

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1002 VAN DE COMMISSIE**van 16 juli 2018****tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 om de correlatieprocedure te verduidelijken en te vereenvoudigen en haar aan te passen aan wijzigingen in Verordening (EU) 2017/1151****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken ⁽¹⁾, en met name artikel 13, lid 7, eerste alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uit de ervaring die is opgedaan met de toepassing van de Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽²⁾ en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie ⁽³⁾, is gebleken dat bepaalde elementen van laatstgenoemde verordening moeten worden gewijzigd.
- (2) De bestaande methode voor het bepalen van de eindpunten van de interpolatielijnen die gebruikt wordt voor de berekening van de NEDC-CO₂-emissiewaarde van een individueel voertuig, moet worden aangevuld. Die eindpunten, die worden gerepresenteerd door een testvoertuig met de hoogste CO₂-emissiewaarden en een testvoertuig met de laagste waarden, moeten zodanig worden gedefinieerd dat het verschil tussen de twee testvoertuigen „hoog” en „laag” ten minste 5 g CO₂/km bedraagt.
- (3) Om te voorkomen dat de CO₂-emissiewaarden van individuele voertuigen worden bepaald op basis van interpolatielijnen waarbij het minimale verschil niet wordt gerespecteerd, is het passend dat deze wijziging onverwijld in werking treedt.
- (4) De berekening van de NEDC-CO₂-emissiewaarde van een individueel voertuig dat tot een wegbelastingmatrixfamilie behoort, ingeval gebruik wordt gemaakt van een dergelijke familie met het oog op typegoedkeuring krachtens Verordening (EU) 2017/1151, moet worden vereenvoudigd door te bepalen dat de voor die berekening te gebruiken wegbelastingcoëfficiënten worden afgeleid van de krachtens Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde wegbelastingcoëfficiënten van het individuele voertuig.
- (5) Om te zorgen voor een robuuste correlatie-output, is het passend het aantal cilinders toe te voegen als inputgegeven voor de correlatietool.
- (6) Deze gelegenheid moet ook worden aangegrepen om enkele redactionele fouten in de tekst recht te zetten.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité klimaatverandering.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

⁽¹⁾ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.⁽²⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van de het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de veranderingen in de regelgevende testprocedure weer te geven, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 679).

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de zevende dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 juli 2018.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

—

BIJLAGE

Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 wordt als volgt gewijzigd:

1) In punt 2.3.1 wordt de derde alinea vervangen door:

„MRO = de massa in rijkklare toestand zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 1, onder d), van Verordening (EG) nr. 443/2009, voor de respectieve voertuigen L, H en R.”.

2) Punt 2.3.8.1 wordt vervangen door:

„2.3.8.1. Indien de WLTP-wegbelastingen worden bepaald volgens bijlage XXI, subbijlage 4, punten 1 tot en met 4 en punt 6, bij Verordening (EU) 2017/1151

De NEDC-wegbelastingcoëfficiënten moeten worden berekend volgens de formules in punt 2.3.8.1.1 (voor voertuig H) en in punt 2.3.8.1.2 (voor voertuig L) en overeenkomstig de volgende punten a) en b).

Tenzij anders aangegeven, zijn de formules zowel van toepassing bij simulaties als bij fysieke voertuigtests.

De typegoedkeuringsinstantie of, in voorkomend geval, de technische dienst controleert of de in bijlage XXI, subbijlage 7, punt 3.2.3.2.2.3, bij Verordening (EU) 2017/1151 bedoelde windtunnelfaciliteit gekwalificeerd is om de $\Delta(Cd \times Af)$ -waarden nauwkeurig te bepalen. Indien de windtunnelfaciliteit niet gekwalificeerd is, is de hoogste waarde voor de aerodynamische weerstand van toepassing op alle voertuigen in de familie.

a) De in de formules in de punten 2.3.8.1.1 en 2.3.8.1.2 bedoelde waarden voor de WLTP-wegbelastingcoëfficiënten en -testmassa's zijn de waarden voor de voertuigen H en L, zoals bepaald voor de interpolatiefamilie overeenkomstig bijlage XXI, subbijlage 7, punt 5, bij Verordening (EU) 2017/1151;

b) onverminderd punt a) worden de NEDC-wegbelastingcoëfficiënten, wanneer de cyclusergievraag voor WLTP-voertuig H en/of L niet resulteert in de hoogste, respectievelijk de laagste cyclusergievraag voor NEDC-voertuig H en/of L, op een van de volgende wijzen bepaald:

- i) op basis van het individuele voertuig in de interpolatiefamilie met de hoogste, respectievelijk de laagste energievraag tijdens de NEDC-cyclus;
- ii) op basis van de combinatie van de hoogste, respectievelijk de laagste van elk van de voor de wegbelasting relevante kenmerken, d.w.z. aerodynamische weerstand, rolweerstand en massa, afkomstig van een individueel voertuig in de interpolatiefamilie.

De fabrikant bepaalt of de procedure van punt i) of punt ii) wordt toegepast.

Punt b) is van toepassing op nieuwe emissietypegoedkeuringen die worden verleend vanaf 1 januari 2019, of op verzoek van de fabrikant vanaf een eerdere datum.”.

3) In punt 2.3.8.1.1 wordt de volgende eerste alinea ingevoegd:

„Wanneer deze berekeningsprocedure overeenkomstig punt 4.2.1.4.2 voor een individueel voertuig wordt gebruikt, worden de met het individuele voertuig van de NEDC overeenkomende WLTP-wegbelastingen en -testmassa's gebruikt waarbij het effect van de optionele uitrusting is verwijderd.”.

4) In punt 2.3.8.1.1, onder c), wordt de laatste alinea vervangen door:

„waarbij de factor F_{2wH}^* de wegbelastingcoëfficiënt F_2 is, bepaald voor de WLTP-test van voertuig H, waarvan het effect van alle optionele uitrusting is verwijderd.”.

5) In punt 2.3.8.1.2, onder c), wordt de laatste alinea vervangen door:

„waarbij de factor F_{2wL}^* de wegbelastingcoëfficiënt F_2 is, bepaald voor de WLTP-test van voertuig L, waarvan het effect van alle optionele uitrusting is verwijderd.”.

6) In punt 2.3.8.2.1 wordt punt b) wordt vervangen door:

„b) indien de getabelleerde NEDC-waarden niet worden gebruikt: NEDC-wegbelastingcoëfficiënten.

Bij voertuigen die zijn ontworpen voor een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van 3 000 kg of meer, mogen de NEDC-wegbelastingcoëfficiënten op verzoek van de fabrikant overeenkomstig punt 2.3.8.1 worden bepaald.”.

7) Het volgende punt 2.3.8.3 wordt toegevoegd:

„2.3.8.3. Uitbreiding van krachtens Verordening (EU) 2017/1151 verleende emissiegoedkeuringen

Wanneer een emissiegoedkeuring krachtens Verordening (EU) 2017/1151 wordt uitgebreid door nieuwe voertuigen aan de CO₂-interpolatiefamilie toe te voegen waarvan de NEDC-CO₂-emissies hoger zijn dan die van voertuig H of lager zijn dan die van voertuig L, is het volgende van toepassing op de correlatie:

a) als het verschil tussen de NEDC-voertuigen H en L van de betrokken interpolatiefamilie 5 g CO₂/km of meer bedraagt, kan de voor die familie bepaalde NEDC-interpolatielijn worden verlengd, mits de krachtens punt 3 van deze bijlage op basis van de inputgegevens van de in punt 3.1.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/1151 bedoelde WLTP-test bepaalde NEDC-CO₂-emissies gelijk zijn aan of lager zijn dan de op basis van de NEDC-interpolatielijn bepaalde CO₂-emissies;

b) als het verschil tussen de NEDC-voertuigen H en L minder dan 5 g CO₂/km bedraagt, mag de interpolatielijn niet worden verlengd.

In geval a) worden de referentie-CO₂-emissies bepaald zonder de in de punten 3.1.1.2 en 3.2.6 van deze bijlage bedoelde selectie.

In geval b), of indien de in punt a) bedoelde referentie-CO₂-emissies hoger zijn dan de bestaande interpolatielijn, worden de NEDC-voertuigen H en L overeenkomstig de punten 2 en 3 van deze bijlage bepaald.

Punt a) is van toepassing op uitbreidingen tot nieuwe typen die worden verleend vanaf 1 januari 2019, of op verzoek van de fabrikant vanaf een eerdere datum.”.

8) In punt 2.4 wordt tabel 1 als volgt gewijzigd:

a) bij nummer 66 wordt de tekst van de eerste kolom vervangen door:

„Identificatienummer van de interpolatiefamilie”;

b) de volgende vermelding met nummer 68 wordt toegevoegd:

„68	Aantal cilinders	—	Verklaring fabrikant	Aantal (uiterlijk vanaf 1 januari 2019 te verstrekken)”
-----	------------------	---	----------------------	---

9) In punt 3.1.1.1, onder c), wordt punt i) vervangen door:

„i) het identificatienummer van de interpolatiefamilie”.

10) Punt 3.3.4 wordt geschrapt.

11) Punt 4.2.1.4 wordt vervangen door:

„4.2.1.4. Berekening van de wegbelasting voor een individueel voertuig in een WLTP-interpolatiefamilie

4.2.1.4.1. Wegbelastingcoëfficiënten afgeleid van NEDC-voertuigen H en L

De overeenkomstig punt 2.3.8 bepaalde wegbelastingcoëfficiënten $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ en $F_{2,n}$ voor de voertuigen H en L, worden aangeduid als $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ en $F_{2n,H}$, respectievelijk $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ en $F_{2n,L}$.

De wegbelastingcoëfficiënten $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ en $f_{2n,ind}$ voor een individueel voertuig worden berekend volgens de volgende formule:

Formule 1 a)

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

Voor nieuwe emissietypegoedkeuringen die worden verleend vanaf 1 januari 2019, of op verzoek van de fabrikant al voor die datum, worden de wegbelastingcoëfficiënten berekend volgens de volgende formule:

Formule 1 b)

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

of, indien $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, dan wel indien, in voorkomend geval, $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, is formule 2 van toepassing:

Formule 2

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

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

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

of, indien $\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n} = 0$, is formule 3 van toepassing:

Formule 3

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

waarbij:

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

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

4.2.1.4.2. Wegbelastingcoëfficiënten afgeleid van WLTP-wegbelastingcoëfficiënten van individuele voertuigen

De NEDC-wegbelastingen voor een individueel voertuig worden vanaf 1 januari 2019 voor nieuwe typegoedkeuringen, en vanaf 1 januari 2020 voor alle nieuwe voertuigen die in het verkeer worden gebracht, of op verzoek van de fabrikant al voor die data, in een van de volgende gevallen afgeleid van de WLTP-wegbelastingcoëfficiënten van dat voertuig:

- als de CO₂-emissiewaarde, de cyclusergievraag of een van de overeenkomstig punt 4.2.1.4.1 berekende wegbelastingcoëfficiënten f_0 , f_1 of f_2 moet worden geëxtrapoleerd van NEDC-voertuig H of L;
- als de wegbelastingcoëfficiënten voor de NEDC-voertuigen H en L worden afgeleid van verschillende wegbelastingfamilies;
- als het individuele voertuig tot een andere wegbelastingfamilie behoort dan NEDC-voertuig H en/of L;
- als het individuele voertuig tot een wegbelastingmatrixfamilie behoort.

De NEDC-wegbelastingcoëfficiënten worden in de gevallen a) tot en met d) berekend met de formules in punt 2.3.8.1.1, waarbij verwijzingen naar voertuig H worden gelezen als verwijzingen naar het individuele voertuig.

In geval a) mag alleen CO₂-extrapolatie worden toegepast indien het verschil tussen de NEDC-voertuigen H en L 5 g CO₂/km of meer bedraagt. De interpolatielijng mag in dat geval met maximaal 3 g CO₂/km boven de CO₂-emissies van voertuig H of onder de CO₂-emissies van voertuig L worden geëxtrapoleerd. Als de extrapolatie meer dan 3 g CO₂/km bedraagt, of als het verschil tussen de NEDC-voertuigen H en L minder dan 5 g CO₂/km bedraagt, bepaalt de fabrikant overeenkomstig de punten 2 en 3 van deze bijlage een nieuwe interpolatielijng voor die interpolatiefamilie.”.

12) Punt 4.2.1.4a wordt geschrapt.
