

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1003**z dne 16. julija 2018****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/1152 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 (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾ in zlasti tretjega pododstavka člena 13(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Na podlagi izkušenj, pridobljenih pri izvajanju Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ⁽²⁾ in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/1152 ⁽³⁾, 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 CO₂ NEDC posameznega vozila. Navedeni končni točki, ki ju predstavljata preskusno vozilo z najvišjimi vrednostmi emisij CO₂ 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 CO₂/km.
- (3) Da vrednosti emisij CO₂ 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 CO₂ NEDC posameznega vozila iz take skupine poenostaviti tako, da se koeficiente cestne obremenitve, ki se uporabijo za izračun vrednosti NEDC CO₂, izpelje iz koeficientov cestne obremenitve posameznega vozila, kot je določeno v Uredbi (EU) 2017/1151.
- (5) Kar zadeva nedodelana vozila kategorije N1, bi bilo treba spremembo Priloge XII k Uredbi (EU) 2017/1151 upoštevati pri določanju koeficientov cestne obremenitve, ki se uporabljajo kot vhodni podatki za orodje za korelacijo.
- (6) Da se zagotovijo zanesljivi rezultati postopka korelacije, je primerno kot vhodni podatek za orodje za korelacijo dodati še število valjev.
- (7) Prav tako bi bilo treba izkoristiti priložnost, da se popravijo nekatere redakcijske napake v besedilu.
- (8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1152 se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

⁽¹⁾ ULL 145, 31.5.2011, str. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽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).

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 se spremeni:

(1) 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 za dokončana vozila kategorije N1 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 odstavka 3.2.3.2.2.3 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 primeren za točno določitev vrednosti $\Delta(C_d \times A_f)$. 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 navedenih formul štejejo tisti koeficienti in vrednosti, ki izhajajo iz vozil H in L, kot so bili opredeljeni za zadevno družino interpolacij v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.

(b) Ne glede na točko (a), kadar potreba vozila WLTP H in/ali L po energiji cikla, kot je določena v skladu z odstavkom 5 Podpriloge 7 k Prilogi XXI k Uredbi (EU) 2017/1151, 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.“;

(2) 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 testno maso posameznega vozila NEDC, od katerih je bil odštet učinek dodatne opreme.“;

(3) 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.“;

(4) 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.“;

(5) 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.“;

(6) točka 2.3.8.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.8.2.2 Določitev cestne obremenitve za nedodelana vozila kategorije N1 v skladu s točko 2.2 Priloge XII k Uredbi (EU) 2017/1151

Pri nedodelanem vozilu kategorije N1, če se cestna obremenitev reprezentativnega vozila določi v skladu z odstavkom 2.2 Priloge XII in odstavkom 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:

$$F_{0n,R} = T_{0n,R} + \left(\frac{F_{0W,L} - A_{W,L} + F_{0W,H} - A_{W,H}}{2} \right)$$

$$F_{1n,R} = \frac{F_{1W,L} - B_{W,L} + F_{1W,H} - B_{W,H}}{2}$$

$$F_{2n,R} = T_{2n,R} + \left(\frac{F_{2W,L} - C_{W,L} + F_{2W,H} - C_{W,H}}{2} \right)$$

pri čemer so:

$F_{0n,R}$, $F_{1n,R}$, $F_{2n,R}$	koeficienti cestne obremenitve vozila NEDC za reprezentativno vozilo;
$T_{0n,R}$, $T_{2n,R}$	koeficienta dinamometra z valji NEDC za reprezentativno vozilo, določena v skladu s tabelo 3 iz Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83;
$A_{W,L/H}$, $B_{W,L/H}$, $C_{W,L/H}$	koeficienti 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

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

(7) doda se naslednja točka 2.3.8.3(a):

„2.3.8.3(a) 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 CO₂ z emisijami CO₂ NEDC, ki so višje od emisij vozila H ali nižje od emisij vozila L, se za namene korelacije uporabi naslednje:

- kadar je razlika med voziloma NEDC H in L zadevne družine interpolacij enaka ali večja od 5 g CO₂/km, se lahko interpolacijska daljica NEDC za to družino podaljša, če so emisije CO₂ NEDC, določene v skladu s točko 3 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 CO₂, določenih na podlagi interpolacijske daljice NEDC;
- kadar je razlika med voziloma NEDC H in L manjša od 5 g CO₂/km, interpolacijske daljice ni mogoče podaljšati.

V primeru iz točke (a) se referenčne emisije CO₂ določijo brez izbire iz točk 3.1.1.2 in 3.2.6.

V primeru iz točke (b) ali kadar so referenčne emisije CO₂ iz točke (a) višje od interpolacijske daljice, se vozili NEDC H in L določita v skladu s točkama 2 in 3 te priloge.

Točka (a) se uporablja za nova 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) v točki 3.1.4 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Pri nedodelanih vozilih kategorije N1 se simulirani preskus NEDC za reprezentativno vozilo (vozilo R_{MSV}) izvede z orodjem za korelacijo in ustreznimi vhodnimi podatki, kot so zabeleženi v matriki iz točke 2.4 v zvezi z vozilom H ali L s potrebo po energiji cikla, ki je najbližja potrebi, določeni za reprezentativno vozilo v skladu s točko 4.2.1.5.“;

(11) v točki 3.3.1 se opredelitev v zadnjem odstavku nadomesti z naslednjim:

„ $CO_{2A,E,H}$ prilagoditveni faktor za vozilo H, izračunan z razmerjem med vrednostjo CO_2 NEDC, določeno v skladu s točko 3.2, in rezultati preskusa NEDC, simuliranimi z orodjem za korelacijo, iz točke 3.1.2 ali, kjer je to ustrezno, rezultatom fizične meritve.“;

(12) v točki 3.3.2 se opredelitev v zadnjem odstavku nadomesti z naslednjim:

„ $CO_{2A,F,L}$ prilagoditveni faktor za vozilo L, izračunan z razmerjem med vrednostjo CO_2 NEDC, določeno v skladu s točko 3.2, in rezultati preskusa NEDC, simuliranimi z orodjem za korelacijo, iz točke 3.1.3 ali, kjer je to ustrezno, rezultatom fizične meritve.“;

(13) v točki 3.3.3 se opredelitev v zadnjem odstavku nadomesti z naslednjim:

„ $CO_{2A,F,R}$ prilagoditveni faktor za vozilo R_{MSV} , izračunan z razmerjem med vrednostjo CO_2 NEDC, določeno v skladu s točko 3.2, in rezultati preskusa NEDC, simuliranimi z orodjem za korelacijo, iz točke 3.1.3 ali, kjer je to ustrezno, rezultatom fizične meritve.“;

(14) 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

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

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

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

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

Formula 3

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

where:

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

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

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 tem datumom 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 CO₂, 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 CO₂ opravi samo, če je razlika med voziloma NEDC H in L enaka ali večja od 5 g CO₂/km. V takem primeru se lahko interpolacijska daljica ekstrapolira za največ 3 g CO₂/km nad emisijami CO₂ vozila H ali pod emisijami vozila L. Če ekstrapolacija preseže 3 g CO₂/km ali če je razlika med voziloma NEDC H in L manjša od 5 g CO₂/km, proizvajalec določi novo interpolacijsko daljico za zadevno družino v skladu s točkama 2 in 3 te priloge.“

(15) točka 4.2.1.6 se črta.