PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/1231

ze dne 6. června 2017,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2017/1153, kterým se stanoví metodika pro určení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu za účelem vysvětlení procesních prvků a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel ([1]), a zejména na čl. 8 odst. 9 první pododstavec a čl. 13 odst. 7 první pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Metodiky pro určení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu jsou uvedeny v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/1153 ([2]), a pokud jde o lehká užitková vozidla, v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/1152 ([3]). Za účelem usnadnění přechodu na nový regulační zkušební postup pro měření emisí CO_2 a spotřeby paliva u lehkých vozidel, celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP), by měl být postup korelace pro osobní automobily v co největší míře sladěn s postupem pro lehká užitková vozidla.

(2) Mělo by být objasněno určování kontaktních míst ve schvalovacích orgánech a technických zkušebnách členskými státy, aby elektronické podpisové klíče potřebné pro provádění formálního korelačního nástroje mohly být poskytnuty účinným a bezpečným způsobem.

(3) V případě vozidel kategorie M1 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 3 000 kg nebo více je vhodné poskytnout výrobcům stejnou možnost jako v případě vozidel kategorie N1 a odvozovat koeficienty jízdního zatížení při NEDC ze zkoušek WLTP nebo používat tabulkové hodnoty stanovené v tabulce 3 přílohy 4a předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 (předpis EHK/OSN č. 83) ([4]). To by mělo usnadnit zkoušky schválení typu této konkrétní skupiny vozidel.

(4) Na základě dalšího rozvoje srovnávacího nástroje některé parametry vstupních údajů již nejsou potřebné, zatímco jiné údaje administrativní povahy by měly být doplněny, aby se zajistil dohledatelný a ověřitelný postup.

(5) Je rovněž vhodné zavést používání elektronických kódů hash pro soubory výstupů korelačního nástroje. Určitý omezený a nedůvěrný výstup korelačního nástroje by měl být zpřístupněn Komisi s cílem zajistit neustálý rozvoj a zlepšování korelačního nástroje a poskytnout prostředky pro další ověření výsledků korelace.

(6) Výpočet referenční hodnoty CO_2 podle NEDC by měl být zjednodušen odstraněním potřeby následného zpracování výsledků zkoušky WLTP, jakož i výpočtu rozdílu mezi hodnotou CO_2 simulovanou korelačním nástrojem podle WLTP a hodnotou CO_2 podle NEDC. Nová metoda výpočtu poskytne absolutní referenční hodnotu CO_2 podle NEDC a jakákoli odchylka korelačního nástroje by měla být snadno vypočitatelná a uvedená v nedůvěrném shrnutí souboru s výstupy. Tento postup značně snižuje riziko chyb při výpočtu referenčních hodnot.

([1]) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1152 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu, pokud jde o lehká užitková vozidla, a kterým se mění nařízení (EU) č. 293/2012 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 644).

([4]) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo [2015/1038] (Úř. věst. L 172, 3.7.2015, s. 1).

(7) Dále je vhodné zjednodušit výpočet hodnot kombinované spotřeby paliva a hodnot spotřeby paliva pro jednotlivé fáze. Spotřeba paliva by se měla vypočítat z konečné hodnoty CO_2 podle NEDC (hodnota uvedená výrobcem nebo hodnota získaná z korelačního nástroje nebo fyzické zkoušky) za použití vzorce uvedeného v příloze XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ([1]).

(8) Přílohy I a II prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha I prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Příloha I nařízení Komise (EU) č. 1014/2010 ([2]) se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 6. června 2017.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

([1]) Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1014/2010 ze dne 10. listopadu 2010 o sledování a hlášení údajů o registraci nových osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 293, 11.11.2010, s. 15).

PŘÍLOHA I

Příloha I prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 se mění takto:

1) bod 2.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.1.2 *Určení uživatelů korelačního nástroje*

Členské státy informují Komisi o příslušných kontaktních místech ve schvalovacím orgánu a případně v technické zkušebně, které jsou odpovědné za pořizování výstupů z korelačního nástroje. Pro každý orgán nebo zkušebnu bude jmenováno pouze jedno kontaktní místo. Informace poskytnuté Komisi obsahují tyto údaje (název organizace, jméno odpovědné osoby, poštovní adresu, emailovou adresu a telefonní číslo). Tyto informace musí být zaslány na následující e-mailovou adresu (*):

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

Elektronické podpisové klíče pro účel spuštění korelačního nástroje se poskytují pouze na žádost kontaktního místa. (**) Komise zveřejní pokyny, jak v případě těchto žádostí postupovat.

(*) Případné změny e-mailových adres budou oznámeny na internetových stránkách.
(**) Elektronické podpisové klíče poskytne Společné výzkumné středisko Evropské komise.“;

2) v bodě 2.2 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) v případě, že se provádějí dvě zkoušky schválení typu, použijí se výsledky zkoušky s nejvyššími kombinovanými emisemi CO_2;

b) v případě, že se provádějí tři zkoušky schválení typu, použijí se výsledky zkoušky s mediánovými kombinovanými emisemi CO_2“;

3) bod 2.3.1 se nahrazuje tímto:

„2.3.1. *Stanovení setrvačné hmotnosti vozidla při NEDC*

Referenční hmotnost vozidel H a případně vozidel L a R při NEDC se stanoví takto:

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

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

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

kde

vozidlo R je reprezentativní vozidlo podle matice jízdního zatížení, jak je definováno v bodě 5.1 dílčí přílohy přílohy XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151 (*);

MRO je hmotnost vozidla H, L, respektive R v provozním stavu stanovená v čl. 2 odst. 4 písm. a) nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 (**).

Referenční hmotnost, která má být použita jako vstup pro simulace a případně pro fyzické zkoušky vozidla, je hodnota setrvačnosti uvedená v tabulce 3 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83, která odpovídá referenční hmotnosti RM stanovené v souladu s tímto bodem, označená jako $TM_{n,L}$ $TM_{n,H}$ a $TM_{n,R}$;

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).
(**) Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31).“;

4) body 2.3.5 a 2.3.6 se nahrazují tímto:

„2.3.5. *Stanovení rozdílu v předepsaném tlaku v pneumatikách*

Podle bodu 6.6.3 dodatku 3 přílohy I nařízení (EU) 2017/1151 se k určení jízdního zatížení během dojezdové zkoušky použije nejnižší doporučený tlak v pneumatikách, zatímco při NEDC toto není specifikováno. Tlak v pneumatikách, který je třeba vzít v úvahu při výpočtu jízdního zatížení při NEDC v souladu s bodem 2.3.8, se stanoví jako průměr obou náprav vypočtený z průměru mezi minimálním a maximálním tlakem pneumatik povoleným u zvolených pneumatik na každé nápravě vozidla pro referenční hmotnost daného vozidla při NEDC. Výpočet se provede pro vozidlo H a případně pro vozidla L a R podle těchto vzorců:

pro vozidlo H: $P_{avg,H} = \left(\frac{P_{max,H} + P_{min,H}}{2}\right)$

pro vozidlo L: $P_{avg,L} = \left(\frac{P_{max,L} + P_{min,L}}{2}\right)$

pro vozidlo R: $P_{avg,R} = \left(\frac{P_{max,R} + P_{min,R}}{2}\right)'$

kde

$P_{max,}$ je průměr maximálních tlaků pneumatik u zvolených pneumatik na obou nápravách;

$P_{min,}$ je průměr minimálních tlaků pneumatik u zvolených pneumatik na obou nápravách.

Odpovídající účinek z hlediska odporu působícího na vozidlo se pro vozidla H, L a R vypočítá pomocí tohoto vzorce:

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

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

pro vozidlo R: $TP_R = \left(\frac{P_{avg,R}}{P_{min,R}}\right)^{-0,4}$

2.3.6. *Stanovení hloubky běhounu pneumatiky (TTD)*

Podle bodu 4.2.2.2 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 činí minimální hloubka běhounu pneumatiky pro zkoušku WLTP 80 %, zatímco podle bodu 4.2 dodatku 7 přílohy 4a předpisu č. 83 (EHK/OSN) činí minimální povolená hloubka běhounu pneumatiky pro účely zkoušky NEDC 50 % jmenovité hodnoty. Z toho plyne průměrný rozdíl 2 mm v hloubce běhounu mezi oběma postupy. Odpovídající účinek z hlediska odporu působícího na vozidlo se pro účely výpočtu jízdního zatížení při NEDC uvedeného v bodě 2.3.8 určí pro vozidla H, L a R podle těchto vzorců:

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

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

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

kde

$RM_{n,H}$, $RM_{n,L,}$ a $RM_{n,R}$ jsou referenční hmotnosti vozidel H, L a R stanovené v souladu s bodem 2.3.1.“;

5) v bodě 2.3.8.1 se doplňují dva nové odstavce, které znějí:

„Koeficienty jízdního zatížení při NEDC se vypočítají v souladu se vzorci uvedenými v bodě 2.3.8.1.1 (pro vozidlo H) a v bodě 2.3.8.1.2 (pro vozidlo L).

Pokud není uvedeno jinak, uvedené vzorce se použijí jak v případě simulací, tak v případě fyzických zkoušek vozidla.“;

6) bod 2.3.8.2 se nahrazuje tímto:

„2.3.8.2. Stanovení jízdních zatížení, kde pro účely zkoušky WLTP byla jízdní zatížení stanovena podle bodu 5 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

2.3.8.2.1. Rodina podle matice jízdního zatížení podle bodu 5.1 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

Pokud jízdní zatížení vozidla bylo vypočteno podle bodu 5.1 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151, jízdní zatížení při NEDC, které má být použito jako vstup pro simulaci pomocí korelačního nástroje, se stanoví takto:

a) Tabulkové hodnoty pro jízdní zatížení při NEDC v souladu s tabulkou 3 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83

vozidlo H:

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

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

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

vozidlo L:

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

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

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

kde

$F_{0n,i}$, $F_{1n,i}$, $F_{2n,i}$, přičemž i = H,L, jsou koeficienty jízdního zatížení při NEDC pro vozidlo H nebo L;

$T_{0n,i}$, $T_{2n,i}$, přičemž i = H,L jsou koeficienty vozidlového dynamometru při NEDC pro vozidla H nebo L stanovené podle tabulky 3 přílohy 4a EHK OSN předpisu č. 83;

$A_{W,H/L}$, $B_{W,H/L}$, $C_{W,H/L}$ jsou koeficienty vozidlového dynamometru pro vozidlo používané za účelem přípravy vozidlového dynamometru podle bodů 7 a 8 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;

b) Jízdní zatížení při NEDC odvozená od reprezentativního vozidla

V případě vozidel konstruovaných pro maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla rovnající se 3 000 kg nebo vyšší může být jízdní zatížení při NEDC na žádost výrobce určeno takto:

1) stanovení koeficientů jízdního zatížení reprezentativního vozidla podle matice jízdního zatížení

i) Účinek různé setrvačnosti:

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

Faktory ve vzorci jsou definovány jako v bodě 2.3.1, s výjimkou tohoto:

$F_{0w,R}$ je koeficient jízdního zatížení F_0 stanovený pro zkoušku WLTP vozidla R; $TM_{w,R}$ je zkušební hmotnost použitá pro zkoušku WLTP reprezentativního vozidla R.

ii) Účinek různého tlaku pneumatik:

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

Faktory ve vzorci jsou definovány jako v bodě 2.3.5.

iii) Účinek setrvačnosti rotujících dílů:

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

V případě fyzické zkoušky vozidla se použije tento vzorec:

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

iv) Účinek různé hloubky běhounu pneumatik:

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

Faktory ve vzorci jsou definovány jako v bodě 2.3.6.

v) Účinek stabilizace:

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

V případě fyzické zkoušky vozidla se úprava o účinek stabilizace nepoužije.

vi) koeficient jízdního zatížení F_{1n} pro vozidlo R se stanoví takto:
Účinek setrvačnosti rotujících dílů:

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

V případě fyzické zkoušky vozidla se použije tento vzorec:

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

vii) Koeficient jízdního zatížení F_{2n} pro vozidlo R se stanoví takto:
Účinek setrvačnosti rotujících dílů:

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

V případě fyzické zkoušky vozidla se použije tento vzorec:

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

kde faktor $F^*_{2w,R}$ je koeficient jízdního zatížení F_2 stanovený pro zkoušku WLTP vozidla R, ze kterého byl odstraněn účinek veškerého volitelného aerodynamického vybavení.

2) Stanovení koeficientů jízdního zatížení při NEDC pro vozidlo H

Pro výpočet jízdního zatížení při NEDC vozidla H se použije tento vzorec:

i) $F_{0n,H}$ pro vozidlo H se určí takto:

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

kde

$F_{0n,R}$ je stálý koeficient jízdního zatížení vozidla R v N;

$RM_{n,H}$ je referenční hmotnost vozidla H;

$RM_{n,R}$ je referenční hmotnost vozidla R;

RR_H je valivý odpor pneumatik vozidla H v kg/t;

RR_R je valivý odpor pneumatik vozidla R v kg/t;

ii) $F_{2n,H}$ pro vozidlo H se určí takto:

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

kde

$F_{2n,R}$ je koeficient jízdního zatížení druhého řádu vozidla R v N (km/h)²,

$A_{f,H}$ je čelní plocha vozidla H v m²;

$A_{f,R}$ je čelní plocha vozidla R v m²;

iii) $F_{1n,H}$ pro vozidlo H se stanoví jako 0.

3) Určení koeficientu jízdního zatížení NEDC pro vozidlo L

Pro výpočet jízdního zatížení NEDC vozidla L se použije tento vzorec:

i) $F_{0n,H}$ pro vozidlo L se určí takto:

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

kde

$F_{0n,R}$ je stálý koeficient jízdního zatížení vozidla R v N;

$RM_{n,L}$ je referenční hmotnost vozidla L;

$RM_{n,R}$ je referenční hmotnost vozidla R;

$RR_{,L}$ je valivý odpor pneumatik vozidla L v kg/t;

RR_R je valivý odpor pneumatik vozidla R v kg/t;

ii) $F_{2n,H}$ pro vozidlo L se určí takto:

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

kde

$F_{2n,R}$ je koeficient jízdního zatížení druhého řádu vozidla R v N (km/h)²,

$A_{f,L}$ je čelní plocha vozidla L v m²;

$A_{f,R}$ je čelní plocha vozidla R v m²;

iii) $F_{1n,L}$ pro vozidlo L se stanoví jako 0.

2.3.8.2.2. Standardní jízdní zatížení podle bodu 5.2 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

Pokud bylo standardní jízdní zatížení vypočítáno podle bodu 5.2 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151, jízdní zatížení při NEDC se vypočítá podle bodu 2.3.8.2.1 písm. a) této přílohy.

V případě fyzické zkoušky vozidla se zkouška provádí s koeficienty vozidlového dynamometru při NEDC pro vozidla H nebo L stanovené v souladu s tabulkou 3 přílohy 4a předpisu č. 83 (EHK/OSN).“;

7) v oddíle 2.4 se tabulka 1 mění takto:

a) v řádku s položkou 30 („setrvačná hmotnost vozidla při NEDC“) se odkaz ve sloupci „Zdroj“ nahrazuje tímto:

„Tabulka 3 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83. *Vyplní schvalovací orgán nebo technická zkušebna*“;

b) řádek s položkou 34 se nahrazuje tímto:

„34	Nastavení setrvačné hmotnosti při WLTP	kg	Bod 2.5.3 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151	Setrvačná hmotnost vozidlového dynamometru používaná během zkoušky WLTP“

c) v řádku s položkou 59 („Teplota chladicí kapaliny motoru při WLTP“) se odkaz ve sloupci „Poznámky“ nahrazuje tímto:

„Soubor: údaje palubního diagnostického systému, 1hz, rozlišení 1 °C“;

d) řádky s položkami 63 až 66 se nahrazují tímto a doplňuje se nový řádek 67, který zní:

„63	Uvedené kombinované emise CO_2 při NEDC pro vozidla H a L	gCO_2/km		Uvedená hodnota pro zkoušku NEDC. V případě vozidel s periodicky regenerativními systémy se hodnota Ki opraví.
64	Rychlost při NEDC (teoretická)	km/h	Jak je uvedeno v bodě 6 přílohy 4 předpisu EHK OSN č. 83.	Soubor: 1hz, rozlišení 0,1 km/h. Pokud není uvedeno, použije se rychlostní profil uvedený v bodě 6 přílohy 4 předpisu EHK OSN č. 83.
65	Rychlostní stupeň při NEDC (teoretický)	—	Tamtéž.	Soubor: 1hz. Pokud není uvedeno, použije se rychlostní profil uvedený v bodě 6 přílohy 4 předpisu EHK OSN č. 83.
66	Identifikační číslo rodiny vozidel	—	Bod 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151	
67	Regenerativní faktor K_i	—	Dodatek 1 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151	Pro vozidla bez periodicky regenerativních systémů se tato hodnota rovná 1. Pro vozidla s periodicky regenerativními systémy se tato hodnota, pokud není uvedena, rovná 1,05.“

8) v bodě 3.1 se druhý odstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že rozdíl mezi vozidlem H a vozidlem L je dán pouze rozdílem ve volitelném vybavení (tj. hmotnost v provozním stavu, tvar karoserie a koeficient jízdního zatížení jsou stejné) stanoví se referenční hodnota CO_2 při NEDC pouze pro vozidlo H.“;

9) body 3.1.1, 3.1.2 a 3.1.3 se nahrazují tímto:

„3.1.1. *Vstupy a výstupy korelačního nástroje*

3.1.1.1. Originál korelační výstupní zprávy

Schvalovací orgán nebo určené technická zkušebna zajistí, aby soubor vstupních údajů pro korelační nástroj byl úplný. Po úplné zkoušce vykonané pomocí korelačního nástroje bude vydán originál korelační výstupní zprávy a bude mu přidělen kód hash. Zpráva obsahuje tyto dílčí soubory:

a) vstupní údaje uvedené v bodě 2.4;

b) výstupní údaje vyplývající z provedené simulace;

c) souhrnný soubor, včetně

i) identifikačního čísla rodiny vozidel;

ii) rozdílu mezi hodnotou CO_2 uvedenou výrobcem a hodnotou získanou pomocí korelačního nástroje (CO_2 v kombinaci);

iii) nedůvěrné technické údaje (např. typ paliva, objem motoru, typ převodové skříně, turbo).

3.1.1.2. Úplný korelační soubor

Pokud originál korelační výstupní zprávy byl vydán v souladu s bodem 3.1.1.1, schvalovací orgán nebo případně určená technická zkušebna použijí příslušné příkazy v korelačním nástroji k odeslání souhrnného souboru do serveru generujícího časová razítka, z něhož zasílatel obdrží odpověď s časovým razítkem (s příslušnými útvary Komise v kopii), včetně náhodně vygenerovaného celého čísla mezi 1 a 99.

Bude vytvořen úplný korelační soubor, včetně odpovědi s časovým razítkem a originálu korelační výstupní zprávy uvedeného v bodě 3.1.1.1. K úplnému korelačnímu souboru bude připojen kód hash. Soubor bude spravovat schvalovací orgán jako zkušební zprávu v souladu s přílohou VIII směrnice 2007/46/ES.

3.1.2. *Referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo H*

Korelační nástroj se použije k vykonání simulované zkoušky NEDC vozidla H s použitím příslušných vstupních údajů uvedených v bodě 2.4.

Referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo H se stanoví takto:

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

kde

$CO_{2,H}$ je referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo H;

$CO_{2,C,H}$ *při NEDC* výsledek kombinované hodnoty CO_2 při NEDC pro vozidlo H získaný simulací s korelačním nástrojem;

$K_{i,H}$ je hodnota stanovená podle dodatku 1 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 pro vozidlo H.

Kromě referenční hodnoty CO_2 při NEDC poskytne korelační nástroj rovněž hodnoty CO_2 podle jednotlivých fází pro vozidlo H.

3.1.3. *Referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo L*

Simulovaná zkouška NEDC vozidla L se provede s použitím korelačního nástroje a příslušných vstupních údajů uvedených v bodě 2.4.

Referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo L se stanoví takto:

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

kde

$CO_{2,L}$	je referenční hodnota CO_2 při NEDC pro vozidlo L;
NEDC $CO_{2,C,L}$	výsledek kombinované hodnoty CO_2 při NEDC pro vozidlo L získaný simulací s korelačním nástrojem;
$K_{i,L}$	je hodnota stanovená podle dodatku 1 dílčí přílohy 6 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 pro vozidlo L.

Kromě referenční hodnoty CO_2 při NEDC poskytne korelační nástroj rovněž hodnoty CO_2 podle jednotlivých fází pro vozidlo L.“;

10) bod 3.2.6 se nahrazuje tímto:

„3.2.6. Je-li náhodně vygenerované číslo uvedené v bodě 3.1.1.2 v rozmezí 90 až 99, vybere se vozidlo pro jedno fyzické měření v souladu s postupem podle přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008, přičemž se zohlední požadavky na přesnost uvedené v části 2 této přílohy. Výsledky zkoušky se zdokumentují v souladu s přílohou VIII směrnice 2007/46/ES.

V případě, že hodnota CO_2 při NEDC pro obě vozidla H a L je stanovena podle bodu 3.2.1, konfigurací vozidla vybraného pro fyzické měření bude vozidlo L, pokud náhodně vygenerované číslo je v rozmezí 90 až 94, a vozidlo H, pokud náhodně vygenerované číslo je v rozmezí 95 až 99.

V případě, že je hodnota CO_2 při NEDC stanovena podle bodu 3.2.1 pouze pro jedno z vozidel H a L v interpolační rodině, uvedené vozidlo bude vybráno pro jedno fyzické měření, pokud náhodně vygenerované číslo je v rozmezí 90 až 99.

Pokud hodnoty CO_2 při NEDC nejsou stanoveny podle bodu 3.2.1, ale obě vozidla H a L jsou podrobena fyzické zkoušce, nebude brán na náhodně vygenerované číslo ohled.“;

11) V bodě 3.2.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Faktor De se vypočítá na tři desetinná místa a zaznamená se v certifikátu schválení typu a v prohlášení o shodě.“;

12) body 3.3.1, 3.3.2 a 3.3.3 se nahrazují tímto:

„3.3.1. *Výpočet hodnot CO_2 v jednotlivých fázích cyklu NEDC pro vozidlo H*

Hodnoty pro jednotlivé fáze cyklu NEDC pro vozidlo H se vypočítají takto:

$$NEDC\ CO_{2,p,H} = NEDC\ CO_{2,p,H,c} \cdot CO_{2,AF,H}$$

kde:

p	je fáze „UDC“ nebo „EUDC“ cyklu NEDC;
NEDC $CO_{2,p,H,c}$	je hodnota CO_2 při NEDC simulovaná korelačním nástrojem pro fázi p uvedenou v bodě 3.1.2 nebo případně výsledek fyzického měření uvedeného v bodě 3.2.2;
NEDC $CO_{2,p,H}$	je hodnota pro jednotlivou fázi cyklu NEDC pro vozidlo H v příslušné fázi p v gCO_2/km;
$CO_{2,AF,H}$	je korekční faktor pro vozidlo H vypočtený z poměru hodnoty CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3.2 k výsledku zkoušky NEDC simulované korelačním nástrojem podle bodu 3.1.2 nebo případně k výsledku fyzického měření.

3.3.2. *Výpočet hodnot CO_2 v jednotlivých fázích cyklu NEDC pro vozidlo L*

Hodnoty pro jednotlivé fáze cyklu NEDC pro vozidlo L se vypočítají takto:

$$NEDC\ CO_{2,p,L} = NEDC\ CO_{2,p,L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

kde:

p	je fáze „UDC“ nebo „EUDC“ cyklu NEDC;
NEDC $CO_{2,p,L,c}$	je hodnota CO_2 při NEDC pro fázi p získaná simulací korelačního nástroje uvedená v bodě 3.1.2 nebo případně výsledek fyzického měření uvedený v bodě 3.2.2;
NEDC $CO_{2,p,L}$	je hodnota NEDC podle jednotlivých fází fáze p, která se použije pro vozidlo L, gCO_2/km;
$CO_{2,AF,L}$	je korekční faktor pro vozidlo L vypočtený z poměru hodnoty CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3.2 k výsledku zkoušky NEDC simulované korelačním nástrojem podle bodu 3.1.2 nebo případně k výsledku fyzického měření.

3.3.3. *Výpočet spotřeby paliva při NEDC pro vozidlo H a L*

3.3.3.1. Výpočet spotřeby paliva při NEDC (kombinace)

Spotřeba paliva při NEDC (kombinace) pro vozidla H a L se vypočte s použitím kombinovaných emisí CO_2 při NEDC stanovených v souladu s bodem 3.2 a ustanoveními stanovenými v příloze XII nařízení (ES) č. 692/2008. Emise jiných znečišťujících látek důležitých pro výpočet spotřeby paliva (uhlovodíků, oxidu uhelnatého) se považují za rovné 0 (nula) g/km.

3.3.3.2. Výpočet spotřeby paliva v jednotlivých fázích cyklu NEDC

Spotřeba paliva v jednotlivých fázích cyklu NEDC pro vozidla H a L se vypočte s použitím emisí CO_2 v jednotlivých fázích cyklu stanovených v souladu s bodem 3.3 a ustanoveními stanovenými v příloze XII nařízení (ES) č. 692/2008. Emise jiných znečišťujících látek důležitých pro výpočet spotřeby paliva (uhlovodíků, oxidu uhelnatého) se považují za rovné 0 (nula) g/km.“;

13) doplňuje se nový bod 4.2.1.4a, který zní:

„4.2.1.4a. Jízdní zatížení při NEDC odvozené od reprezentativního vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení.

Pokud bylo jízdní zatížení při NEDC u reprezentativního vozidla vypočteno z reprezentativního vozidla WLTP v souladu s bodem 2.3.8.2.1 písm. b), jízdní zatížení při NEDC jednotlivého vozidla se vypočte podle tohoto vzorce:

a) $F_{0n,ind}$ pro jednotlivé vozidlo se určí takto:

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

kde

$F_{0n,R}$	je stálý koeficient jízdního zatížení vozidla R v N;
$RM_{n,ind}$	je referenční hmotnost jednotlivého vozidla;
$RM_{n,R}$	je referenční hmotnost vozidla R;
$RR_{,ind}$	je valivý odpor pneumatik jednotlivého vozidla v kg/t;
RR_R	je valivý odpor pneumatik vozidla R v kg/t;

b) $F_{2n,ind}$ pro jednotlivé vozidlo se stanoví takto:

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

kde

$F_{2n,R}$ je stálý koeficient jízdního zatížení vozidla R v N (km/h)² druhého řádu;

$A_{f,ind}$ je čelní plocha vozidla L v m²;

$A_{f,R}$ je čelní plocha vozidla R v m²;

c) $F_{1n,\ ind}$ pro jednotlivé vozidlo se stanoví jako 0.“;

14) v části 5 písm. a) se slova „zpráva o výstupech korelačního nástroje“ nahrazují slovy „úplný korelační soubor“.

PŘÍLOHA II

V příloze I nařízení (EU) č. 1014/2010 se v tabulce „Zdroje údajů“ doplňuje nový údaj, který zní:

„Identifikační číslo rodiny vozidel		Bod 5.0 přílohy XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151 (*)

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).“