

**REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2017/1347****2018/EES/33/28**

frá 13. júlí 2017

um leiðréttingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB, reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 582/2011 og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1151 um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja, um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB, reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008 og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1230/2012 og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 692/2008 (\*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja <sup>(1)</sup>, einkum 8. gr. og 3. mgr. 14. gr.,

með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) <sup>(2)</sup>, einkum 2. mgr. 39. gr.,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 frá 18. júní 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og hreyfla með tilliti til losunar frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 715/2007 og tilskipun 2007/46/EB og um niðurfellingu á tilskipunum 80/1269/EBE, 2005/55/EB <sup>(3)</sup> og 2005/78/EB, einkum 4. mgr. 5. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í tilskipun 2007/46/EB er settur rammi um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætluð eru í slík ökutæki. Breyta þarf nokkrum atriðum í þessum ramma til að taka tillit til hinnar nýju reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1151 <sup>(4)</sup>, einkum í tengslum við upplýsingaskjal framleiðanda, prófunarskýrslur, samræmisvottorð og skilyrði við gerðarviðurkenningu.
- 2) Í reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 er þess krafist að ný létt og þung ökutæki uppfylli tiltekin losunarmörk og í þeim er mælt fyrir um frekari kröfur um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 192, 24.7.2017, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 43/2018 frá 23. mars 2018 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn (bíður birtingar).

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1.

<sup>(3)</sup> Stjtið. ESB L 188, 18.7.2009, bls. 1.

<sup>(4)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1151 frá 1. júní 2017 um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja, um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB, reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008 og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1230/2012 og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 692/2008 (Stjtið. ESB L 175, 7.7.2017, bls. 1).

- 3) Að því er varðar þung ökutæki voru tiltekin sértæk tæknileg ákvæði, sem nauðsynleg eru til að framkvæma ákvæði reglugerðar (EB) nr. 595/2009, samþykkt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 582/2011 <sup>(1)</sup>. Leiðrétta þarf nokkrar tæknilegar villur í I. og II. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 582/2011 til tryggja rétta beitingu hennar.
- 4) Að því er varðar létt ökutæki voru tiltekin sértæk tæknileg ákvæði, sem nauðsynleg eru til að framkvæma ákvæði reglugerðar (EB) nr. 715/2007, samþykkt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 692/2008 <sup>(2)</sup> og reglugerð (ESB) 2017/1151. Með breytingu á reglugerð (EB) nr. 692/2008 voru innleiddar nýjar aðferðir fyrir losun við uppgufun með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1221 <sup>(3)</sup>. Með reglugerð (ESB) 2017/1151 var gerðarviðurkenningaraðferðin færð til samræmis við prófunaraðferðina fyrir létt ökutæki sem samræmd er á heimsvísu (WLTP-prófunaraðferðin), eins og mælt er fyrir um í heildartæknireglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 15.
- 5) Að því er varðar nýju prófunaraðferðina fyrir losun við uppgufun ætti að gera skýra grein fyrir dagsetningunni þegar breytingarnar, sem teknar voru upp með reglugerð (ESB) 2017/1221, koma til framkvæmda. Nýja prófunaraðferðin ætti að verða lögboðin innan Sambandsins í tengslum við allar nýjar gerðarviðurkenningar og fyrstu skráningu ökutækja frá og með 1. september 2019.
- 6) Að því er varðar nýju WLTP-prófunaraðferðina ætti að leiðrétta nokkrar tæknilegar villur í 2. og 15. gr og í I. viðauka, III. viðauka A., V., VII., VIII., XII. og XXI. viðauka við reglugerð (ESB) 2017/1151 í því skyni að tryggja rétta beitingu hennar.
- 7) Þar að auki ætti að skýra betur ákvæðin um öikumótstöðufylkjahóp (e. *road load matrix family*) í WLTP-prófunaraðferðinni.
- 8) Leiðréttingarnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru órjúfanlega tengdar því það er eingöngu í heild sinni sem þær tryggja rétta beitingu viðeigandi gerðarviðurkenningarráðstafana.
- 9) Því ber að leiðrétta tilskipun 2007/46/EB, reglugerð (ESB) nr. 715/2007, reglugerð (ESB) nr. 582/2011, reglugerð (ESB) 2017/1221 og reglugerð (ESB) 2017/1151 til samræmis við það.
- 10) Í ljósi nauðsynjar þess að tryggja rétta beitingu reglugerðar (ESB) 2017/1221 og reglugerðar (ESB) 2017/1151 ætti þessi reglugerð að öðlast gildi sem fyrst.
- 11) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit tækninefndarinnar um vélknúin ökutæki.

#### SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

##### 1. gr.

#### Leiðrétting á tilskipun 2007/46/EB

Ákvæði I., VIII., IX. og XI. viðauka við tilskipun 2007/46/EB eru leiðrétt í samræmi við I. viðauka við þessa reglugerð.

##### 2. gr.

#### Leiðrétting á reglugerð (ESB) nr. 582/2011

Ákvæði I., II. og X. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 582/2011 eru leiðrétt í samræmi við II. viðauka við þessa reglugerð.

<sup>(1)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 582/2011 frá 25. maí 2011 um framkvæmd og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 að því er varðar losun frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um breytingu á I. og III. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (Stjtíð. ESB L 167, 25.6.2011, bls. 1).

<sup>(2)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008 frá 18. júlí 2008 um framkvæmd og breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtíð. ESB L 199, 28.7.2008, bls. 1).

<sup>(3)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1221 frá 22. júní 2017 um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 692/2008 að því er varðar aðferð til að ákvarða losun við uppgufun (Prófun 4) (Stjtíð. ESB L 174, 7.7.2017, bls. 3).

## 3. gr.

**Leiðrétting á reglugerð (ESB) 2017/1221**

Eftirfarandi málsgrein bætist við 2. gr. reglugerðar (ESB) 2017/1221:

„Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. september 2019.“

## 4. gr.

**Leiðrétting á reglugerð (ESB) 2017/1151**

Reglugerð (ESB) 2017/1151 er leiðrétt sem hér segir:

1) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 3. skilgreiningarliðar komi eftirfarandi:

„3) „kílómetramælir“: tæki sem sýnir öikumanni heildarvegalegdina sem ökutæki hefur verið ekið frá framleiðslu þess,“

b) ákvæði 33. liðar falli brott,

c) í stað 47. og 48. skilgreiningarliðar komi eftirfarandi:

„47) „einlaga geymir“: eldsneytisgeymir gerður úr einu lagi efnis, þó ekki málmgeymir, en þ.m.t. flúoruð/súlfónuð efni,

48) „marglaga geymir“: eldsneytisgeymir gerður úr a.m.k. tveimur mismunandi lagskiptum efnum þar sem annað þeirra er tálmi gegn vetniskolefnum,“

d) eftirfarandi 49. skilgreiningarliður bætist við:

„49) „tregðuflokkur“: flokkur prófunarmassa ökutækis, sem samsvarar tregðujafngildi eins og mælt er fyrir um í töflu A4a/3 í 4. viðauka a við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 83, þegar prófunarmassinn er jafn viðmiðunarmassanum.“

2) Ákvæðum 15. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 2. og 3. mgr. komi eftirfarandi:

„2. Frá og með 1. september 2017, að því er varðar ökutæki í flokki M1 og M2 sem og í flokki N1, I. undirflokki, og frá 1. september 2018, að því er varðar ökutæki í flokki N1, II. og III. undirflokki, og ökutæki í flokki N2, skulu yfirvöld í hverju landi fyrir sig synja, af ástæðum sem varða losun eða eldsneytiseyðslu, um veitingu EB-gerðarviðurkenningar eða landsbundinnar gerðarviðurkenningar að því er varðar nýjar gerðir ökutækja sem uppfylla ekki kröfur þessarar reglugerðar.

Fyrir nýjar gerðarviðurkenningar sem óskað er eftir fyrir 1. september 2019 má, að ósk framleiðanda, beita prófunaraðferðinni fyrir losun við uppgufun, sem mælt er fyrir um í 7. viðauka við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 83, í staðinn fyrir aðferðina, sem mælt er fyrir um í VI. viðauka við þessa reglugerð, til að ákvarða losun við uppgufun frá ökutækinu.

3. Af ástæðum er varða losun eða eldsneytiseyðslu skulu yfirvöld hvers lands um sig líta svo á, þegar um er að ræða ný ökutæki sem ekki uppfylla kröfur þessarar reglugerðar, að samræmisvottorð ökutækja í flokki M1, M2 og flokki N1, I. undirflokki, gildi ekki eftir 1. september 2018 og samræmisvottorð ökutækja í flokki N1, II. og III. undirflokki, gildi ekki eftir 1. september 2019 að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og skulu banna að slík ökutæki séu skráð, seld eða tekin í notkun.

Fyrir ný ökutæki sem eru skráð fyrir 1. september 2019 má, að ósk framleiðanda, beita prófunaraðferðinni fyrir losun við uppgufun, sem mælt er fyrir um í 7. viðauka við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 83, í staðinn fyrir aðferðina, sem mælt er fyrir um í VI. viðauka við þessa reglugerð, til að ákvarða losun við uppgufun frá ökutækinu.“

b) í stað a-liðar 5. mgr. komi eftirfarandi:

„a) skal viðurkenningaryfirvaldið viðurkenna prófanir af tegund 1/I sem eru framkvæmdar í samræmi við III. viðauka reglugerðar (EB) nr. 692/2008 í þrjú ár eftir dagsetningarnar, sem eru tilgreindar í 4. mgr. 10. gr. reglugerðar (EB) nr. 715/2007, í þeim tilgangi að framleiða slitna eða gallaða íhluti til að líkja eftir bilunum við mat á kröfunum í XI. viðauka við þessa reglugerð.“

c) eftirfarandi c-liður 5. mgr. bætist við:

„c) skal viðurkenningaryfirvaldið viðurkenna sýniprófanir á endingu, þar sem fyrsta prófunin af tegund 1/I var framkvæmd og henni lokið í samræmi við VII. viðauka við reglugerð (EB) nr. 692/2008 í þrjú ár eftir dagsetningarnar sem eru tilgreindar í 4. mgr. 10. gr. reglugerðar (EB) nr. 715/2007, sem jafngildi þess að uppfylla kröfurnar í VII. viðauka við þessa reglugerð.“

3) Ákvæðum I. viðauka, III. viðauka A, V., VI., VII., VIII., XII. og XXI. viðauka er breytt til samræmis við III. viðauka við þessa reglugerð.

5. gr.

#### **Gildistaka**

Reglugerð þessi öðlast gildi á þriðja degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 13. júlí 2017.

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

Jean-Claude JUNCKER

*forseti.*

\_\_\_\_\_

I. VIÐAUKI

Tilskipun 2007/46/EB er leiðrétt sem hér segir:

1) Ákvæði I. viðauka eru leiðrétt sem hér segir:

a) í stað liðar 3.2.12.2.1.3 komi eftirfarandi:

„3.2.12.2.1.3. Gerð hvörfunar: ... (oxun, þrívirk, NOx-skilja fyrir veika blöndu, valvís afoxun með hvata (SCR), köfnunarefnisoxíðshvati fyrir veika blöndu eða annað)“,

b) númer liðar „3.2.12.7.6.3.“ skal breytt í „3.2.12.2.7.6.3.“,

c) eftirfarandi liðir bætist við:

„3.5.7.2.1.1.0. Hálosandi ökutæki (VH) (e. *Vehicle High*) (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.1.2.0. Láglosandi ökutæki (VL) (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.2.1.0. Hálosandi ökutæki (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.2.2.0. Láglosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.2.3.0. Miðlosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.3.1.0. Hálosandi ökutæki (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.3.2.0. Láglosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,

„3.5.7.2.3.3.0. Miðlosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“.

2) Ákvæði VIII. viðauka eru leiðrétt sem hér segir:

a) í töflunni „Leiðrétting á umhverfishita (ATCT-pröfun“ í lið 2.1.1 falli dálkurinn „Ökumótstöðufylkjahópur“ brott,

b) þriðja taflan í lið 3.1 með dálkana „Auðkenni ökumótstöðufylkjahóps“ og „Afbriðgi/útfærsla“ falli brott,

c) dálkurinn „Auðkenni ökumótstöðufylkjahóps“ í fjórðu töflu „Niðurstöður“ í lið 3.1 falli brott,

d) í lok töflunnar „Niðurstöður“ í lið 3.1 bætist eftirfarandi lína við:

„Framhlið (m <sup>2</sup> ) (eingöngu fyrir ökutæki í ökumótstöðufylkjahópi)“,			
--	--	--	--

e) í lið 3.1 falli neðanmálgrein 23 brott,

f) í stað síðustu línu í lið 3.1 undir töflunni „Niðurstöður“ komi eftirfarandi:

„Endurtakið fyrir hvern brúunarhóp.“,

g) þriðja taflan í lið 3.2 með dálkunum „Auðkenni ökumótstöðufylkjahóps“ og „Afbriðgi/útfærsla“ falli brott,

h) dálkurinn „Auðkenni ökumótstöðufylkjahóps“ í fjórðu töflu „Niðurstöður“ í lið 3.2 falli brott,

i) í stað síðustu línu í töflunni „Niðurstöður“ í lið 3.2 komi eftirfarandi:

„Framhlið (m <sup>2</sup> ) (eingöngu fyrir ökutæki í ökumótstöðufylkjahópi)“,			
--	--	--	--

j) þriðja taflan í lið 3.3 með dálkunum „Auðkenni ökumótstöðufylkjahóps“ og „Afbriðgi/útfærsla“ falli brott,

k) dálkurinn „Auðkenni fylkjahóps“ í fjórðu töflu „Niðurstöður“ í lið 3.3 falli brott,

l) í stað síðustu línu í töflunni „Niðurstöður“ í lið 3.3 komi eftirfarandi:

„Framhlið (m <sup>2</sup> ) (eingöngu fyrir ökutæki í öikumótstöðufylkjahópi)“,			
---	--	--	--

m) í stað liðar 3.5 komi eftirfarandi:

„3.5. Frálagsskýrsla eða -skýrslur fylgnitólsins í samræmi við framkvæmdarreglugerð (ESB) 2017/1151

Endurtakið fyrir hvern brúunarhóp:

Auðkenni brúunarhóps [Neðanmálgrein: „Gerðarviðurkenningarnúmer + Raðnúmer brúunarhóps“]: ...

Skýrsla fyrir hálosandi ökutæki: ...

Skýrsla fyrir láglosandi ökutæki (ef við á): ...

3.5.1. Frávíksstuðull (ef við á)

Endurtakið fyrir hvern brúunarhóp:

Auðkenni brúunarhóps [Neðanmálgrein: „Gerðarviðurkenningarnúmer + Raðnúmer brúunarhóps“]: ...

3.5.2. Sannprófunarstuðull (ef við á)

Endurtakið fyrir hvern brúunarhóp:

Auðkenni brúunarhóps [Neðanmálgrein: „Gerðarviðurkenningarnúmer + Raðnúmer brúunarhóps“]: ...“.

3) Ákvæði IX. viðauka eru leiðrétt sem hér segir:

a) í stað 49. liðar í II. hluta, *Ófullbúin ökutæki, síðu 2*, „Ökutækjaflokkur M1“, „Ökutækjaflokkur N1“, „Ökutækjaflokkur M2“ og „Ökutækjaflokkur N2“ komi eftirfarandi:

„49. Koltvísýringslosun/eldsneytisnotkun/raforkunotkun (m) (l):

1. Allar aflrásir, nema í ökutækjum sem eru eingöngu rafknúin (ef við á)

NEDC-gildi	Koltvísýringslosun	Eldsneytisnotkun
Akstur í þéttbýli (l):	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km (l)
Akstur utan þéttbýlis (l):	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km (l)
Blandaður akstur (l):	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km (l)
Veginn (l), blandaður akstur	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km
Frávíksstuðull (ef við á)		
Sannprófunarstuðull (ef við á)	„1“ eða „0“	

2. Ökutæki sem eru eingöngu rafknúin og tvinnrafökutæki sem hægt er að hlaða utan ökutækisins (ef við á)

Raforkunotkun (veginn, blandaður akstur (l))		... Wh/km
Drægi á rafmagni		... km

3. Ökutæki sem búið er vistvænni nýsköpun (einni eða fleiri): já/nei <sup>(1)</sup>
- 3.1. Almennur kóði vistvænnar nýsköpunar <sup>(P<sup>1</sup>)</sup>: ...
- 3.2. Heildarsparnaður í losun koltvísýrings vegna vistvænnar nýsköpunar <sup>(P<sup>2</sup>)</sup> (gera skal sams konar töflu fyrir hvert viðmiðunareldsneyti sem er prófað):
- 3.2.1 NEDC-sparnaður: ...g/km (ef við á)
- 3.2.2 WLTP-sparnaður: ...g/km (ef við á)
4. Allar afkrásir, nema í ökutækjum sem eru eingöngu rafknúin, sam kvæmt reglugerð (ESB) 2017/1151 (ef við á)

WLTP-gildi	Koltvísýringslosun	Eldsneytisnotkun
Lítill <sup>(1)</sup> :	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>
Í meðallagi <sup>(1)</sup> :	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>
Mikil <sup>(1)</sup> :	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>
Mjög mikil <sup>(1)</sup> :	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>
Blandaður akstur:	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>
Veginn, blandaður akstur <sup>(1)</sup>	... g/km	... l/100 km eða m <sup>3</sup> /100 km eða kg/100 km <sup>(1)</sup>

5. Ökutæki sem eru eingöngu rafknúin og tvinnrafökutæki sem hægt er að hlaða utan ökutækisins, samkvæmt reglugerð (ESB) 2017/1151 (ef við á)
- 5.1. Ökutæki sem eru eingöngu rafknúin

Raforkunotkun		... Wh/km
Drægi á rafmagni		... km
Drægi á rafmagni, innanbæjarakstur		... km

- 5.2. Tvinnrafökutæki sem hægt er að hlaða utan ökutækisins

Raforkunotkun ( $EC_{AC,weighted}$ )		... Wh/km
Drægi á rafmagni (EAER)		... km
Drægi á rafmagni, innanbæjarakstur (EAER, innanbæjarakstur)		... km <sup>2</sup> ,

- b) í I. hluta, *Fullbúin ökutæki og fullbúin ökutæki í áföngum, Síða 2* „Ökutækjaflokkur M3“ og „Ökutækjaflokkur N3“, og í II. hluta, *Ófullbúin ökutæki, Síða 2*, „Ökutækjaflokkur M3“ og „Ökutækjaflokkur N3“ falli liður 47.1 brott,
- c) í I. hluta, *Fullbúin ökutæki og fullbúin ökutæki í áföngum, Síða 2* „Ökutækjaflokkur M2“ og „Ökutækjaflokkur N2“, og í II. hluta, *Ófullbúin ökutæki, Síða 2*, „Ökutækjaflokkur M2“ og „Ökutækjaflokkur N2“ bætist tilvisun við skýringu „(1)“ í lið 47.1.

II. VIÐAUKI

Reglugerð (ESB) nr. 582/2011 er leiðrétt sem hér segir:

1) Í stað 9. viðbætis í I. viðauka komi eftirfarandi:

„9. viðbætur

**Númerakerfi EB-gerðarviðurkenningarvottorðs**

Í 3.lið í EB-gerðarviðurkenningarnúmerinu, sem gefið er út skv. 6. gr. (1. mgr.), 8. gr. (1. mgr.) og 10. gr. (1. mgr.), skal koma fram númerið á þeim framkvæmdarstjórnvaldsfyrirmælum eða nýjustu breytingarstjórnvaldsfyrirmælum sem gilda um EB-gerðarviðurkenninguna. Á eftir þessu númeri skal fylgja bókstafur sem auðkennir kröfur sem gerðar eru til innbyggðra greiningarkerfa (OBD) og kerfa fyrir valvísu afoxun með hvata í (SCR) samræmi við töflu 1.

Tafla 1

Rittákn	NO <sub>x</sub> OTL <sup>(1)</sup>	PM OTL <sup>(2)</sup>	CO OTL <sup>(6)</sup>	IUPR <sup>(13)</sup>	Gæði hvarfmiðils	Auka vaktarar fyrir innbyggða greiningarkerfið <sup>(12)</sup>	Kröfur fyrir aflþröskuldinn <sup>(14)</sup>	Framkvæmdardagsetningar: nýjar gerðir	Framkvæmdardagsetningar: öll ökutæki	Síðasta dagsætning skráningar
A <sup>(9)</sup> (10) B <sup>(10)</sup>	Röðin „tímabil innleiðingar í áföngum“ í töflu 1 eða töflu 2	Vöktun á frammi-stöðu <sup>(3)</sup>	Á ekki við	Innleiðing í áföngum <sup>(7)</sup>	Innleiðing í áföngum <sup>(4)</sup>	Á ekki við	20%	31.12.2012.	31.12.2013.	31.8.2015 <sup>(9)</sup> 30.12.2016 <sup>(10)</sup>
B <sup>(11)</sup>	Röðin „tímabil innleiðingar í áföngum“ í töflu 1 og töflu 2	Á ekki við	Röðin „tímabil innleiðingar í áföngum“ í töflu 2	Á ekki við	Innleiðing í áföngum <sup>(4)</sup>	Á ekki við	20%	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 1 eða töflu 2	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 1	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 2	Almennt <sup>(8)</sup>	Almennt <sup>(5)</sup>	Já	20%	31.12.2015	31.12.2016	31.8.2019
D	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 1 eða töflu 2	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 1	Röðin „almennar kröfur“ í töflu 2	Almennt <sup>(8)</sup>	Almennt <sup>(5)</sup>	Já	10%	1.9.2018	1.9.2019	

Skýringar:

- (1) „Viðmiðunargildi innbyggða greiningarkerfisins fyrir NO<sub>x</sub> (NO<sub>x</sub> OTL)“: vöktunarkröfur sem settar eru fram í töflu 1 í X. viðauka fyrir þjöppukveikjuhreyfla og tvíþrennihreyfla og -ökutæki og í töflu 2 í X. viðauka fyrir hreyfla og ökutæki með rafkveikju.
- (2) „viðmiðunarmörk innbyggða greiningarkerfisins að því er varðar efnisagnir (PM OTL)“: vöktunarkröfur sem settar eru fram í töflu 1 í X. viðauka fyrir þjöppukveikjuhreyfla og tvíþrennihreyfla og -ökutæki.
- (3) Kröfur varðandi „vöktun á frammistöðu“ sem settar eru fram í lið 2.1.1 í X. viðauka.
- (4) Kröfur varðandi gæði virks efnis fyrir „innleiðingu í áföngum“, sem settar eru fram í lið 7.1 í XIII. viðauka.
- (5) „Almennar“ kröfur um gæði hvarfmiðils, sem settar eru fram í lið 7.1.1 í XIII. viðauka.
- (6) „Viðmiðunargildi innbyggða greiningarkerfisins að því er varðar kolsýring (CO OTL)“: vöktunarkröfur, sem settar eru fram í töflu 2 í X. viðauka fyrir hreyfla og ökutæki með rafkveikju.
- (7) Kröfur að því er varðar hlutfall frammistöðu við notkun (IUPR) fyrir „innleiðingu í áföngum“, sem settar eru fram í 6. lið í X. viðauka.
- (8) „Almennar“ kröfur að því er varðar hlutfall frammistöðu við notkun (IUPR) sem settar eru fram í 6. lið í X. viðauka.
- (9) Fyrir hreyfla með rafkveikju og ökutæki sem eru búin slíkum hreyflum.
- (10) Fyrir þjöppukveikjuhreyfla og tvíþrennihreyfla og ökutæki sem eru búin slíkum hreyflum.
- (11) Gildir aðeins um rafkveikjuhreyfla og ökutæki sem eru búin slíkum hreyflum.
- (12) Viðbótarákvæði varðandi vöktunarkröfur sem settar eru fram í lið 2.3.1.2 í 9. viðauka A við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 49.
- (13) Forskriftir fyrir hlutfall frammistöðu við notkun (IUPR) eru settar fram í X. viðauka. Hreyflar með rafkveikju og ökutæki sem eru búin slíkum hreyflum falla ekki undir hlutfall frammistöðu við notkun.
- (14) Krafa um samræmi ökutækja í notkun (ISC-krafa), sett fram í 1. viðbæti við II. viðauka.“



2) Í stað 1. liðar í 1. viðbæti II. viðauka komi eftirfarandi:

„1. INNGANGUR

Í þessum viðbæti er lýst aðferðinni sem notuð er til að ákvarða losun lofttegunda með mælingum sem framkvæmdar eru í ökutæki í akstri með færanlegu mælikerfi fyrir losun (hér eftir „PEMS“). Losun mengandi efna sem mæla skal í útblæstri hreyfilsins eru m.a. eftirtaldir efnisþættir: kolsýringur, heildarmagn vetniskolefna og köfnunarefnisoxíð í tilviki hreyfla með þjöppukveikju og kolsýringur, vetniskolefni, önnur en metan, metan og köfnunarefnisoxíð í tilviki hreyfla með rafkveikju. Enn fremur skal mæla koltvísýring svo mögulegt sé að nota reikningsaðferðirnar sem lýst er í 4. lið.

Hvað varðar hreyfla sem knúnir eru jarðgasi getur framleiðandi, tækniþjónustan eða viðurkenningaryfirvaldið valið að mæla aðeins heildarvetniskolefnislosun í staðinn fyrir að mæla metanlosun og losun vetniskolefna, annarra en metans. Í því tilviki eru losunarmörkin fyrir heildarvetniskolefnislosun þau sömu og tilgreind eru í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 595/2009 fyrir metanlosun. Fyrir útreikning á samræmisstuðlum, samkvæmt liðum 4.2.3 og 4.3.2 í þessum viðbæti, eru aðeins notuð losunarmörk metans.

Hvað varðar hreyfla sem knúnir eru öðru en jarðgasi getur framleiðandi, tækniþjónustan eða viðurkenningaryfirvaldið valið að mæla heildarvetniskolefnislosun í staðinn fyrir að mæla losun vetniskolefna, annarra en metans. Í því tilviki eru losunarmörkin fyrir heildarvetniskolefnislosun þau sömu og tilgreind eru í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 595/2009 fyrir losun vetniskolefna, annarra en metans. Fyrir útreikning á samræmisstuðlum, samkvæmt liðum 4.2.3 og 4.3.2 í þessum viðbæti, eru notuð losunarmörk vetniskolefna, annarra en metans.“

3) Í stað liðar 2.4.1.3 í X. viðauka komi eftirfarandi:

„2.4.1.3. Staðallinn Euro 6-2 fyrir innbyggð greiningarkerfi í töflu 1 í 6. viðbæti við I. viðauka reglugerðar (EB) nr. 692/2008 telst jafngildur bókstöfunum C og D í töflu 1 í 9. viðbæti við I. viðauka þessarar reglugerðar.“

III. VIÐAUKI

Reglugerð (ESB) 2017/1151 er leiðrétt sem hér segir:

1) Ákvæði I. viðauka eru leiðrétt sem hér segir:

a) í stað myndar I.2.4 í lið 2.4 komi eftirfarandi:

„Mynd I.2.4

**Beiting prófunarkrafna fyrir gerðarviðurkenningu og rýmkun**

Ökutækjaflokkur	Ökutæki með hreyfil með rafkveikju, þ.m.t. fjölknúin ökutæki <sup>(1)</sup>								Ökutæki með hreyfil með þjöppukveikju, þ.m.t. fjölknúin ökutæki	Ökutæki sem eru eingöngu rafknúin	Vetnisknúin ökutæki með efnarafal
	Ein eldsneytistegund				Tvær eldsneytistegundir <sup>(3)</sup>			Fjölblöndu-eldsneyti <sup>(2)</sup>			
Viðmiðunar-eldsneyti	Bensín (E10)	Fljótandi jarðolúgas	Jarðgas/lífmétan	Vetni (ICE)	Bensín (E10) Fljótandi jarðolúgas	Bensín (E10) Jarðgas/lífmétan	Bensín (E10) Vetni (ICE) <sup>(4)</sup>	Bensín (E10) Etanól (E85)	Dísilolía (B7) <sup>(5)</sup>	—	Vetni (Efnarafall)
Mengandi lofttegundir (Prófun 1)	Já	Já	Já	Já <sup>(4)</sup>	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)			
Massi efnisagna (PM) (Prófun 1)	Já <sup>(2)</sup>	—	—	—	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (báðar eldsneytistegundir)	Já	—	—
Fjöldi efnisagna (PN)	Já <sup>(2)</sup>	—	—	—	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (eingöngu bensín)	Já <sup>(2)</sup> (báðar eldsneytistegundir)	Já	—	—
Mengandi lofttegundir, RDE (prófun 1A)	Já	Já	Já	Já <sup>(4)</sup>	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já	—	—
PN, RDE (prófun 1A)	Já <sup>(2)</sup>	—	—	—	Já (báðar eldsneytistegundir) <sup>(2)</sup>	Já (báðar eldsneytistegundir) <sup>(2)</sup>	Já (báðar eldsneytistegundir) <sup>(2)</sup>	Já (báðar eldsneytistegundir) <sup>(2)</sup>	Já	—	—
Losun í lausagangi (Prófun 2)	Já	Já	Já	—	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (eingöngu bensín)	Já (báðar eldsneytistegundir)	—	—	—

Ökutækjaflokkur	Ökutæki með hreyfil með rafkveikju, þ.m.t. fjölknúin ökutæki <sup>(1)</sup>								Ökutæki með hreyfil með þjöppukveikju, þ.m.t. fjölknúin ökutæki	Ökutæki sem eru eingöngu rafknúin	Vetnisknúin ökutæki með efnarafal
	Ein eldsneytistegund				Tvær eldsneytistegundir <sup>(2)</sup>						
Losun frá sveifarhúsi (Prófun 3)	Já	Já	Já	—	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	—	—	—
Losun við uppgufun (Prófun 4)	Já	—	—	—	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	—	—	—
Ending (Prófun 5)	Já	Já	Já	Já	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já	—	—
Losun við lágt hitastig (Prófun 6)	Já	—	—	—	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (eingöngu bensín)	Já (báðar eldsneytistegundir)	—	—	—
Samræmi ökutækja í notkun	Já	Já	Já	Já	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já	—	—
Innbyggð greiningarkerfi	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	—	—
Losun kol-tvísýrings, eldsneytisnotkun, raforkunotkun og drægi á rafmagni	Já	Já	Já	Já	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já (báðar eldsneytistegundir)	Já	Já	Já
Reykþéttni	—	—	—	—	—	—	—	—	Já	—	—
Hreyfilafli	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já	Já

<sup>(1)</sup> Tilteknað prófunaraðferðir fyrir vetnisökutæki og lífdísilknúin ökutæki sem knýja má með fjölblöndueldsneyti verða skilgreindar síðar.

<sup>(2)</sup> Takmarkanir sem varða massa og fjölda efnisagna sem og tilheyrandi mæliaðferðir gilda eingöngu um ökutæki sem hafa hreyfla með beinni innsprautun.

<sup>(3)</sup> Þegar tvíeldsneytisökutæki er sameinað ökutæki knúð fjölblöndueldsneyti gilda báðar prófunarkröfumar.

<sup>(4)</sup> Aðeins skal ákvarða losun NO<sub>x</sub> þegar ökutækið gengur fyrir vetni.

<sup>(5)</sup> Frekari kröfur fyrir lífdísilólíu verða skilgreindar síðar.

b) ákvæði 3. viðbætur eru leiðrétt sem hér segir:

i. eftirfarandi liðir bættist við:

- „3.5.7.2.1.1.0. Hálosandi ökutæki (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.1.2.0. Láglosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.2.1.0. Hálosandi ökutæki (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.2.2.0. Láglosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.2.3.0. Miðlosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.3.1.0. Hálosandi ökutæki (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.3.2.0. Láglosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,  
 „3.5.7.2.3.3.0. Miðlosandi ökutæki (ef við á) (NEDC): ..... g/km“,

ii. skýringarnar, sem samsvara bókstöfunum <sup>(w)</sup> til <sup>(w5)</sup> í lið 3.5.8.3, falli brott,

iii. eftirfarandi texti bættist við á eftir töflunni í fyrirmyndinni að upplýsingaskjalinu:

„Skýringar

- 1) Strika skal yfir það sem ekki á við (í sumum tilvikum þarf ekki að strika yfir neitt þegar fleiri en ein færsla á við).
- 2) Tilgreinið vikmörkin.
- 3) Tilgreinið efri og lægri gildi fyrir hvert afbrigði.
- 6) Litið verður á ökutæki, sem geta notað bæði bensín og loftkennt eldsneyti en eru búin bensínkerfi sem neyðarráðstöfun eða eingöngu til ræsingar og þar sem bensíngeymir tekur mest 15 lítra af bensíni, með tilliti til prófunarinnar, sem ökutæki sem eingöngu geta notað loftkennt eldsneyti.
- 7) Tilgreina skal valfrjálstan búnað sem hefur áhrif á mál ökutækisins.
- 9) Flokkað samkvæmt skilgreiningum í A-hluta II. viðauka.
- f) Ef ein útfærsla er með venjulegu stýrishúsi en önnur með stýrishúsi með svefnrými skal tilgreina massa og mál fyrir báðar.
- g) ISO-staðall 612:1978 — *Road vehicles — Dimensions of motor vehicles and towed vehicles — terms and definitions*.
- h) Massi ökumanns telst vera 75 kg.

Vökvageymar (að frátöldum geymum fyrir notað vatn sem skulu vera tómir) skulu fylltir að 100% af því magni sem framleiðandi hefur tilgreint.

Ekki þarf að veita upplýsingarnar, sem um getur í b-lið liðar 2.6 og b-lið liðar 2.6.1, fyrir ökutækjaflokkana N2, N3, M2, M3, O3 og O4.

- i) Ef eftirvagnar eða festivagnar og ökutæki, sem eftirvagnar eða festivagnar eru tengdir við, valda umtalsverðu, lóðréttu álagi á tengibúnað eða dráttarstól er þetta álag, eftir að deilt hefur verið í það með staðlaðri þyngdarhröðun, innfalið í tæknilega leyfilegum hámarksmassa.
- k) Ef um er að ræða ökutæki, sem getur annaðhvort gengið fyrir bensíni eða dísilolíu, o.s.frv., eða ásamt öðru eldsneyti, skal endurtaka liðina.

Ef um er að ræða óvenjulega hreyfla og kerfi skal framleiðandi veita upplýsingar sem eru jafngildar þeim sem um getur hér að framan.

- l) Þessa tölu skal námunda að næsta tíunda hluta úr millímetra.

- m) Þetta gildi skal reikna með ( $\pi = 3,1416$ ) og námunda að næsta cm<sup>3</sup>.
- n) Ákvarðað í samræmi við kröfur reglugerðar (EB) nr. 715/2007 eða reglugerðar (EB) nr. 595/2009, eftir því sem við á.
- o) Ákvarðað í samræmi við kröfur tilskipunar ráðsins 80/1268/EBE (Stjttíð. EB L 375, 31.12.1980, bls. 36).
- p) Tilgreindar upplýsingar skulu veittar um öll fyrirhuguð afbrigði.
- q) Að því er varðar eftirvagna, hámarkshraði sem framleiðandi heimilar.
- w) Vistvæn nýsköpun.
- w<sup>1</sup>) Taflan er stækkuð ef nauðsyn krefur, með einni aukaröð fyrir hverja vistvæna nýsköpun.
- w<sup>2</sup>) Númer ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar um viðurkenningu á vistvænni nýsköpun.
- w<sup>3</sup>) Úthlutaður í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um viðurkenningu á vistvænni nýsköpun.
- w<sup>4</sup>) Samkvæmt samþykki gerðarviðurkenningaryfirvaldsins, ef ákveðin aðferð við líkanasmíði er notuð í staðinn fyrir prófunarlotu prófunar 1, skal þetta gildi vera það sem kemur úr aðferðinni við líkanasmíðina.
- w<sup>5</sup>) Samanlagður sparnaður í losun koltvísýrings fyrir hverja einstaka vistvæna nýsköpun.“,

iv. í stað töflunnar í viðbætinum við upplýsingaskjal komi eftirfarandi:

„VL (ef það er til staðar)	VH	Dæmigert gildi V (eingöngu fyrir öikumótstöðufylkjahóp)
2.2. Gerð yfirbyggingar ökutækis (afbrigði/útfærsla)	2.2. Gerð yfirbyggingar ökutækis (afbrigði/útfærsla)	2.2. Gerð yfirbyggingar ökutækis (afbrigði/útfærsla)
2.3. Aðferð sem notuð er til að mæla öikumótstöðu (mæling eða útreikningur miðað við öikumótstöðufylkjahóp)	2.3. Aðferð sem notuð er til að mæla öikumótstöðu (mæling eða útreikningur miðað við öikumótstöðufylkjahóp)	2.3. Aðferð sem notuð er til að mæla öikumótstöðu (mæling eða útreikningur miðað við öikumótstöðufylkjahóp)
2.4. Upplýsingar um öikumótstöðu úr prófuninni	2.4. Upplýsingar um öikumótstöðu úr prófuninni	2.4. Upplýsingar um öikumótstöðu úr prófuninni
2.4.1 Tegund og gerð hjólbarða:	2.4.1 Tegund og gerð hjólbarða:	2.4.1 Tegund og gerð hjólbarða:
2.4.2 Hjólbarðastærð (framan/aftan):	2.4.2 Hjólbarðastærð (framan/aftan):	2.4.2 Hjólbarðastærð (framan/aftan):
2.4.4 Þrýstingur í hjólbörðum (framan/aftan) (kPa):	2.4.4 Þrýstingur í hjólbörðum (framan/aftan) (kPa):	2.4.4 Þrýstingur í hjólbörðum (framan/aftan) (kPa):
2.4.5 Snúningsmótstaða hjólbarða (framan/aftan) (kg/t):	2.4.5 Snúningsmótstaða hjólbarða (framan/aftan) (kg/t):	2.4.5 Snúningsmótstaða hjólbarða (framan/aftan) (kg/t) og snúningsmótstöðuflokkur (A-G):
2.4.6 Prófunarmassi ökutækis (kg):	2.4.6 Prófunarmassi ökutækis (kg):	2.4.6 Prófunarmassi ökutækis (kg):
2.4.7 Delta Cd.A samanborið við hálosandi ökutæki (m <sup>2</sup> )		
2.4.8 Öikumótstöðustuðull f <sub>0</sub> , f <sub>1</sub> , f <sub>2</sub>	2.4.8 Öikumótstöðustuðull f <sub>0</sub> , f <sub>1</sub> , f <sub>2</sub>	2.4.8 Öikumótstöðustuðull f <sub>0</sub> , f <sub>1</sub> , f <sub>2</sub>
		2.4.9 Framhlið m <sup>2</sup> (0,0000 m <sup>2</sup> )
		2.4.10. Upplýsingar reiknitóls til að reikna út öikumótstöðu hálosandi og láglosandi ökutækja“,

c) í 4. viðbæti er „Viðbót við EB-gerðarviðurkenningavottorð nr. ...“ leiðrétt sem hér segir:

i. eftirfarandi tafla bætist við á eftir töflunni sem ber yfirskriftina „ATCT-prófun“ í lið 2.1:

„Niðurstaða ATCT-prófunar	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO <sub>x</sub> (mg/km)	THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 <sup>11</sup> /km)
Mæld <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>							

<sup>(1)</sup> Þar sem við á.

<sup>(2)</sup> Námundað að tveimur aukastöfum.“

ii. í stað orðanna „Prófun 4: ... g/prófun“ í lið 2.1 komi „Prófun 4: ... g/prófun, prófunaraðferð í samræmi við VI. viðauka við reglugerð (EB) nr. 692/2008: Já/Nei“,

iii. í stað 3. liðar í viðbætinum við „Viðbót við gerðarviðurkenningavottorð“ komi eftirfarandi:

„3. Frávíks- og sannprófunarstuðlar (ákvarðaðir í samræmi við lið 3.2.8 í I. viðauka við framkvæmdarreglugerð (ESB) 2017/1152 og (ESB) 2017/1153):

Frávíksstuðull (ef við á)	
Sannprófunarstuðull (ef við á)	1 eða 0“,
Tætiauðkenniskóði (e. <i>hash identifier code</i> ) frágagsskýrslu fylgnitólsins	

d) í stað töflu 1 í 6. viðbæti komi eftirfarandi:

Tafla 1

„Rittákn	Losunarstaðall	Staðall fyrir innbyggð greiningarkerfi	Flokkur og undirflokkur ökutækis	Hreyfill	Dagsetning framkvæmdar: nýjar gerðir	Dagsetning framkvæmdar: ný ökutæki	Síðasta dagsetning skráningar
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 II. flokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 II. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)		1.9.2018.	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 II. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2017 (*)		31.8.2019

„Rittákn	Losunarstaðall	Staðall fyrir innbyggð greiningarkerfi	Flokkur og undirflokkur ökutækis	Hreyfill	Dagsetning framkvæmdar: nýjar gerðir	Dagsetning framkvæmdar: ný ökutæki	Síðasta dagsetning skráningar
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 II. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 II. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 I. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 II. undirflokkur	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 III. undirflokkur, N2	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)	1.1.2021	1.1.2022	
AX	Á ekki við	Á ekki við	Öll ökutæki	Rafgeymir, eingöngu rafmagns			
AY	Á ekki við	Á ekki við	Öll ökutæki	Efnarafall			
AZ	Á ekki við	Á ekki við	Öll ökutæki sem nota vottorð samkvæmt lið 2.1.1 í I. viðauka	r.kv. (PI), þj.kv. (CI)			

(\*) Takmörkunin gildir ekki ef ökutæki var gerðarviðurkennt í samræmi við kröfur reglugerðar (EB) nr. 715/2007 og framkvæmdarlöggjafar hennar fyrir 1. september 2017 að því er varðar ökutæki í flokki M og N1, I. undirflokki I, eða fyrir 1. september 2018 að því er varðar ökutæki í flokki N1, II. og III. undirflokki, og ökutæki í flokki N2, samkvæmt síðasta undirlíð 4. mgr. 15. gr.

Skýringar:

„Euro 6-1“ staðall fyrir innbyggð greiningarkerfi = allar kröfur fyrir innbyggð greiningarkerfi samkvæmt Euro 6 en með bráðabirgðaviðmiðunargildi fyrir innbyggð greiningarkerfi samkvæmt skilgreiningu í lið 2.3.4 í XI. viðauka og tilslökun að hluta til á frammistöðuhlutfalli í notkun,

„Euro 6-2“ staðall fyrir innbyggð greiningarkerfi = allar kröfur fyrir innbyggð greiningarkerfi samkvæmt Euro 6 en með endanleg viðmiðunargildi innbyggð greiningarkerfisins samkvæmt skilgreiningu í lið 2.3.3 í XI. viðauka,

„Euro 6b“ losunarstaðall = losunarkröfur samkvæmt Euro 6, þ.m.t. endurskoðuð aðferð við mælingu á efnisögnum, staðall fyrir fjölda efnisagna (bráðabirgðagildi fyrir ökutæki með rafveikju og beinni innsprautun),

„Euro 6c“ losunarstaðall = prófun á losun köfnunarefnisoxíða í raunverulegum akstri, einungis gerð til eftirlits (án beitingar marka fyrir losun innan marka), annars allar kröfur um losun gegnum útblástursrör samkvæmt Euro 6 (þ.m.t. fjöldi efnisagna, losun í raunverulegum akstri),

„Euro 6c-EVAP“ losunarstaðall = prófun á losun köfnunarefnisoxíða í raunverulegum akstri einungis gerð til eftirlits (án beitingar marka fyrir losun innan marka), annars allar kröfur um losun í gegnum útblástursrör samkvæmt Euro 6 (þ.m.t. fjöldi efnisagna, prófun á losun í raunverulegum akstri), endurskoðuð prófunaraðferð fyrir losun við uppgufun,

„Euro 6c-TEMP“ losunarstaðall = prófun á losun köfnunarefnisoxíða í raunverulegum akstri miðað við tímabundna samræmisstuðla, annars allar kröfur um losun í gegnum útblástursrör samkvæmt Euro 6 (þ.m.t. fjöldi efnisagna, prófun á losun í raunverulegum akstri),

„Euro 6c-TEMP-EVAP“ losunarstaðall = prófun á losun köfnunarefnisoxíða í raunverulegum akstri miðað við tímabundna samræmisstuðla, annars allar kröfur um losun í gegnum útblástursrör samkvæmt Euro 6 (þ.m.t. fjöldi efnisagna, prófun á losun í raunverulegum akstri), endurskoðuð prófunaraðferð fyrir losun við uppgufun,

„Euro 6d“ losunarstaðall = prófun á losun í raunverulegum akstri miðað við endanlega samræmisstuðla, annars allar kröfur um losun í gegnum útblástursrör samkvæmt Euro 6, endurskoðuð prófunaraðferð fyrir losun við uppgufun.“

e) ákvæði 8. viðbætis b eru leiðrétt sem hér segir:

i. eftirfarandi texti bætist við á undan töflunni í lið 2.1.3:

„Framleiðandi og gerðarviðurkenningaryfirvaldið skulu koma sér saman um hvaða eintak ökutækis er dæmigert.

Ökutækjabreyturnar prófunarmassi, snúningsmótstaða hjólbarða og framhlið skulu ákvarðaðar þannig fyrir bæði ökutæki  $H_M$  og ökutæki  $L_M$  að ökutæki  $H_M$  framleiðir mestu orkuþörf fyrir lotu og ökutæki  $L_M$  minnstu orkuþörf fyrir lotu í ökumótstöðufylkjahópnum. Framleiðandi og gerðarviðurkenningaryfirvaldið skulu sammælast um ökutækjabreyturnar fyrir ökutæki  $H_M$  og  $L_M$ .

Ökumótstaðan fyrir ökutækin  $H_M$  og  $L_M$  í ökumótstöðufylkjahópnum skal reiknuð út í samræmi við lið 5.1 í 4. undirviðauka við XXI. viðauka.“,

ii. í lið 2.4.3 falli orðin „Endurtakið lið 2.4.1. með gögnum fyrir dæmigert ökutæki ef við á“ brott,

iii. í stað síðustu línunnar í töflunni „ÖKUMÓTSTÖÐUFYLKI (5. liður í 4. undirviðauka XXI. viðauka)“ í lið 2.6.1 komi eftirfarandi:

„Endanlegar niðurstöður	Aðferð snúningsvægis: $c0r =$ $c1r =$ $c2r =$ og $f0r$ (reiknað út fyrir ökutæki $H_M$ ) = $f2r$ (reiknað út fyrir ökutæki $H_M$ ) = $f0r$ (reiknað út fyrir ökutæki $L_M$ ) = $f2r$ (reiknað út fyrir ökutæki $L_M$ ) = Frhjólnunaraðferð: $f0r$ (reiknað út fyrir ökutæki $H_M$ ) = $f2r$ (reiknað út fyrir ökutæki $H_M$ ) = $f0r$ (reiknað út fyrir ökutæki $L_M$ ) = $f2r$ (reiknað út fyrir ökutæki $L_M$ ) =“,
-------------------------	--

f) í stað fyrstu fjögurra raðanna í töflunni í 8. viðbæti c komi eftirfarandi:

„Stillanlegar breytur fyrir hjólastöðu Liður 4.2.1.8.3 í 4. undirviðauka XXI. viðauka	:	
Reiknistuðlarnir $c0$ , $c1$ og $c2$	:	$c0 =$ $c1 =$ $c2 =$



<p>Fríhjólanartími mældur á vegkeflinu Liður 4.4.4 í 4. undirviðauka XXI. viðauka</p>	:	Viðmiðunarsnúningshraði (km/klst.)	Fríhjólanartími (s)
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
		20	
<p>Koma má viðbótarþyngd fyrir á eða í ökutækinu til að koma í veg fyrir að hjólarðri renni til. Liður 7.1.1.1 í 4. undirviðauka XXI. viðauka</p>	:	þyngd (kg) á/í ökutækinu	
<p>Fríhjólanartími að lokinni fríhjólan ökutækis samkvæmt lið 4.3.1.3 í 4. undirviðauka XXI. viðauka Liður 8.2.4.2 í 4. undirviðauka XXI. viðauka</p>		Viðmiðunarsnúningshraði (km/klst.)	Fríhjólanartími (s) <sup>4</sup> .
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
		20	

2) Ákvæði III. viðauka A eru leiðrétt sem hér segir:

a) í stað liðar 3.1 komi eftirfarandi:

„3.1. Eftirfarandi kröfur gilda um prófanir með færanlegu mælikerfi fyrir losun sem um getur í annarri undirgrein 11. mgr. 3. gr.“,

b) ákvæði 6. viðbættis eru leiðrétt sem hér segir:

i. í stað línunnar í 2. lið sem samsvarar tákningu „ $a_{ref}$ “ komi eftirfarandi:

„ $a_{ref}$  ..... Viðmiðunarhröðun fyrir  $P_{drive}$ “,

ii. í stað línunnar í 2. lið sem samsvarar tákningu „TM“ komi eftirfarandi:

„TM ..... Prófunarmassi ökutækis“,

iii. í stað línunnar í 2. lið sem samsvarar tákningu „ $v_{ref}$ “ komi eftirfarandi:

„ $v_{ref}$  ..... Viðmiðunarhraði fyrir  $P_{drive}$ “,

iv. í stað liðar 3.4.1 komi eftirfarandi:

„3.4.1. Af flokkarnir og samsvarandi tímahlutdeild af flokkanna í eðlilegum akstri eru skilgreind fyrir normuð afgangi þannig að þau séu dæmigerð fyrir öll létt ökutæki (tafla 1-2).

Tafla 1-2

**Normaðar staðalflutíðnir fyrir þéttbýlisakstur og fyrir vegið meðaltal fyrir heildarferð sem er þannig samsett að 1/3 af vegalengdinni er í þéttbýli, 1/3 í dreifbýli og 1/3 á hraðbraut**

Aflflokkur nr.	$P_{c,norm,j}$ [-]		Þéttbýli	Heildarferð
	Frá >	til ≤		
1		- 0,1	21,9700%	18,5611%
2	- 0,1	0,1	28,7900%	21,8580%
3	0,1	1	44,0000%	43,4582%
4	1	1,9	4,7400%	13,2690%
5	1,9	2,8	0,4500%	2,3767%
6	2,8	3,7	0,0450%	0,4232%
7	3,7	4,6	0,0040%	0,0511%
8	4,6	5,5	0,0004%	0,0024%
9	5,5		0,0003%	0,0003%

$P_{c,norm}$  dálkarnir í töflu 1-2 skulu afnormaðir með margföldun með  $P_{drive}$ , þar sem  $P_{drive}$  er raunverulegt hjólafl ökutækisins sem var prófað með gerðarviðurkenningarstillingum á vegkeflinu við  $v_{ref}$  og  $a_{ref}$ .

$$P_{c,j} [\text{kW}] = P_{c,norm,j} * P_{drive}$$

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3,6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times \alpha_{ref}) \times 0,001$$

Þar sem:

- $j$  er aflflokksstuðullinn samkvæmt töflu 1
- $v_{ref} = 66 \text{ km/klst.}$
- $\alpha_{ref} = 0,44 \text{ m/s}^2$
- Reiknistuðlar akstursmótstöðu  $f_0, f_1, f_2$  eru markgildin fyrir WLTP-ökumótstöðu fyrir einstakt ökutæki sem á að prófa með færanlegu mælikerfi fyrir losun, eins og skilgreint er í lið 2.4 í 4. undirviðauka XXI. viðauka
- $TM_{WLTP}$  er WLTP-prófunarmassinn fyrir einstakt ökutæki sem á að prófa með færanlegu mælikerfi fyrir losun, eins og skilgreint er í lið 3.2.25 í XXI. viðauka.“

v. í stað liðar 3.4.2 komi eftirfarandi:

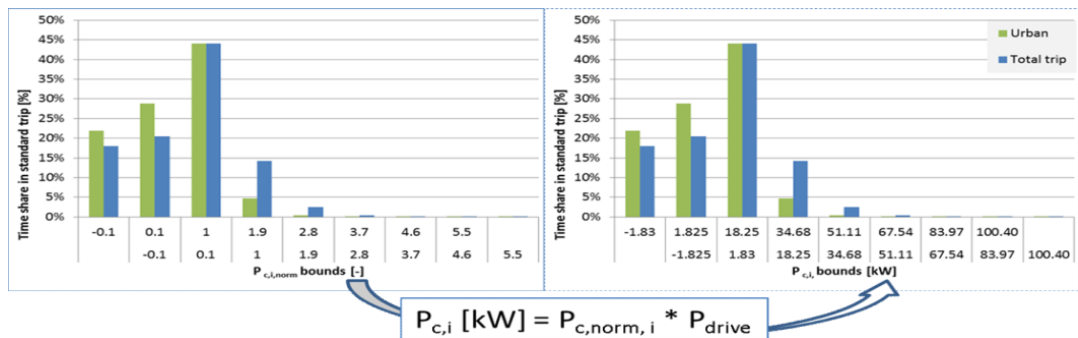
„3.4.2. Leiðrétting á hjólaflsflokkunum

Efsti flokkur hjólafls sem skal taka til greina er efsti flokkurinn í töflu 1 sem hefur ( $P_{rated} \times 0,9$ ). Tímahlutdeild allra útlokaðra flokka skal bætt við efsta flokkinn sem eftir er.

Út frá hverju  $P_{c,norm,j}$  skal reikna samsvarandi  $P_{c,j}$  til að skilgreina efri og neðri mörkin í kW fyrir hvern hjólaflsflokk fyrir prófaða ökutækið eins og er sýnt á mynd 1.

Mynd 1

Skýringarmynd sem sýnir hvernig normaðri staðlaðri afltíðni er umbreytt í sértæka afltíðni fyrir ökutæki



Dæmi um þessa afnormun er gefið hér á eftir.

Dæmi um ílagsögn:

Mælipáttur	Gildi
$f_0$ [N]	86
$f_1$ [N/(km/klst)]	0,8
$f_2$ [N/(km/klst)]	0,036
TM [kg]	1 590

Mæliþáttur	Gildi
$P_{\text{rated}}$ : ... kW	120 (Dæmi 1)
$P_{\text{rated}}$ [kW]	75 (Dæmi 2)

Samsvarandi niðurstöður:

$$P_{\text{drive}} = 66 \text{ [km/klst.]} / 3,6 * (86 + 0,8 \text{ [N/(km/klst.)]} * 66 \text{ [km/klst.]} + 0,036 \text{ [N/(km/klst.)}^2] * (66 \text{ [km/klst.]}^2 + 1\,590 \text{ [kg]} * 0,44 \text{ [m/s}^2]) * 0,001$$

$$P_{\text{drive}} = 18,25 \text{ kW}$$

Tafla 2

**Afnormuð staðalafliðnegildi úr töflu 1 (fyrir dæmi 1)**

Aflflokkur nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Þéttbýli	Heildarferð
	Frá >	til ≤		
1		– 1,825	21,97%	18,5611%
2	– 1,825	1,825	28,79%	21,8580%
3	1,825	18,246	44,00%	43,4583%
4	18,246	34,667	4,74%	13,2690%
5	34,667	51,088	0,45%	2,3767%
6	51,088	67,509	0,045%	0,4232%
7	67,509	83,930	0,004%	0,0511%
8	83,930	100,351	0,0004%	0,0024%
9	100,351		0,00025%	0,0003%

(<sup>1</sup>) Efsti flokkur hjólafls sem skal taka til greina er sá sem inniheldur  $0,9 \times P_{\text{rated}}$ . Hér  $0,9 \times 120 = 108$ .

Tafla 3

**Afnormuð staðalafliðnegildi úr töflu 1 (fyrir dæmi 2)**

Aflflokkur nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Þéttbýli	Heildarferð
	Frá >	til ≤		
1	Allt < – 1,825	– 1,825	21,97%	18,5611%
2	– 1,825	1,825	28,79%	21,8580%
3	1,825	18,246	44,00%	43,4583%

Aflflokkur nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Þéttbýli	Heildarferð
	Frá >	til ≤		
4	18,246	34,667	4,74%	13,2690%
5	34,667	51,088	0,45%	2,3767%
6 <sup>(1)</sup>	51,088	Allt > 51,088	0,04965%	0,4770%
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Allt > 100,375	—	—

(1) Efsti flokkur hjólafls sem skal taka til greina er sá sem inniheldur  $0,9 \times P_{\text{rated}}$ . Hér  $0,9 \times 75 = 67,5$ .

3) Í stað liðar 2.3 í V. viðauka komi eftirfarandi:

„2.3. Nota skal þá öikumótstöðustuðla sem gilda fyrir láglosandi ökutæki (VL). Ef gildi fyrir láglosandi ökutæki liggur ekki fyrir eða ef heildarökumótstaða ökutækis (hálosandi ökutækis) við 80 km/klst. er meiri en heildarökumótstaða láglosandi ökutækis við 80 km/klst. + 5%, skal notast við öikumótstöðu hálosandi ökutækis. Láglosandi og hálosandi ökutæki eru skilgreind í lið 4.2.1.2 í 4. undirviðauka við XXI. viðauka. Að öðrum kosti getur framleiðandi valið að nota öikumótstöðu, sem hefur verið ákvörðuð samkvæmt ákvæðum 7. viðbættis í 4. viðauka a við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 83, fyrir ökutæki sem tilheyrir brúunarhópnum.“

4) Í stað liðar 5.2.8 í VI. viðauka komi eftirfarandi:

„5.2.8. Sem undantekning frá framangreindum liðum 5.2.1-5.2.7 geta framleiðendur, sem nota marglaga tanka eða tanka úr málm, valið að nota eftirfarandi fyrirframákveðinn gegndræpistuðul í stað framangreindrar ítarlegrar aðferðar við mælingu:

Fyrirframákveðinn gegndræpistuðull fyrir marglaga tanka/tanka úr málm = 120 mg/24 klst.“

5) Í stað liðar 3.10 í VII. viðauka komi eftirfarandi:

„3.10. Nota skal þá öikumótstöðustuðla sem gilda fyrir láglosandi ökutæki (VL). Ef gildi fyrir láglosandi ökutæki liggur ekki fyrir eða ef heildarökumótstaða ökutækis (hálosandi ökutækis) við 80 km/klst. er meiri en heildarökumótstaða láglosandi ökutækis við 80 km/klst. + 5 %, skal notast við öikumótstöðu hálosandi ökutækis. Láglosandi og hálosandi ökutæki eru skilgreind í lið 4.2.1.2 í 4. undirviðauka við XXI. viðauka.“

6) Í stað liðar 3.3 í VIII. viðauka komi eftirfarandi:

„3.3. Nota skal þá öikumótstöðustuðla sem gilda fyrir láglosandi ökutæki (VL). Ef gildi fyrir láglosandi ökutæki liggur ekki fyrir eða ef heildarökumótstaða ökutækis (hálosandi ökutækis) við 80 km/klst. er meiri en heildarökumótstaða láglosandi ökutækis við 80 km/klst. + 5 %, skal notast við öikumótstöðu hálosandi ökutækis. Láglosandi og hálosandi ökutæki eru skilgreind í lið 4.2.1.2 í 4. undirviðauka við XXI. viðauka. Að öðrum kosti getur framleiðandi valið að nota öikumótstöðu, sem hefur verið ákvörðuð samkvæmt ákvæðum 7. viðbættis í 4. viðauka a við reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 83, fyrir ökutæki sem tilheyrir brúunarhópnum.“

7) Í stað liðar 5.4 í XII. viðauka komi eftirfarandi:

„5.4. Framleiðandi grunnökutækisins skal prófa ökutæki sem er dæmigert fyrir fjölþrepa, fullbúið ökutæki í áföngum þegar hann ákvarðar öikumótstöðu. Framleiðandi grunnökutækis skal reikna út stuðla fyrir öikumótstöðu fyrir ökutæki  $H_M$  og  $L_M$  öikumótstöðufylkjahóps eins og sett er fram í 5. lið í 4. undirviðauka við XXI. viðauka og einnig ákvarða koltvísýringsslosun og eldsneytisnotkun fyrir bæði ökutækin. Framleiðandi grunnökutækisins skal gera reiknitól aðgengilegt til að ákvarða, á grundvelli mælipátta fullbúinna ökutækja í áföngum, endanlega eldsneytisnotkun og koltvísýringsgildi, eins og sett er fram í 7. undirviðauka við XXI. viðauka.“

8) Ákvæði XXI. viðauka eru leiðrétt sem hér segir:

a) í stað liðar 3.2.19 komi eftirfarandi:

„3.2.19. „Markgildi ökumótstöðu“: ökumótstaða sem líkja skal eftir á vegkeflinu.“

b) ákvæðum 4. undirviðauka er breytt sem hér segir:

i. í stað línunnar sem samsvarar tákningu „RR“ í lið 5.1.1.1 komi eftirfarandi:

„RR er gildið fyrir snúningsmótstöðuflokk hjólbarða fyrir einstakt ökutæki í ökumótstöðufylkjahópnum, kt/tonn,“

ii. í stað línunnar sem samsvarar tákningu „RR“ í lið 5.1.2.1 komi eftirfarandi:

„RR er gildið fyrir snúningsmótstöðuflokk hjólbarða fyrir einstakt ökutæki í ökumótstöðufylkjahópnum, kt/tonn,“

iii. í stað síðasta málsliðar annarrar málsgreinar í lið 8.2 komi eftirfarandi:

„Markgildi ökkraftvægis eru reiknuð með aðferðinni sem er tilgreind í lið 5.1 í þessum undirviðauka.“

c) eftirfarandi liður 3.7.3 bætist við í 6. undirviðauka a:

„3.7.3. Einkum skal losun gegnum útblástursrör, sem mælist við ATCT-prófun, ekki vera yfir losunarmörk samkvæmt Euro 6 sem gilda um prófunarökutækið samkvæmt skilgreiningu í töflu 2 í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 715/2007.“

\_\_\_\_\_