

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1002****z dne 16. julija 2018****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153 za razjasnitev in poenostavitev postopka korelacije ter njegovo prilagoditev spremembam Uredbe (EU) 2017/1151****(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 CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil <sup>(1)</sup> in zlasti prvega pododstavka člena 13(7) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Na podlagi izkušenj, pridobljenih pri izvajanju Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 <sup>(2)</sup> in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/1153 <sup>(3)</sup>, je postalo jasno, da bi bilo treba določene elemente slednje uredbe spremeniti.
- (2) Dopolniti je treba obstoječo metodo za določitev končnih točk interpolacijske daljice, ki se uporabljata za izračun vrednosti emisij CO<sub>2</sub> NEDC posameznega vozila. Navedeni končni točki, ki ju predstavljata preskusno vozilo z najvišjimi vrednostmi emisij CO<sub>2</sub> in preskusno vozilo z najnižjimi, bi bilo treba določiti tako, da bo razlika med emisijami preskusnega vozila z najvišjimi in vozila z najnižjimi emisijami enaka ali večja od 5 g CO<sub>2</sub>/km.
- (3) Da vrednosti emisij CO<sub>2</sub> posameznih vozil ne bi bile določene na podlagi interpolacijskih daljic, ki ne zagotavljajo te minimalne razlike, je primerno, da ta sprememba začne veljati nemudoma.
- (4) Kadar se za namene homologacije v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151 uporabljajo skupine matrik za cestne obremenitve, bi bilo treba izračun vrednosti emisij CO<sub>2</sub> posameznega vozila iz take skupine poenostaviti tako, da se koeficiente cestne obremenitve, ki se uporabijo za izračun vrednosti NEDC CO<sub>2</sub>, izpelje iz koeficientov cestne obremenitve posameznega vozila, kot je določeno v Uredbi (EU) 2017/1151.
- (5) Da se zagotovijo zanesljivi rezultati postopka korelacije, je primerno kot vhodni podatek za orodje za korelacijo dodati še število valjev.
- (6) Prav tako bi bilo treba izkoristiti priložnost, da se popravijo nekatere redakcijske napake v besedilu.
- (7) 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 k tej uredbi.

<sup>(1)</sup> UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

<sup>(2)</sup> 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 spremembah 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 Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

<sup>(3)</sup> 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).

---

*Člen 2*

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

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

V Bruslju, 16. julija 2018

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PRILOGA

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

(1) tretji odstavek točke 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„MRO masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, kot je opredeljena v členu 3(1)(d) Uredbe (ES) št. 443/2009 za vozila H, L oziroma R.“;

(2) točka 2.3.8.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.8.1 V primeru cestne obremenitve WLTP, ki se določi v skladu z odstavki 1 do 4 in 6 Podpriloge 4 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151

Koeficienti 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) ter v skladu z naslednjima točkama (a) in (b).

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

Homologacijski organ ali, kjer je to ustrezno, tehnična služba preveri, ali je vetrovnik iz točke 3.2.3.2.2.3 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 primeren za točno določitev vrednosti  $\Delta(Cd \times Af)$ . Če vetrovnik ni primeren, se za vsa vozila iz zadevne družine uporablja najvišja vrednost aerodinamičnega upora.

(a) Za koeficiente cestne obremenitve WLTP in vrednosti preskusne mase iz formul, navedenih v točkah 2.3.8.1.1 in 2.3.8.1.2, štejejo tisti koeficienti in vrednosti, ki izhajajo iz vozil H in L, kot so bili določeni za zadevno družino interpolacij v skladu z odstavkom 5 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151.

(b) Ne glede na točko (a), kadar potreba vozila WLTP H in/ali L po energiji cikla ni najvišja potreba po energiji cikla za NEDC vozila H oziroma ni najnižja potreba po energiji cikla za NEDC vozila L, se koeficienti cestne obremenitve NEDC določijo v skladu z enim od naslednjih:

(i) na podlagi posameznega vozila v družini interpolacij, ki ima najvišjo oziroma najnižjo potrebo po energiji cikla za NEDC;

(ii) na podlagi kombinacije najvišjih oziroma najnižjih izmed vseh relevantnih značilnosti cestne obremenitve, tj. aerodinamičnega upora, kotalnega upora in mase, izpeljane iz katerega koli posameznega vozila v zadevni družini interpolacij.

Odločitev, kateri izmed postopkov iz točk (i) ali (ii) se bo uporabil, sprejme proizvajalec.

Točka (b) se uporablja za nove homologacije glede na emisije, dodeljene od 1. januarja 2019 ali zgodnejšega datuma na zahtevo proizvajalca.“;

(3) v točki 2.3.8.1.1 se vstavi naslednji prvi odstavek:

„Kadar se ta postopek izračuna uporabi za posamezno vozilo v skladu s točko 4.2.1.4.2, se uporabijo vrednosti za cestne obremenitve WLTP in testna masa posameznega vozila NEDC, od katerih je bil odštet učinek dodatne opreme.“;

(4) zadnji odstavek točke 2.3.8.1.1(c) se nadomesti z naslednjim:

„pri čemer je faktor  $F_{2w,H}^*$  koeficient cestne obremenitve  $F_2$ , določen za preskus WLTP vozila H, od katerega je bil odštet učinek vse dodatne opreme.“;

(5) zadnji odstavek točke 2.3.8.1.2(c) se nadomesti z naslednjim:

„pri čemer je faktor  $F_{2w,L}^*$  koeficient cestne obremenitve  $F_2$ , določen za preskus WLTP vozila L, od katerega je bil odštet učinek vse dodatne opreme.“;

(6) točka 2.3.8.2.1(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Koeficienti cestne obremenitve vozila NEDC, kadar se ne uporabijo tabelirane vrednosti NEDC

Pri vozilih, zasnovanih za največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila 3 000 kg ali več, se koeficienti cestne obremenitve vozila NEDC na zahtevo proizvajalca lahko določijo v skladu s točko 2.3.8.1.“;

(7) doda se naslednja točka 2.3.8.3:

„2.3.8.3 Razširitve homologacij glede na emisije, dodeljenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151

Kadar je homologacija glede na emisije, dodeljena v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, razširjena zaradi vključitve novih vozil v družino interpolacij CO<sub>2</sub> z emisijami CO<sub>2</sub> NEDC, ki so višje od emisij vozila H ali nižje od emisij vozila L, se za namene korelacije uporabi naslednje:

(a) kadar je razlika med voziloma NEDC H in L zadevne družine interpolacij enaka ali večja od 5 g CO<sub>2</sub>/km, se lahko interpolacijska daljica NEDC za to družino podaljša, če so emisije CO<sub>2</sub> NEDC, določene v skladu s točko 3 te priloge na podlagi vhodnih podatkov iz preskusa WLTP za vozila, navedenega v točki 3.1.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2017/1151, enake ali nižje od emisij CO<sub>2</sub>, določenih na podlagi interpolacijske daljice NEDC;

(b) kadar je razlika med voziloma NEDC H in L manjša od 5 g CO<sub>2</sub>/km, interpolacijske daljice ni mogoče podaljšati.

V primeru iz točke (a) se referenčne emisije CO<sub>2</sub> določijo brez izbire iz točk 3.1.1.2 in 3.2.6 te priloge.

V primeru iz točke (b) ali kadar so referenčne emisije CO<sub>2</sub> iz točke (a) višje od obstoječe interpolacijske daljice, se vozili NEDC H in L določita v skladu s točkama 2 in 3 te priloge.

Točka (a) se uporablja za podaljšanja, ki so novim tipom vozil odobrena od 1. januarja 2019 ali zgodnejšega datuma na zahtevo proizvajalca.“;

(8) v točki 2.4 se tabela 1 spremeni:

(a) pri vnosu 66 se besedilo v prvem stolpcu nadomesti z naslednjim:

„Identifikacijska številka družine interpolacij“;

(b) doda se naslednji vnos 68:

„68	Število valjev	—	izjava proizvajalca	Število (navesti najpozneje 1. januarja 2019)“
-----	----------------	---	---------------------	--

(9) točka 3.1.1.1(c)(i) se nadomesti z naslednjim:

„(i) identifikacijsko številko družine interpolacij“;

(10) točka 3.3.4 se črta;

(11) točka 4.2.1.4 se nadomesti z naslednjim:

„4.2.1.4 Izračun cestne obremenitve posameznega vozila v družini interpolacij WLTP

4.2.1.4.1 Koeficienti cestne obremenitve, izpeljani iz vozil NEDC H in L

Koeficienti cestne obremenitve  $F_{0,n}$ ,  $F_{1,n}$  in  $F_{2,n}$  za vozili H in L, določeni v skladu s točko 2.3.8, se imenujejo  $F_{0n,H}$ ,  $F_{1n,H}$  in  $F_{2n,H}$ , oziroma  $F_{0n,L}$ ,  $F_{1n,L}$  in  $F_{2n,L}$ .

Koeficienti cestne obremenitve vozila  $f_{0n,ind}$ ,  $f_{1n,ind}$  in  $f_{2n,ind}$  za posamezno vozilo se izračunajo po naslednji formuli:

Formula 1(a)

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

Za nove homologacije glede na emisije, dodeljene od 1. januarja 2019 ali zgodnejšega datuma na zahtevo proizvajalca, se koeficienti cestne obremenitve vozila izračunajo po naslednji formuli:

Formula 1(b)

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

Or, if  $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$ , or, where applicable,  $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$ , Formula 2 shall apply:

Formula 2

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

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

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

or, if  $\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n} = 0$ , Formula 3 shall apply:

Formula 3

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

where:

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

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

#### 4.2.1.4.2 Koeficienti cestne obremenitve vozila, izpeljani iz koeficientov cestne obremenitve WLTP posameznih vozil

Od 1. januarja 2019 za nove homologacije in 1. januarja 2020 za vsa nova vozila, ki vstopajo v promet, ali, na zahtevo proizvajalca, pred tema datumoma se cestna obremenitev vozila NEDC za posamezno vozilo izpelje iz koeficientov cestne obremenitve WLTP zadevnega vozila v katerem koli od naslednjih primerov:

- če je vrednost emisij CO<sub>2</sub>, potrebo po energiji cikla ali katerega koli izmed koeficientov cestne obremenitve  $f_0$ ,  $f_1$  ali  $f_2$ , izračunanih v skladu s točko 4.2.1.4.1, treba ekstrapolirati iz vozila NEDC H ali L;
- če so koeficienti cestne obremenitve vozil NEDC H in L izpeljani iz različnih družin cestne obremenitve;
- če posamezno vozilo spada v družino cestne obremenitve, ki ni ista kot družina cestne obremenitve vozila NEDC H in/ali L;
- če posamezno vozilo spada v družino matrik za cestno obremenitev.

Koeficienti cestne obremenitve NEDC se v primerih iz točk (a) do (d) izračunajo s formulami iz točke 2.3.8.1.1, pri čemer vozilo H šteje kot posamezno vozilo.

V primeru iz točke (a) se lahko ekstrapolacija CO<sub>2</sub> opravi samo, če je razlika med voziloma NEDC H in L enaka ali večja od 5 g CO<sub>2</sub>/km. V takem primeru se lahko interpolacijska daljica ekstrapolira za največ 3 g CO<sub>2</sub>/km nad emisijami CO<sub>2</sub> vozila H ali pod emisijami CO<sub>2</sub> vozila L. Če ekstrapolacija preseže 3 g CO<sub>2</sub>/km ali če je razlika med voziloma NEDC H in L manjša od 5 g CO<sub>2</sub>/km, proizvajalec določi novo interpolacijsko daljico za zadevno družino interpolacij v skladu s točkama 2 in 3 te priloge.“;

(12) točka 4.2.1.4a se črta.

---