

$$\text{NEDC CO}_{2,p,H} = \text{NEDC CO}_{2,p,H,c} \cdot \text{CO}_{2,AF,H}$$

pri čemer je:

p	faza NEDC „mestni vozni cikel“ ali „zunajmestni vozni cikel“;
NEDC CO _{2,p,H,c}	vrednost CO ₂ NEDC, simulirana z orodjem za korelacijo za fazo p, iz točke 3.1.2 ali kjer je to ustrezno, rezultat fizične meritve iz točke 3.2.2;
NEDC CO _{2,p,H}	vrednost NEDC za posamezno fazo za vozilo H v veljavni fazi p v gCO ₂ /km;
CO _{2,AF,H}	prilagoditveni faktor za vozilo H, izračunan z razmerjem med vrednostjo CO ₂ NEDC, določeno v skladu s točko 3.2, in rezultatom preskusa NEDC, simuliranim z orodjem za korelacijo, iz točke 3.1.2 ali, kjer je to ustrezno, rezultatom fizične meritve.

3.3.2 Izračun vrednosti CO₂ NEDC za posamezne faze za vozilo L

Vrednosti NEDC za posamezne faze za vozilo L se izračunajo po naslednjem postopku:

$$\text{NEDC CO}_{2,p,L} = \text{NEDC CO}_{2,p,L,c} \cdot \text{CO}_{2,AF,L}$$

pri čemer je:

p	faza NEDC „mestni vozni cikel“ ali „zunajmestni vozni cikel“;
CO _{2,p,L,c}	vrednost CO ₂ NEDC, simulirana z orodjem za korelacijo za fazo p, iz točke 3.1.2 ali, kjer je to ustrezno, rezultat fizične meritve iz točke 3.2.2;
CO _{2,p,L}	vrednost NEDC za posamezno fazo za vozilo L v veljavni fazi p v gCO ₂ /km;
CO _{2,AF,L}	prilagoditveni faktor za vozilo L, izračunan z razmerjem med vrednostjo CO ₂ NEDC, določeno v skladu s točko 3.2, in rezultatom preskusa NEDC, simuliranim z orodjem za korelacijo, iz točke 3.1.2 ali, kjer je to ustrezno, rezultatom fizične meritve.

3.3.3 Izračun porabe goriva NEDC za vozili H in L

3.3.3.1 Izračun (skupne) porabe goriva NEDC

(Skupna) poraba goriva NEDC za vozili H in L se izračuna na podlagi skupnih emisij CO₂ NEDC, določenih v skladu s točko 3.2 in določbami Priloge XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Šteje se, da emisije drugih onesnaževal, pomembnih za izračun porabe goriva (ogljikovodiki, ogljikov monoksid), znašajo 0 (nič) g/km.

3.3.3.2 Izračun porabe goriva NEDC za posamezne faze

Poraba goriva NEDC za posamezne faze za vozili H in L se izračuna na podlagi emisij CO₂ NEDC za posamezne faze, določenih v skladu s točko 3.3 in določbami Priloge XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Šteje se, da emisije drugih onesnaževal, pomembnih za izračun porabe goriva (ogljikovodiki, ogljikov monoksid), znašajo 0 (nič) g/km.“;

(13) vstavi se naslednja točka 4.2.1.4a:

„4.2.1.4a. Cestna obremenitev NEDC, izpeljana na podlagi reprezentativnega vozila družine matrik za cestno obremenitev

Če se cestna obremenitev NEDC reprezentativnega vozila izračuna na podlagi reprezentativnega vozila WLTP v skladu s točko 2.3.8.2.1(b), se cestna obremenitev NEDC posameznega vozila izračuna po naslednjih formulah:

(a) F_{0n,ind} za posamezno vozilo se določi po naslednjem postopku:

$$F_{0n,ind} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{0n,R} + 0,95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,ind}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_{ind} - RR_R}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,ind} \right) \right); \left(0,2 \cdot F_{0n,R} + 0,8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,ind}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_{ind} - RR_R}{1\,000} \right) \cdot 9,81 \cdot RM_{n,ind} \right) \right) \right),$$

pri čemer je:

F_{0n,R} koeficient konstantne cestne obremenitve za vozilo R v N;

RM_{n,ind} referenčna masa posameznega vozila;

RM_{n,R} referenčna masa vozila R;

RR_{ind} kotalni upor pnevmatik posameznega vozila v kg/tono;

RR_R kotalni upor pnevmatik vozila R v kg/tono.

(b) $F_{2n,ind}$ za posamezno vozilo se določi po naslednjem postopku:

$$F_{2n,ind} = \text{Max} \left(\left(0,05 \cdot F_{2n,R} + 0,95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,ind}}{A_{f,R}} \right); \left(0,2 \cdot F_{2n,R} + 0,8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,ind}}{A_{f,R}} \right) \right),$$

pri čemer je:

$F_{2n,R}$ koeficient cestne obremenitve drugega reda za vozilo R v N/(km/h)²;

$A_{f,ind}$ čelna površina posameznega vozila v m²;

$A_{f,R}$ čelna površina vozila R v m².

(c) $F_{1n,ind}$ za posamezno vozilo se določi na 0.“;

(14) v točki (a) oddelka 5 se besedilo „poročilo o rezultatih orodja za korelacijo“ nadomesti z besedilom „popolna korelacijska datoteka“.

PRILOGA II

V Prilogi I k Uredbi (EU) št. 1014/2010 se v tabeli „Viri podatkov“ doda naslednja vrstica:

„Identifikacijska številka družine vozil	točka 5.0 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 (*)
--	---

(*) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).