2023/2866

18.12.2023

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/2866

ze dne 15. prosince 2023,

kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, pokud jde o určení postupů provádění ověřování hodnot emisí CO_2 a hodnot spotřeby paliva u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v provozu (ověřování v provozu)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 9 třetí pododstavec a čl. 13 odst. 4 první pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 13 nařízení (EU) 2019/631 vyžaduje, aby Komise ověřovala hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva u vozidel v provozu.

(2) Aby se zajistilo, že ověřování v provozu bude reprezentativní, měly by orgány udělující schválení typu vybírat určitý minimální počet rodin vozidel, které budou zkoušeny. Je vhodné nalézt synergie mezi ověřováním emisí CO_2 u vozidel v provozu a kontrolami shodnosti vozidel v provozu z hlediska emisí znečišťujících látek.

(3) S cílem zaměřit se na ty rodiny vozidel určené pro ověřování v provozu, u nichž existuje nejvyšší riziko, že se v nich nacházejí vozidla vykazující odchylku hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva od hodnot specifických emisí CO_2 a spotřeby paliva uvedených v prohlášení o shodě, by měl orgán udělující schválení typu vybírat k ověření v provozu rodiny vozidel, v souvislosti s nimiž obdržel důkazy, jež považuje za dostatečně poukazující na možnou existenci takové odchylky, a doplnit je rodinami vozidel určenými pro ověřování v provozu vybranými na základě posouzení rizika, které provede Komise.

(4) Aby se u každého typu zkoušky zajistilo dostatečné pokrytí, je vhodné stanovit minimální procentní podíl rodin, jež mají být jednotlivým typům zkoušek podrobeny, na základě celkového počtu rodin vozidel určených pro ověřování v provozu, pro které orgán udělující schválení typu vydal schválení typu z hlediska emisí, včetně rozšíření schválení typu z hlediska emisí v souvislosti se změnami deklarovaných hodnot emisí CO_2.

(5) Vzhledem k tomu, že se hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva uváděné v prohlášení o shodě stanovují na základě zkoušek pro schválení typu, je vhodné požadovat, aby vozidla vybraná pro zkoušku ověřování v provozu byla v podobném stavu jako vozidla zkoušená při schvalování typu, a zejména stanovit požadavky na maximální počet ujetých kilometrů a stáří.

(6) Aby se omezila zátěž spojená se zkoušením, měl by mít orgán udělující schválení typu možnost buď použít při výpočtu emisí CO_2 vozidla tytéž korekční faktory jako při schvalování typu, nebo pokud považuje za nutné jeden nebo více těchto faktorů ověřit, stanovit je v rámci ověřování v provozu provedením týchž zkoušek jako při schvalování typu.

(7) U hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (dále jen „vozidla OVC-HEV“) by měl výsledek zkoušky na vozidlovém dynamometru v rámci ověřování v provozu vycházet pouze z režimu nabíjení-udržování a za účelem posouzení, zda bude v budoucnu zapotřebí úprava, by měly být sbírány údaje o příslušných parametrech v režimu nabíjení-vybíjení.

([1]) Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

(8) Aby v budoucnu bylo možné u vozidel v provozu ověřit přesnost palubních zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie (dále jen „zařízení OBFCM“), která jsou ve vozidlech nainstalována, je vhodné shromažďovat hodnoty zaznamenané tímto zařízením při zkoušce na vozidlovém dynamometru v rámci ověřování v provozu.

(9) Aby u žádného vozidla v rámci rodiny pro ověřování v provozu nebyla podhodnocena velikost odchylky hodnot emisí CO_2, měla by velikost této odchylky vycházet z průměrného poměru hodnoty emisí CO_2 stanovené na základě zkoušek v provozu k hodnotě emisí CO_2 uvedené v prohlášení o shodě a z hodnoty emisí CO_2 vozidla při vysoké úrovni z dané rodiny pro ověřování v provozu.

(10) Za účelem vyhodnocení výsledku zkoušky jízdního zatížení vůči hodnotě emisí CO_2 uvedené v prohlášení o shodě vozidla by měla být hodnota emisí CO_2 odpovídající výsledku zkoušky jízdního zatížení vypočítána pomocí metody interpolace, jež byla použita pro schválení typu, nebo pokud tato metoda nebyla použita, pomocí pro daný druh paliva stanoveného obecně použitelného průměrného poměru hodnot emisí CO_2 k energetické náročnosti cyklu.

(11) Aby mohly být odhaleny umělé strategie, které fungují pouze během zkoušek prováděných při schvalování typu, ale nikoli v běžném provozu, je zásadní, aby předem nebyly známy konkrétní zkušební podmínky, a proto by měl podmínky pro zvláštní zkoušky ke zjištění umělých strategií určovat zvlášť pro každý případ orgán udělující schválení typu.

(12) Vzhledem k tomu, že nelze předem znát přesnou povahu umělých strategií, měl by orgán udělující schválení typu provádět analýzu a hodnocení výsledků zkoušek ke zjištění těchto strategií na základě srovnání výsledků získaných v různých zkušebních podmínkách.

(13) Za účelem dokumentace výsledků zkoušek a jejich další analýzy by měl orgán udělující schválení typu zpřístupňovat zkušební protokol Komisi a dotčenému výrobci. Na podporu posuzování rizika prováděného Komisí je vhodné požadovat, aby byly prostřednictvím speciální platformy údaje ze zkoušek předkládány také Komisi.

(14) V případě, že se zjistí odchylka hodnot emisí CO_2, by dotčený výrobce měl mít možnost reagovat na zjištění orgánu udělujícího schválení typu, mimo jiné předložením důkazů, kterými by tato zjištění zpochybnil. Je opodstatněné omezit lhůtu pro reakci výrobce, aby se zabránilo přílišnému prodlužování procesu ověřování v provozu.

(15) Pokud se při ověřování v provozu zjistí nesoulad hodnot emisí CO_2 nebo přítomnost jakýchkoli strategií uměle zvyšujících výkonnost vozidla, měly by být opraveny specifické emise CO_2 všech vozidel rodiny pro ověřování v provozu nebo v příslušných případech rodiny podle jízdního zatížení, pokud je zkušební vzorek vozidel považován za reprezentativní pro celou rodinu pro ověřování v provozu nebo v příslušných případech celou rodinu podle jízdního zatížení. V takovém případě by měl příslušný schvalovací orgán rovněž přijmout nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([2]) a zajistit opravu prohlášení o shodě.

(16) Jelikož jsou zkušební postupy pro ověřování v provozu založeny na celosvětově harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla (dále jen „postup WLTP“) stanoveném v předpisu OSN č. 154 ([3]), lze opravu průměrných specifických emisí CO_2 výrobce uplatnit od roku 2021, neboť právě od tohoto roku vycházejí uvedené průměrné specifické emise CO_2 z postupu WLTP. Výrobce by měl mít možnost oznámit chyby v provedených opravách v rámci stávajícího postupu oznamování chyb v procesu sledování emisí CO_2.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

([3]) Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva a/nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP) (Úř. věst. L 290, 10.11.2022, s. 1).

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

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení určuje postupy ověřování, zda hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají emisím CO_2 a spotřebě paliva u vozidel v provozu, a postupy ověřování, zda nejsou ve vozidlech nebo v souvislosti s vozidly přítomny jakékoli strategie, které při zkouškách prováděných pro účely schvalování typu uměle vylepšují výsledky zkoušek vozidla (dále jen „ověřování v provozu“).

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení odchylek zjištěných u emisí CO_2 vozidel v provozu od hodnot specifických emisí CO_2 uvedených v prohlášeních o shodě při ověřování v provozu a postupů pro zohlednění těchto odchylek při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobce.

3. Toto nařízení se nevztahuje na:

a) vozidla, která jsou osvobozena od povinnosti měřit emise CO_2;

b) výrobce, kteří byli spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědní za méně než 1 000 nových osobních automobilů nebo za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v kalendářním roce dva roky před kalendářním rokem, v němž byly vybrány rodiny vozidel pro ověřování v provozu v souladu s článkem 3.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (EU) 2017/1151 ([4]), článku 3 nařízení (EU) 2019/631, bodě 3 předpisu OSN č. 154 a článku 2 nařízení (EU) nařízení v přenesené pravomoci 2023/2867 ([5]).

Kromě toho se rozumí:

1) „odchylkou hodnot emisí CO_2“ případ, kdy emise CO_2 u vozidel v provozu jsou při zohlednění statistického vyhodnocení zkoušek podle přílohy I vyšší než specifické emise CO_2 uvedené v prohlášeních o shodě;

2) „zkouškou na vozidlovém dynamometru“ zkouška na vozidlovém dynamometru podle příloh B6 a B8 předpisu OSN č. 154, která se provádí na vozidle v provozu;

3) „zkouškou jízdního zatížení“ zkouška jízdního zatížení podle přílohy B4 předpisu OSN č. 154, která se provádí na vozidle v provozu;

4) „zkouškou umělých strategií“ specializovaná zkouška prováděná na vozidle v provozu za účelem ověření, zda jsou přítomny umělé strategie;

([4]) 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).

([5]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2867 ze dne 5.října 2023, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů ověřování hodnot emisí CO2 a spotřeby paliva u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v provozu (ověřování v provozu) (Úř. věst. L, 2023/2867, 18.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

5) „vozidlem při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu“ vozidlo při vysoké úrovni z kterékoli interpolační rodiny zahrnuté do rodiny pro ověřování v provozu, u kterého je deklarována nejvyšší hodnota emisí CO_2.

Článek 3

Výběr rodin vozidel pro ověřování v provozu

1. Počet rodin vozidel, které orgán udělující schválení typu vybere každý rok pro ověřování v provozu, činí nejméně 2 % celkového počtu rodin pro ověřování v provozu, pro které tento orgán vydal schválení typu z hlediska emisí ve třech kalendářních letech předcházejících ověřování v provozu.

2. Při výběru rodin pro ověřování v provozu v souladu s článkem 3 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2023/2867 orgán udělující schválení typu:

a) zahrne všechny rodiny pro ověřování v provozu, v souvislosti s nimiž v předchozích dvanácti měsících obdržel důkazy od Komise, orgánu udělujícího schválení typu, orgánu pro dozor nad trhem nebo třetí strany splňující požadavky stanovené prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/163 ([6]) poukazující na existenci odchylky hodnot emisí CO_2;

b) vybere další rodiny pro ověřování v provozu na základě Komisí provedeného posouzení rizika, že by se v těchto rodinách mohla nacházet vozidla vykazující odchylku hodnot emisí CO_2, jak je oznámeno v souladu s odstavcem 3.

3. Komise při provádění posouzení uvedeného v odst. 2 písm. b) zohlední alespoň tyto prvky, jsou-li k dispozici:

a) celkový počet nových vozidel, která náleží do rodiny pro ověřování v provozu a byla uvedena na trh Unie;

b) rodiny pro ověřování v provozu, které mají podobné technické vlastnosti, ale nižší hodnoty emisí CO_2 nebo spotřeby paliva a byly identifikovány na základě údajů shromážděných podle článku 14 prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/392 ([7]);

c) výsledky předchozích ověření v provozu, a zejména zjištění týkající se přítomnosti umělých strategií;

d) příslušné informace získané při zkouškách shodnosti v provozu podle nařízení (EU) 2017/1151;

e) údaje z reálného provozu ve smyslu čl. 2 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2021/392.

4. Komise každý rok do 31. prosince zveřejní zprávu, v níž popíše metodiku použitou pro posouzení uvedené v odst. 2 písm. b) a hlavní zjištění vyplývající z posouzení provedeného v daném roce. Ve zprávě rovněž uvede seznam rodin pro ověřování v provozu, u nichž existuje nejvyšší riziko, že se v nich nacházejí vozidla vykazující odchylku hodnot emisí CO_2.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/163 ze dne 7. února 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o funkční požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky (Úř. věst. L 27, 8.2.2022, s. 1).

([7]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/392 ze dne 4. března 2021 o sledování a hlášení údajů týkajících se emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 a o zrušení prováděcích nařízení Komise (EU) č. 1014/2010, (EU) č. 293/2012, (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 (Úř. věst. L 77, 5.3.2021, s. 8).

Článek 4

Typ a počet zkoušek ověřování v provozu

1. U každé rodiny pro ověřování v provozu vybrané v daném kalendářním roce v souladu s článkem 3 orgán udělující schválení typu provede v daném roce na vybraných vozidlech alespoň jednu z následujících zkoušek a zajistí přitom toto rozložení:

a) zkoušky na vozidlovém dynamometru nejméně u 75 % vybraných rodin pro ověřování v provozu;

b) zkoušky jízdního zatížení nejméně u 50 % vybraných rodin pro ověřování v provozu s vyloučením rodin pro ověřování v provozu, u nichž byla v rámci schvalování typu použita standardní metoda výpočtu jízdního zatížení;

c) zkoušky ke zjištění umělých strategií nejméně u 25 % vybraných rodin pro ověřování v provozu.

2. U každé vybrané rodiny pro ověřování v provozu se zkouší tento počet vozidel:

a) zkoušky na vozidlovém dynamometru a zkoušky jízdního zatížení: mezi třemi až deseti vozidly v souladu s metodou popsanou v příloze I;

b) zkoušky ke zjištění umělých strategií: nejméně jedno vozidlo.

3. Orgán udělující schválení typu se může rozhodnout, že do statistické metody popsané v příloze I zahrne výsledky zkoušek ověřování v provozu provedených Komisí, jiným orgánem udělujícím schválení typu, orgánem pro dozor nad trhem nebo třetí stranou splňující požadavky stanovené v prováděcím nařízení Komise (EU) 2022/163, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

a) orgán udělující schválení typu byl informován o připravovaných zkouškách, aby mohl sledovat jejich průběh;

b) všechny výsledky zkoušek ověřování v provozu byly orgánu udělujícímu schválení typu nahlášeny do pěti dnů od každé zkoušky.

Článek 5

Výběr jednotlivých zkušebních vozidel

1. Orgán udělující schválení typu vybere zkušební vozidla, která v době výběru splňují všechna tato kritéria:

a) počet ujetých kilometrů je mezi 3 000 km a 40 000 km;

b) vozidla nejsou starší než dva roky, počítáno ode dne první registrace.

2. Bez ohledu na odstavec 1 může orgán udělující schválení typu v případě, že není schopen vybrat dostatečný počet vozidel, která by splňovala uvedená kritéria, vybrat zkušební vozidla, která v době výběru splňují všechna tato kritéria:

a) počet ujetých kilometrů je mezi 3 000 km a 100 000 km;

b) vozidla nejsou starší než pět let, počítáno ode dne první registrace.

3. Pomocí kontrolního seznamu pro vozidla uvedeného v příloze II orgán udělující schválení typu ověří a zajistí, že zkušební vozidla jsou ve stavu reprezentativním pro řádně udržované a užívané vozidlo a jejich vlastnosti odpovídají vlastnostem uvedeným v prohlášení o shodě.

Článek 6

Zkušební podmínky u zkoušek na vozidlovém dynamometru

1. Pro každé zkušební vozidlo, které má být podrobeno zkoušce na vozidlovém dynamometru, se podle bodu 8 přílohy B4 předpisu OSN č. 154 použije nastavení zatížení vozidlového dynamometru pomocí koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti uvedených v prohlášení o shodě zkušebního vozidla.

2. Jako zkušební palivo se při zkouškách na vozidlovém dynamometru použije referenční palivo specifikované v příloze B3 předpisu OSN č. 154.

V případě vozidel na dvojí palivo poháněných benzinem a zkapalněným ropným plynem nebo benzinem a stlačeným zemním plynem a v případě vozidel flex fuel na benzin a ethanol (E85), se zkouška na vozidlovém dynamometru provede s palivem, pro které musí členské státy hlásit hodnotu emisí CO_2, jak je stanoveno v bodě 2a části A přílohy II nařízení (EU) 2019/631 nebo v bodě 2a části A přílohy III nařízení (EU) 2019/631.

Článek 7

Výsledek zkoušky jednotlivého zkušebního vozidla na vozidlovém dynamometru

1. Orgán udělující schválení typu vypočítá na základě výsledků provedené zkoušky na vozidlovém dynamometru korekce stavu nabití REESS (RCB), cílové rychlosti a vzdálenosti podle přílohy B7 nebo v příslušných případech podle příloh B6 nebo B8 předpisu OSN č. 154.

Pro výpočet korekčních faktorů Ki, K_{CO2} a korekčního faktoru rodiny ATCT podle příloh B6, B7 a B8 předpisu OSN č. 154 uplatní orgán udělující schválení typu některý z těchto postupů:

a) použije korekční faktory Ki, K_{CO2} a korekční faktor rodiny ATCT, které byly použity pro schválení typu;

b) vypočítá korekční faktory Ki, K_{CO2} a korekční faktor rodiny ATCT na základě zkoušek provedených na vozidle vybraném pro tuto zkoušku ověřování v provozu podle postupů popsaných v přílohách B6, B7 a B8 předpisu OSN č. 154.

2. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo, které bylo podrobeno zkoušce na vozidlovém dynamometru, kromě vozidel OVC-HEV stanoví orgán udělující schválení typu výsledek zkoušky na vozidlovém dynamometru ($CO_{2\ ratio}$) jako poměr hodnoty emisí CO_2 vypočítané na základě zkoušky na vozidlovém dynamometru při zohlednění korekčních faktorů uvedených v odstavci 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$) k hodnotě kombinovaných emisí CO_2 uvedené v bodě 49 prohlášení o shodě daného vozidla ($CO_{2,\ CoC}$).

3. Pro každé vozidlo OVC-HEV, které bylo podrobeno zkoušce na vozidlovém dynamometru, stanoví orgán udělující schválení typu výsledek zkoušky na vozidlovém dynamometru ($CO_{2\ ratio}$) jako poměr hodnoty emisí CO_2 vypočítané na základě zkoušky na vozidlovém dynamometru v režimu nabíjení-udržování podle přílohy B8 předpisu OSN č. 154 při zohlednění korekčních faktorů uvedených v odstavci 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$) k hodnotě kombinovaných emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování uvedené v bodě 49 prohlášení o shodě daného vozidla ($CO_{2,\ CoC}$).

Orgán udělující schválení typu kromě toho stanoví ekvivalentní elektrický akční dosah na baterii a hodnotu emisí CO_2 vypočítanou na základě zkoušky na vozidlovém dynamometru v režimu nabíjení-vybíjení podle přílohy B8 předpisu OSN č. 154 při zohlednění korekčních faktorů uvedených v odstavci 1.

Ve zkušebním protokolu se uvede poměr hodnoty vážených kombinovaných emisí CO_2 vypočítané na základě zkoušek na vozidlovém dynamometru při zohlednění korekčních faktorů uvedených v odstavci 1 k hodnotě vážených kombinovaných emisí CO_2 uvedené v bodě 49 prohlášení o shodě daného vozidla, jakož i informace o zhoršení stavu trakční baterie v čase a o ekvivalentním elektrickém akčním dosahu na baterii.

4. U každého jednotlivého zkušebního vozidla orgán udělující schválení typu načte před zkouškou na vozidlovém dynamometru a po ní univerzálním čtecím zařízením hodnoty údajů z reálného provozu ve smyslu čl. 2 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2021/392 ze sériového portu palubního diagnostického systému vozidla. Orgán udělující schválení typu uvede tyto hodnoty spolu s hodnotou „fuel_consumed $_{WLTP}$“ podle přílohy C5 předpisu OSN č. 154 ve zkušebním protokolu.

Článek 8

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek na vozidlovém dynamometru a výpočet velikosti odchylky

1. Metodou stanovenou v příloze I orgán udělující schválení typu vyhodnotí výsledky zkoušek na vozidlovém dynamometru u jednotlivých zkušebních vozidel získané v souladu s článkem 7 s cílem určit, zda v případě rodiny pro ověřování v provozu, která byla zkouškám na vozidlovém dynamometru podrobena, existuje odchylka hodnot emisí CO_2, či nikoli.

2. Je-li výsledkem statistického vyhodnocení podle přílohy I, že rodina pro ověřování v provozu nevyhověla, stanoví orgán udělující schválení typu velikost odchylky hodnot emisí CO_2 takto:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ (\text{g/km}),$$

kde:

— $CO_{2\ VH}$ je hodnota emisí CO_2 deklarovaná u vozidla při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu (g/km) nebo v případě vozidel OVC-HEV hodnota emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování u vozidla při vysoké úrovni z rodiny vozidel určených pro ověřování v provozu (g/km),

— average ($CO_{2\ ratio}$) je výraz definovaný v příloze I.

Článek 9

Zkušební podmínky u zkoušek jízdního zatížení

1. Při zkoušce jízdního zatížení může orgán udělující schválení typu použít kteroukoli metodu měření uvedenou v příloze B4 předpisu OSN č. 154.

2. Z vozidla vybraného pro zkoušku jízdního zatížení se odstraní veškeré doplňkové vybavení a veškeré prvky, které ve vozidle nebyly v době první registrace. Palivové nádrže vozidla se naplní alespoň na 90 % svého objemu. Vozidlo musí být vybaveno standardním vybavením podle specifikací výrobce, dodatečným závažím o hmotnosti 100 kg a hmotností reprezentativní pro zatížení vozidla, jak je definována v bodě 3.2.26 předpisu OSN č. 154. Orgán udělující schválení typu stanoví hmotnost tímto způsobem reálně či fiktivně připraveného vozidla, která se považuje za zkušební hmotnost stanovenou při zkoušce jízdního zatížení.

3. Orgán udělující schválení typu zajistí, aby pneumatiky vozidla vybraného pro zkoušku jízdního zatížení splňovaly všechny tyto podmínky:

a) patří do třídy energetické účinnosti, která je uvedena v prohlášení o shodě;

b) splňují kritéria stanovená v bodě 4.2.2.2 přílohy B4 předpisu OSN č. 154.

Jako alternativu k podmínce uvedené v písmenu a) může orgán udělující schválení typu použít korekci koeficientu jízdního zatížení f_0 podle přílohy III. Výsledná hodnota $f_{0,\ measured,\ corrected}$ se potom považuje za hodnotu f_0 stanovenou při zkoušce jízdního zatížení.

4. Orgán udělující schválení typu zajistí, aby regulace výšky vozidla a aktivní uzávěry mřížky chladiče, jakož i další pohyblivé aerodynamické části karoserie, které dynamicky mění aerodynamický odpor vozidla, během zkoušky jízdního zatížení u každého zkušebního vozidla fungovaly v souladu s požadavky stanovenými v bodě 4.2.1.5 přílohy B4 předpisu OSN č. 154.

Článek 10

Výsledek zkoušky jízdního zatížení jednotlivého zkušebního vozidla

1. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo, jež bylo podrobeno zkoušce jízdního zatížení, kromě vozidel OVC-HEV, vypočítá orgán udělující schválení typu hodnotu emisí CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$) z koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti stanovené při zkoušce jízdního zatížení pomocí metod stanovených v příloze B7 nebo v příslušných případech v příloze B8 předpisu OSN č. 154, přičemž použije hodnoty emisí CO_2 naměřené pro vozidlo při nízké úrovni a pro vozidlo při vysoké úrovni.

2. V případě vozidla OVC-HEV, jež bylo podrobeno zkoušce jízdního zatížení, vypočítá orgán udělující schválení typu hodnotu $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ z koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti stanovené při zkoušce jízdního zatížení pomocí metod stanovených v příloze B8 předpisu OSN č. 154, přičemž použije interpolační přímku odpovídající režimu nabíjení-udržování.

3. V případě, že nebyla použita metoda interpolace, se hodnota $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ vypočítá z koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti stanovené při zkoušce jízdního zatížení podle přílohy IV.

4. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo, které bylo podrobeno zkoušce jízdního zatížení, stanoví orgán udělující schválení typu výsledek zkoušky jízdního zatížení ($CO_{2\ \text{ratio}}$) jako poměr hodnoty $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ stanovené v souladu s odstavci 1 až 3 tohoto článku k hodnotě kombinovaných emisí CO_2 nebo v případě vozidla OVC-HEV k hodnotě kombinovaných emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování uvedené v bodě 49 prohlášení o shodě daného vozidla ($CO_{2,\ \text{CoC}}$).

Článek 11

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek jízdního zatížení a výpočet velikosti odchylky

1. Metodou stanovenou v příloze I orgán udělující schválení typu vyhodnotí výsledky zkoušky jízdního zatížení získané v souladu s článkem 10 s cílem určit, zda v případě rodiny podle jízdního zatížení, která byla zkouškám jízdního zatížení podrobena, existuje odchylka hodnot emisí CO_2, či nikoli.

2. Je-li závěrem statistického vyhodnocení podle přílohy I, že rodina podle jízdního zatížení nevyhověla, stanoví orgán udělující schválení typu velikost odchylky hodnot emisí CO_2 takto:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ (\text{g/km}),$$

kde:

— $CO_{2\ \text{VH}}$ je hodnota emisí CO_2 deklarovaná u vozidla při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu (g/km) nebo v případě vozidel OVC-HEV hodnota emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování u vozidla při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu (g/km),

— average ($CO_{2\ \text{ratio}}$) je výraz definovaný v příloze I.

Článek 12

Zkušební podmínky u zkoušek ke zjištění umělých strategií

Orgán udělující schválení typu ověří přítomnost umělých strategií ve zkušebním vozidle vybraném v souladu s článkem 4 nejsou pomocí těchto zkoušek:

a) zkoušky na vozidlovém dynamometru;

b) zkoušky na vozidlovém dynamometru podle přílohy B6 předpisu OSN č. 154, jejíž zkušební fáze se provádějí v jiném pořadí, nebo jakékoli jiné zkoušky, u níž zkušební podmínky za nepřítomnosti umělých strategií nevedou k podstatné změně fyzické odezvy vozidla a/nebo některého jeho subsystému;

c) silniční zkoušky emisí v reálném provozu podle přílohy IIIA nařízení (EU) 2017/1151 nebo jakékoli jiné zkoušky na silnici, která by mohla prokázat přítomnost umělé strategie;

d) zkoušky na vozidlovém dynamometru, jejímž cílem je replikovat zkoušku na silnici provedenou podle písmena c).

Článek 13

Vyhodnocení výsledků zkoušek umělých strategií a výpočet velikosti odchylky

1. S cílem posoudit riziko přítomnosti umělých strategií ve zkušebním vozidle vyhodnotí orgán udělující schválení typu výsledky zkoušek provedených podle článku 12 tak, že porovná:

a) hodnoty emisí CO_2 získané při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. b) s hodnotami získanými při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. a);

b) hodnoty emisí CO_2 získané při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. c) vydělené energetickou náročností cyklu s hodnotami získanými při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. a);

c) hodnoty emisí CO_2 získané při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. d) vydělené energetickou náročností cyklu s hodnotami získanými při zkoušce uvedené v čl. 12 písm. c).

2. Orgán udělující schválení typu popíše kritéria použitá k tomuto vyhodnocení ve zkušebním protokolu, přičemž umělými strategiemi se rozumí jakýkoli software, logika řízení, hardware nebo konstrukční část na palubě nebo související s vozidlem, které u vozidla snižují hodnoty emisí CO_2 nebo spotřeby paliva ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu z hlediska emisí, ale které s přihlédnutím k rozdílným podmínkám nefungují soustavně při provozu vozidla, pokud to nevyžadují právní předpisy nebo to nelze odůvodnit nutností chránit vozidlo před bezprostředním poškozením či zajistit jeho bezpečný provoz.

3. Pokud orgán udělující schválení typu vyhodnotí na základě hodnocení podle odstavce 1 riziko, že ve zkušebním vozidle jsou přítomny umělé strategie, jako vysoké, specifikuje a provede kromě zkoušek prováděných podle článku 12 zvláštní zkušební program s cílem zjistit, zda umělá strategie je, či není přítomna.

4. Zjistí-li orgán udělující schválení typu, že umělé strategie jsou přítomny, stanoví velikost odchylky hodnot emisí CO_2 porovnáním hodnoty emisí CO_2 za přítomnosti umělých strategií a za jejich nepřítomnosti. Pokud velikost odchylky nelze stanovit na základě zkoušek provedených podle článku 12 a v příslušných případech podle odstavce 3, určí se velikost odchylky hodnot emisí CO_2 jako 10 % hodnoty emisí CO_2 vozidla při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu nebo v případě vozidel OVC-HEV jako 10 % hodnoty emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování vozidla při vysoké úrovni z rodiny pro ověřování v provozu, přičemž v obou případech musí výsledná hodnota činit minimálně 14 g/km.

Článek 14

Zkušební protokol

1. Orgán udělující schválení typu uvede ve zkušebních protokolech podle čl. 5 odst. 1 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2023/2867 u každé zkoušené rodiny pro ověřování v provozu a u každého typu zkoušky alespoň tyto informace:

a) typ provedené zkoušky;

b) kontrolní seznam pro vozidla;

c) zkušební podmínky;

d) výsledky zkoušky u každého jednotlivého zkušebního vozidla;

e) statistické vyhodnocení výsledků zkoušky;

f) v příslušných případech výpočet velikosti odchylky;

g) v případě zkoušky ke zjištění umělých strategií: kritéria použitá k vyhodnocení výsledků zkoušky.

2. Do dvaceti pracovních dnů od dokončení zkoušek se zkušební protokol zpřístupní výrobci dotčených vozidel a zkušební protokol se spolu s následujícími údaji vztahujícími se ke každému jednotlivému zkušebnímu vozidlu nahraje v zašifrovaném formátu na vyhrazený server Komise:

a) u každé provedené zkoušky na vozidlovém dynamometru a zkoušky ke zjištění umělých strategií údaje uvedené v bodě 1 přílohy V;

b) u každé provedené zkoušky jízdního zatížení údaje uvedené v bodě 2 přílohy V.

Údaje a parametry uvedené v písmenech a) a b) se nezveřejní.

Pokud jsou všechny údaje o všech zkoušených vozidlech z rodiny pro ověřování v provozu nahrány správně, obdrží subjekt, který údaje nahrál, ze serveru Komise potvrzení o jejich přijetí.

Článek 15

Závěry orgánu udělujícího schválení typu

1. Pokud výsledky ověření v provozu prokáží, že neexistuje žádná odchylka hodnot emisí CO_2, učiní orgán udělující schválení typu závěr v tomto smyslu a připojí jej ke zkušebnímu protokolu.

2. Pokud výsledky ověření v provozu prokáží, že existuje odchylka hodnot emisí CO_2, může výrobce do dvaceti pracovních dnů ode dne, kdy obdrží zkušební protokol, výsledky napadnout předložením důkazů prokazujících, že hodnoty emisí CO_2 uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají hodnotám získaným při ověření v provozu.

Pokud výrobce nijak nezareaguje, má se za to, že výsledky ověření v provozu přijal.

3. S přihlédnutím k informacím poskytnutým výrobcem podle odstavce 2 učiní orgán udělující schválení typu závěr ohledně toho, zda byl při ověření v provozu zjištěn nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 získanými v rámci tohoto ověření a hodnotami uvedenými v prohlášeních o shodě, nebo ohledně přítomnosti umělých strategií.

Orgán udělující schválení typu předá svůj závěr dotčenému výrobci a Komisi nejpozději 40 pracovních dnů ode dne, kdy poskytl informace výrobci podle odstavce 2.

4. Závěry orgánu udělujícího schválení typu uvedené v odstavci 3 musí obsahovat alespoň tyto informace:

a) v případě, že orgán udělující schválení typu neshledá žádný nesoulad mezi dotčenými hodnotami emisí CO_2 nebo neprokáže přítomnost umělých strategií:

   (i) příslušnou rodinu pro ověřování v provozu, interpolační rodiny vozidel a v případě, že jsou zjištění založena na výsledcích zkoušek jízdního zatížení, dotčenou rodinu podle jízdního zatížení;

   (ii) odůvodnění zjištění, že odchylky zjištěné při ověřování v provozu nezakládají nesoulad;

b) v případě, že orgán udělující schválení typu shledá nesoulad mezi dotčenými hodnotami emisí CO_2 nebo přítomnost umělých strategií:

   (i) příslušnou rodinu pro ověřování v provozu, interpolační rodiny vozidel a v případě, že jsou zjištění založena na výsledcích zkoušek jízdního zatížení, dotčenou rodinu podle jízdního zatížení;

   (ii) velikost odchylky hodnot emisí CO_2;

   (iii) v příslušných případech zjištěné umělé strategie.

5. Před 1. březnem každého kalendářního roku orgán udělující schválení typu zveřejní přehled ověření v provozu provedených v předchozím kalendářním roce a své závěry, které v daném roce vydal podle odstavců 1 a 3, ve formátu stanoveném v příloze VI. Závěry týkající se zkoušek provedených v rámci ověřování v provozu, které nebyly učiněny před zveřejněním přehledu, se zahrnou do následujícího ročního přehledu.

Článek 16

Oprava průměrných specifických emisí CO_2 výrobce

1. Pokud orgán udělující schválení typu vydal závěr ve smyslu čl. 15 odst. 4 písm. b), Komise na základě informací obsažených v tomto závěru použije danou velikost odchylky hodnot emisí CO_2 při předběžném výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle čl. 7 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631 pro kalendářní rok, v němž byl závěr vydán, a pro následující kalendářní roky a informuje výrobce podle čl. 7 odst. 5 nařízení (EU) 2019/631.

2. Komise rovněž použije velikost odchylky hodnot emisí CO_2 uvedenou v závěru ve smyslu čl. 15 odst. 4 písm. b) k opravě průměrných specifických emisí CO_2 výrobce za deset kalendářních let předcházejících roku, v němž byl závěr vydán, nejdříve však za kalendářní rok 2021. Komise odpovídajícím způsobem změní prováděcí akty přijaté podle čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) 2019/631.

Článek 17

Přezkum

Komise do konce roku 2026 posoudí potřebu zvýšit minimální počet rodin pro ověřování v provozu, které mají být každoročně vybrány podle čl. 3 odst. 1, přičemž zohlední zejména:

(a) celkový počet rodin pro ověřování v provozu, pro které orgán udělující schválení typu vydal schválení typu z hlediska emisí v předchozích letech;

(b) počet vozidel zkoušených pro každou rodinu pro ověřování v provozu v souladu s článkem 4;

(c) dostupnost zkušebních zařízení a předpověď vývoje této dostupnosti.

Článek 18

Vstup v platnost

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 15. prosince 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek na vozidlovém dynamometru a zkoušek jízdního zatížení

1) **Výchozí bod**

Výchozím bodem statistického vyhodnocení jsou hodnoty $CO_{2\ ratio}$ vypočítané pro tři jednotlivá zkušební vozidla (N = 3) podle čl. 7 odst. 2 a 3 v případě výsledků zkoušek na vozidlovém dynamometru a podle čl. 10 odst. 4 v případě výsledků zkoušek jízdního zatížení.

Kritéria stanovená v bodě 2 určují, zda je třeba vyzkoušet další vozidla.

2) **Statistické parametry**

Stanoví se průměr (X_{tests}) a směrodatná odchylka (s) výsledků zkoušek ve vztahu k celkovému počtu zkoušených vozidel (N):

$$X_{tests} = \frac{(x_1+x_2+\ldots+x_N)}{N}$$

a

$$s = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2+(x_2 - X_{tests})^2+\ldots+(x_N - X_{tests})^2}{N-1}}$$

kde

x_i je hodnota $CO_{2\ ratio}$ vypočítaná pro jednotlivé zkušební vozidlo i podle čl. 7 odst. 2 a 3 v případě výsledků zkoušek na vozidlovém dynamometru a podle čl. 10 odst. 4 v případě výsledků zkoušek jízdního zatížení.

3) **Hodnocení**

Pro tři vozidla vyzkoušená na začátku a po vyzkoušení každého dalšího vozidla se vyhodnotí hodnota X_{tests}, jak je uvedeno níže, s cílem učinit ve vztahu k rodině pro ověřování v provozu nebo k rodině podle jízdního zatížení jeden z těchto závěrů:

1) rodina vyhověla, jestliže: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$

2) rodina nevyhověla, jestliže: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$

3) je třeba vyzkoušet další vozidlo, jestliže: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$

kde:

pro t_P a t_F se použijí hodnoty stanovené v níže uvedené tabulce,

s je směrodatná odchylka stanovená podle bodu 2,

A je 1,02 pro výsledky zkoušky na vozidlovém dynamometru;

A je 1,03 pro výsledky zkoušky jízdního zatížení;

A je 1,08 pro výsledky zkoušky jízdního zatížení u rodin zkoušených v roce 2024 nebo 2025.

Tabulka

Hodnoty parametrů t pro rozhodnutí o vyhovění/nevyhovění

Počet zkoušených vozidel	t_P	t_F
3	2,2655	nejvyšší hodnota z 1,1062 a (0,02/s) [1]
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

[1] Kde *s* je směrodatná odchylka stanovená podle bodu 2.

7	0,5944	0,1548
8	0,3866	0,0902
9	0,1873	0,0402
10	0,0000	0,0000

4) **Výpočet velikosti odchylky**

Pro účely výpočtu velikosti odchylky poté, co podle bodu 3 rodina vozidel nevyhověla, je výraz average ($CO_{2\ ratio}$) definován jako X_{tests} pro celkový počet zkoušených vozidel:

average ($CO_{2\ ratio}$) = X_{tests}

PŘÍLOHA II

Kontrolní seznam pro vozidla vybíraná pro zkoušky ověřování v provozu

„Kritéria pro vyloučení“ znamenají, že pokud je popsaná podmínka splněna (odpověď na otázku je „ano“), vozidlo nemůže být pro zkoušky ověřování v provozu vybráno.

Označení jako „důvěrné“ znamená, že tyto informace jsou v příslušných případech uchovávány orgánem udělujícím schválení typu, avšak nejsou uvedeny ve zkušebním protokolu, který se předkládá Komisi.

1) **Vlastnosti vozidla**

1.1. Zaznamenají se a ve zkušebním protokolu uvedou tyto informace:

1.1.1	VIN:	DŮVĚRNÉ
1.1.2	Počet ujetých kilometrů:	
1.1.3	Datum první registrace:	
1.1.4	TAN (číslo schválení typu vozidla jako celku):	
1.1.5	Číslo schválení typu z hlediska emisí:	
1.1.6	VFN (identifikátor interpolační rodiny vozidla):	
1.1.7	Identifikátor rodiny podle jízdního zatížení:	
1.1.8	Název výrobce pneumatik, typ pneumatik a identifikační číslo pneumatik (je-li k dispozici)	

1.2. Vozidlo se posoudí na základě těchto kritérií pro vyloučení:

		Ano/ne
1.2.1	Počet ujetých kilometrů: *Je počet ujetých kilometrů nižší než 3 000 km nebo vyšší než 100 000 km?*	
1.2.2	Datum první registrace: *Jedná se o datum více než pět let před datem výběru vozidla?*	

2) **Interview s vlastníkem/uživatelem vozidla**

(Vlastník nesmí znát důsledky odpovědí)

2.1 Zaznamenají se tyto informace:

2.1.1	Jméno vlastníka	DŮVĚRNÉ
2.1.2	Kontaktní údaje (adresa / telefonní číslo)	DŮVĚRNÉ

2.2 Vozidlo se posoudí na základě těchto kritérií pro vyloučení:

	Neoprávněné používání vozidla	**Ano/ne**
2.2.1	Přepravovalo vozidlo těžké náklady vyšší, než uvádějí specifikace výrobce?	

2.2.2	Bylo vozidlo využíváno pro závody nebo motoristické sporty?	
2.2.3	Jezdilo se s vozidlem v jiném státě než členském státě EU víc než 10 % doby řízení?	
2.2.4	Bylo vozidlo někdy použito s nesprávným druhem paliva (např. benzin místo nafty) nebo s nekomerčně dostupným palivem úrovně EU (černý trh nebo mísené palivo)?	
2.2.5	Byla použita přísada do pohonné hmoty neschválená výrobcem?	
	Neautorizované opravy	
2.2.6	Bylo vozidlo udržováno v rozporu s pokyny výrobce?	
2.2.7	Byly provedeny větší neautorizované opravy motoru nebo vozidla?	
2.2.8	Účastnilo se vozidlo vážné nehody?	
	Neoprávněné změny	
2.2.9	Proběhlo zvýšení výkonu / tuning?	
2.2.10	Byla trvale odstraněna některá z částí systému následného zpracování emisí?	
2.2.11	Byla nainstalována nějaká nedovolená zařízení (deaktivátor SCR, emulátor atd.)?	

3) **Kontrola vozidla**

3.1 Zkušební protokol musí obsahovat tyto informace:

3.1.1	Číslo dílu kalibrace kontrolního modulu hnacího ústrojí a kontrolní součet	
3.1.2	Diagnostika systémem OBD	Načtěte diagnostické chybové kódy a vytiskněte záznam o chybách ([1])
3.1.3	Dotaz OBD – servisní režim 09	Načtěte servisní režim 09 a informace zaznamenejte
3.1.4	Režim 07 OBD	Načtěte servisní režim 07 a informace zaznamenejte
3.1.5	Fotografie zkoušeného vozidla včetně fotografií podvozku	

Poznámka: *Veškeré kontroly vyžadující napojení OBD se provedou před zkouškou emisí a po ní.*

([1]) Do diagnostiky systémem OBD musí být zapojeny všechny systémy a „záznamy o chybách / zjištěné a diagnostikované informace“ musí být součástí zkušebního protokolu. Tím je zaručeno, že se řádně odhalí chyby s nepřímým vlivem na emise.

3.2 Vozidlo se posoudí na základě těchto kritérií pro vyloučení:

		Ano/ne
3.2.1	Svítí na přístrojové desce nějaká výstražná světla značící chybnou funkci vozidla nebo systému následného zpracování výfukových plynů, kterou nelze vyřešit běžnou údržbou? (Světelná kontrolka chybné funkce, kontrolka servisu motoru atd.?)	
3.2.2	Byly provedeny nějaké poprodejní aerodynamické úpravy, které nelze před zkouškou odstranit (pozn.: střešní boxy, nosiče na náklad, spoilery apod. lze odstranit)? Nechybí žádné standardní aerodynamické části (přední deflektory, difuzéry, splittery apod.)?	(Kritérium pro vyloučení pouze pro zkoušky jízdního zatížení)

3.3 Při nesplnění následujících podmínek může být vozidlo vybráno pod podmínkou, že před provedením zkoušek v rámci ověřování v provozu budou přijata příslušná opatření:

	Kontrola, kterou je třeba provést	**Zjištěný problém a opatření k nápravě**
3.3.1	Hladina palivové nádrže	*Pokud svítí kontrolka paliva, doplňte před zkouškou palivo.*
3.3.2	AdBlue	*Pokud po zapnutí motoru svítí kontrolka selektivní katalytické redukce (SCR), mělo by se doplnit AdBlue nebo by se měla provést oprava předtím, než se vozidlo použije pro zkoušku.*
3.3.3	Vzduchový filtr a olejový filtr *Zkontrolujte jejich znečištění a poškození*	*Pokud jsou poškozeny nebo silně znečištěny nebo pokud zbývá méně než 800 km do další doporučené výměny, filtry vyměňte.*
3.3.4	Kontrola hladin a tříd kapalin *Zkontrolujte maximální a minimální hladiny (olej v motoru, chladicí kapalina)*	*Pokud jsou pod minimální hladinou, doplňte je.* *Pokud jsou z nesprávné třídy, vyměňte je.*
3.3.5	Kabel zapalování (benzin) *Zkontrolujte zapalovací svíčky, kabely apod.*	*V případě poškození je vyměňte.*
3.3.6	Servis *Zkontrolujte, zda nezbývá méně než 800 km do dalšího plánovaného servisu*	*Pokud ano, proveďte servis.*
3.3.7	POUZE u zkoušek jízdního zatížení: *Zkontrolujte, zda seřízení kol a nastavitelná výška vozidla / světlá výška nejsou mimo přípustné rozmezí*	*Pokud ano, nastavte seřízení kol a výšku vozidla / světlou výšku v rámci přípustného rozmezí.*
3.3.8	POUZE u vozidel s počtem ujetých kilometrů vyšším než 40 000 km nebo u vozidel starších než dva roky	*Vyměňte nízkonapěťovou baterii za novou ekvivalentní baterii.*

PŘÍLOHA III

Korekce koeficientu jízdního zatížení f_0

Krok 1: Přepočet hodnoty $f_{0,CoC}$:

i) **v případě, že ke stanovení jízdního zatížení jednotlivého vozidla byla použita metoda interpolace:**

$$f_{0,\,CoC,\,new\ tyre} = f_{0,H} - (f_{0,H} - f_{0,L}) \times \frac{TM_H \times RR_H - TM_{CoC} \times RR_{new\ tyre}}{TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L}$$

kde:

$f_{0,H}$	je koeficient jízdního zatížení f_0 vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (N),
$f_{0,L}$	je koeficient jízdního zatížení f_0 vozidla při nízké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (N),
TM_H	je zkušební hmotnost vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg),
TM_L	je zkušební hmotnost vozidla při nízké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg),
TM_{CoC}	je zkušební hmotnost vozidla uvedená v prohlášení o shodě (kg),
$RR_{new\ tyre}$	je valivý odpor pneumatik vybraného vozidla v provozu, jak je definován v tabulce A4/2 v příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 (kg/t),
RR_H	je skutečný valivý odpor pneumatik vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg/t),
RR_L	je skutečný valivý odpor pneumatik vozidla při nízké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg/t),

ii) **v případě, že ke stanovení jízdního zatížení jednotlivého vozidla nebyla použita metoda interpolace:**

$$f_{0,CoC,\,new\ tyre} = \mathrm{Max}\left(\frac{\left(0.05 \times f_{0,r} + 0.95 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000} \right) \times 9.81 \times TM_{CoC} \right) \right),}{\left(0.2 \times f_{0,r} + 0.8 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000} \right) \times 9.81 \times TM_{CoC} \right) \right)} \right)$$

kde:

$f_{0,\,r}$	je koeficient jízdního zatížení f_0 reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení nebo vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (N),
TM_r	je zkušební hmotnost reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení nebo vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg),
TM_{CoC}	je zkušební hmotnost vozidla uvedená v prohlášení o shodě (kg),
$RR_{new\ tyre}$	je valivý odpor pneumatik vybraného vozidla v provozu, jak je vymezen v tabulce A4/2 v příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 (kg/t),
RR_r	je skutečný valivý odpor pneumatik reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení nebo vozidla při vysoké úrovni z rodiny podle jízdního zatížení (kg/t).

Krok 2: Korekce hodnoty $f_{0,\ measured}$:

$$f_{0,\ measured,\ corrected} = f_{0,\ measured} + (f_{0,\ CoC} - f_{0,\ CoC,\ new\ tyre})$$

kde:

$f_{0,\ measured}$ je naměřený koeficient jízdního zatížení f_0 (N),

$f_{0,\ CoC}$ je koeficient jízdního zatížení f_0 uvedený v prohlášení o shodě (N),

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ je koeficient jízdního zatížení f_0 vypočítaný v kroku 1 (N).

PŘÍLOHA IV

Výpočet hodnoty $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ v případě, že nebyla použita metoda interpolace

$$CO_{2_{in-service\ verification}} = CO_{2_{CoC}} + a \bullet [CED_{in-service\ verification} - CED_{CoC}]$$

kde:

CED_{CoC}: je energetická náročnost cyklu vypočítaná z koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti, které jsou uvedeny v prohlášení o shodě, podle bodu 5 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 (kJ),

$CED_{in-service\ verification}$: je energetická náročnost cyklu vypočítaná z koeficientů jízdního zatížení f_0, f_1 a f_2 a zkušební hmotnosti stanovené při zkoušce jízdního zatížení (kJ),

a: je hodnota uvedená v následující tabulce (g/km/kJ).

Druh paliva	*a*
nafta	0,009
benzin	0,010
zkapalněný ropný plyn	0,008
zemní plyn	0,007

PŘÍLOHA V

Údaje ze zkoušek ověřování v provozu, které mají být hlášeny

1) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a mají být hlášeny v případě zkoušky na vozidlovém dynamometru nebo zkoušky ke zjištění umělých strategií**

Hlásí se údaje uvedené v tabulce 2 v příloze prováděcího nařízení (EU) 2021/392, přičemž ve vztahu k uvedené tabulce jsou pro účely tohoto nařízení všechny odkazy na vozidlo H a L chápány jako odkazy na jednotlivé zkušební vozidlo a všechny odkazy na dokumentaci ke schválení typu jsou chápány jako odkazy na konkrétní záznamy v prohlášení o shodě daného vozidla.

Kromě toho se hlásí tyto údaje:

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Další interpolační rodiny, které jsou součástí téže rodiny pro ověřování v provozu	—	Bod 2.1.1.2.1 dodatku 8a k příloze I nařízení (EU) 2017/1151 (první tři řádky tabulky)	Na základě stejné zkoušky typu 1, tedy stejných hodnot nahlášených u „naměřené hodnoty“, „hodnoty korigované s ohledem na rychlost a vzdálenost“ a „korekčního koeficientu RCB“
2	Číslo vozidla	—	—	Pořadí vozidla (1, 2, 3, ...10) ve statistickém vyhodnocení
3	Celkový počet zkoušených vozidel	—	—	Celkový počet vozidel zahrnutých do statistického vyhodnocení popsaného v příloze I
4	Číslo rodiny podle jízdního zatížení nebo rodiny podle matice jízdního zatížení	—	Bod 0.2.3.4 nebo 0.2.3.5 prohlášení o shodě	Rodina zkoušeného vozidla podle jízdního zatížení nebo podle matice jízdního zatížení
5	Číslo schválení typu z hlediska emisí	—	Část dokumentace ke schválení typu	Číslo schválení typu z hlediska emisí vztahující se k interpolační rodině zkoušeného vozidla
6	Číslo schválení typu vozidla jako celku	—	Bod 0.11 prohlášení o shodě	Identifikátor schválení typu vozidla jako celku podle definice v příloze IV nařízení (EU) 2020/683
7	Kombinovaný ekvivalentní elektrický akční dosah na baterii (EAER) – prohlášení o shodě	km	Bod 5.2 prohlášení o shodě	Pouze v případě vozidel OVC-HEV
8	Celkové množství spotřebovaného paliva (za dobu životnosti)	l	Tabulka 1 v příloze prováděcího nařízení (EU) 2021/392	Údaje získané ze zařízení OBFCM vozidla
9	Celková ujetá vzdálenost (za dobu životnosti)	km	Tamtéž	Tamtéž
10	Celkové množství spotřebovaného paliva v režimu nabíjení-vybíjení (za dobu životnosti)	l	Tamtéž	Tamtéž, pouze v případě vozidel OVC-HEV

11	Celkové množství spotřebovaného paliva v řidičem volitelném režimu zvýšení stavu nabití (za dobu životnosti)	l	Tamtéž	Tamtéž
12	Celková vzdálenost ujetá v režimu nabíjení-vybíjení s vypnutým motorem (za dobu životnosti)	km	Tamtéž	Tamtéž
13	Celková vzdálenost ujetá v režimu nabíjení-vybíjení s běžícím motorem (za dobu životnosti)	km	Tamtéž	Tamtéž
14	Celková vzdálenost ujetá v řidičem volitelném režimu zvýšení stavu nabití (za dobu životnosti)	km	Tamtéž	Tamtéž
15	Celkové množství elektrické energie z rozvodné sítě do baterie (za dobu životnosti)	kWh	Tamtéž	Tamtéž
16	Výsledek zkoušky na vozidlovém dynamometru (CO_2 ratio)	—	Čl. 7 odst. 2, v případě vozidel OVC-HEV čl. 7 odst. 3	—

2) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a mají být hlášeny v případě zkoušky jízdního zatížení**

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Číslo rodiny podle jízdního zatížení nebo rodiny podle matice jízdního zatížení	—	Bod 0.2.3.4 nebo 0.2.3.5 prohlášení o shodě	
2	Číslo interpolační rodiny vozidla		Bod 0.2.3.1 prohlášení o shodě	
3	Další interpolační rodiny, které jsou součástí téže rodiny podle jízdního zatížení / rodiny podle matice jízdního zatížení	—	—	Uveďte čísla všech interpolačních rodin vozidla
4	Číslo vozidla	—	—	Pořadí vozidla (1, 2, 3, ...10) ve statistickém vyhodnocení
5	Celkový počet zkoušených vozidel	—		Celkový počet vozidel zahrnutých do statistického vyhodnocení popsaného v příloze I
6	Číslo schválení typu z hlediska emisí	—	Dokumentace ke schválení typu	Číslo schválení typu z hlediska emisí vztahující se k interpolační rodině zkoušeného vozidla
7	Číslo schválení typu vozidla jako celku	—	Bod 0.11 prohlášení o shodě	—
8	Zkušební zařízení (název/místo)	—	—	—

9	Kategorie a třída vozidla	—	—	M_1 nebo N_1 třída 1, 2 nebo 3
10	Počet kilometrů ujetých vozidlem	km	—	Stav počitadla ujetých kilometrů před zkouškou jízdního zatížení
11	Zkušební metoda	—	Příloha B4 předpisu OSN č. 154	Dojezdová zkouška na silnici / měření točivého momentu při jízdě na silnici / kombinace aerodynamického tunelu a pásového dynamometru / kombinace aerodynamického tunelu a vozidlového dynamometru
12	Deklarovaný koeficient jízdního zatížení f_0	N	Bod 47.1.3 prohlášení o shodě	
13	Deklarovaný koeficient jízdního zatížení f_1	N/(km/h)	Bod 47.1.3 prohlášení o shodě	
14	Deklarovaný koeficient jízdního zatížení f_2	N/(km/h)^2	Bod 47.1.3 prohlášení o shodě	
15	Deklarovaná zkušební hmotnost	kg	Bod 47.1.1 prohlášení o shodě	
16	Deklarovaná energetická náročnost cyklu (CED)	kJ	Bod 3.2.3.2.3 přílohy B7 předpisu OSN č. 154	Energetická náročnost cyklu za úplný příslušný cyklus WLTC dané třídy použitá k interpolaci emisí CO_2 zkoušeného vozidla
17	Deklarované emise CO_2	g/km	Bod 49.4 prohlášení o shodě	Hodnota emisí CO_2 zkoušeného vozidla, v případě vozidel OVC-HEV hodnota kombinovaných emisí CO_2 v režimu nabíjení-udržování
18	Označení rozměru pneumatik (přední/zadní)	—	—	Kód pneumatik (např. P195/55R1685H) použitých u zkušebního vozidla
19	Deklarovaná třída valivého odporu pneumatik (přední/zadní)	—	Bod 35 prohlášení o shodě	
20	Třída valivého odporu pneumatik (přední/zadní)	—	—	Třída valivého odporu pneumatiky použité při zkoušce jízdního zatížení nebo v případě pneumatik třídy nižší než A skutečný valivý odpor
22	Průměrná teplota	°C	—	Průměrná teplota naměřená při zkoušce jízdního zatížení – pouze v případě silničních zkoušek
23	Průměrná rychlost větru	m/s	—	Průměrná rychlost větru naměřená při zkoušce jízdního zatížení – pouze v případě silničních zkoušek

24	Průměrný tlak vzduchu	kPa	—	Průměrný tlak vzduchu naměřený při zkoušce jízdního zatížení – pouze v případě silničních zkoušek
25	Průměrná hmotnost vozidla	kg	Bod 4.2.1.6 přílohy B4 předpisu OSN č. 154	Průměrná hmotnost zkoušeného vozidla naměřená před určením jízdního zatížení a po něm
26	Konečný naměřený koeficient jízdního zatížení f_0	N	Příloha B4 předpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jízdního zatížení f_0 zkoušeného vozidla po všech korekcích
27	Konečný naměřený koeficient jízdního zatížení f_1	N/(km/h)	Příloha B4 předpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jízdního zatížení f_1 zkoušeného vozidla po všech korekcích
28	Konečný naměřený koeficient jízdního zatížení f_2	$N/(km/h)^2$	Příloha B4 předpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jízdního zatížení f_2 zkoušeného vozidla po všech korekcích
29	Zkušební hmotnost	kg	Čl. 9 odst. 2	
30	Konečná naměřená energetická náročnost cyklu (CED)	kJ	Bod 3.2.3.2.3 přílohy B7 předpisu OSN č. 154	Energetická náročnost cyklu za úplný příslušný cyklus WLTC vypočítaná z naměřených koeficientů jízdního zatížení a zkušební hmotnosti (body 26 až 29)
31	Vypočítaná hodnota emisí CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$)	g/km	Čl. 10 odst. 1	
32	Výsledek zkoušky jízdního zatížení (CO_2 ratio)	—	Čl. 10 odst. 4	

PŘÍLOHA VI

Formát pro vykázání ročního přehledu ověření v provozu

A. Všeobecné informace

1	Orgán udělující schválení typu	
2	Datum ročního přehledu	
3	Předmětný rok	
4	Celkový počet rodin pro ověřování v provozu, pro které orgán vydal schválení typu z hlediska emisí ve třech kalendářních letech předcházejících ověřování v provozu	
5	Minimální počet rodin pro ověřování v provozu, které měly být zkoušeny (tj. 3 % z počtu uvedeného v bodě 4)	
6	Celkový počet rodin pro ověřování v provozu, které byly v předmětném roce zkoušeny	

B. Seznam rodin pro ověřování v provozu, které byly vybrány pro zkoušení

— identifikační číslo vybrané rodiny pro ověřování v provozu („ISV ID“),

— dotčený výrobce vozidla („OEM“),

  — uvedou se všichni výrobci, kterým schvalovací orgán udělil schválení typu z hlediska emisí v předchozích třech letech,

— identifikátory interpolačních rodin vozidel ve vztahu ke každé vybrané rodině pro ověřování v provozu („IP ID“),

— důvod(y), proč byly rodiny pro ověřování v provozu vybrány („důvod“):

  — „důkazy“, pokud byl výběr proveden na základě čl. 3 odst. 2 písm. a),

  — „posouzení rizika“, pokud byl výběr proveden na základě čl. 3 odst. 2 písm. b),

  — „jiné“, v případě jiného důvodu – uveďte jej v poznámce pod čarou.

ISV ID	OEM	Identifikátory interpolačních rodin vozidel (IP ID)	Důvod
1			
2			
3			
…			

C. Shrnutí výsledků zkoušek ověřování v provozu

— „typ zkoušky“: zkouška na vozidlovém dynamometru („CDM“), zkouška jízdního zatížení („RL“) nebo zkouška ke zjištění umělých strategií („AS“),

— minimální počet rodin pro ověřování v provozu, u kterých měly být provedeny jednotlivé typy zkoušek („Min.“) na jednotlivý typ zkoušky, vypočítaný podle čl. 4 odst. 1 jako procentní podíl celkového počtu zkoušených rodin pro ověřování v provozu (viz bod A.6 této přílohy),

— celkový počet rodin pro ověřování v provozu, u kterých byly provedeny jednotlivé typy zkoušek („celkem“),

— celkový počet závěrů u jednotlivých typů zkoušek:

  — nezjištěn nesoulad (vyhovující – „vyh.“),

— zjištěn nesoulad (nevyhovující – „nevyh.“),

— závěr ještě nebyl učiněn („neuzavřeno“).

Typ zkoušky	Min.	Celkem	Vyh.	Nevyh.	Neuzavřeno
CDM (75 %)					
RL (50 %)					
AS (25 %)					

D. Podrobné výsledky zkoušek ověřování v provozu za předmětný rok

— identifikační číslo vybrané rodiny pro ověřování v provozu („ISV ID“),

— dotčený výrobce („OEM“),

— typ provedené zkoušky („typ zkoušky“): zkouška na vozidlovém dynamometru („CDM“), zkouška jízdního zatížení („RL“) nebo zkouška ke zjištění umělých strategií uměle zvyšujících výkonnost („AS“),

— datum zahájení zkoušky („datum zahájení“) podle čl. 5 odst. 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2023/2867,

— název organizace, která zkoušku provedla /. názvy organizací, které zkoušku provedly (orgán udělující schválení typu nebo technická zkušebna) („GTAA/TS“),

— počet zkoušených vozidel („počet vozidel“),

— výsledek zkoušky každého jednotlivého zkušebního vozidla („$CO_{2,\ ratio}$“),

— závěr vyvozený ze zkoušky („závěr/odchylka“), tj. „vyhovující“, „nevyhovující“ nebo „neuzavřeno“, a velikost odchylky v případě závěru „nevyhovující“,

— referenční číslo zkušebního protokolu („Ref. č. prot.“),

— referenční číslo závěru („Ref. č. závěru“).

ISV ID	OEM	Typ zkoušky	Datum zahájení	GTAA/TS	Počet vozidel	$CO_{2,\ ratio}$	Závěr/odchylka	Ref.č.prot.	Ref. č závěru
1									
2									
3									
…									

E. Podrobné výsledky zkoušek ověřování v provozu, v jejichž případě bylo v předcházejícím ročním přehledu u závěru uvedeno „neuzavřeno“

Předmětný rok	ISV ID	OEM	Typ zkoušky	Datum zahájení	GTAA/TS	Počet vozidel	$CO_{2,\ ratio}$	Závěr/odchylka	Ref.č.prot.	Ref.č.závěru
…	…									