

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/785

ze dne 5. května 2017

o schválení dvanáctivoltových účinných motorgenerátorů používaných v osobních automobilech poháněných konvenčními spalovacími motory jako inovativní technologie ke snížení emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009

(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 snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 4 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 25. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snížení emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽²⁾, a zejména na čl. 10 odst. 2 uvedeného prováděcího nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Žádost o schválení funkce účinného generátoru dvanáctivoltového pásem poháněného startéru-alternátoru i-StARS jako ekologické inovace předložená dodavatelem Valeo Electrical Systems ze dne 21. července 2016 byla posouzena v souladu s článkem 12 nařízení (ES) č. 443/2009, prováděcím nařízením (EU) č. 725/2011 a technickými pokyny pro přípravu žádostí o schválení inovativních technologií podle nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) č. 510/2011 ⁽³⁾.
- (2) Informace poskytnuté v žádosti prokazují, že podmínky a kritéria uvedené v článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009 a v člancích 2 a 4 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 jsou splněny. Kromě toho se žádost opírá o zprávu o ověření vypracovanou nezávislým autorizovaným subjektem v souladu s článkem 7 uvedeného nařízení. Z těchto důvodů by měla být funkce účinného generátoru dvanáctivoltového pásem poháněného startéru-alternátoru i-StARS navržená žadatelem schválena jako inovativní technologie.
- (3) Na základě informací poskytnutých společně s aktuální žádostí a s prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2016/265 ⁽⁴⁾, při zohlednění zkušenosti získané při posuzování žádostí týkajících se technologií, které přispívají ke zlepšování účinnosti alternátorů v rámci prováděcích rozhodnutí Komise 2013/341/EU ⁽⁵⁾, 2014/465/EU ⁽⁶⁾, (EU) 2015/158 ⁽⁷⁾, (EU) 2015/295 ⁽⁸⁾, (EU) 2015/2280 ⁽⁹⁾ a (EU) 2016/588 ⁽¹⁰⁾, bylo uspokojivě a přesvědčivě prokázáno, že maximální hmotnost dvanáctivoltového motorgenerátoru je 7 kg a minimální účinnost funkce generátoru splňuje kritéria uvedená v čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009 a přináší snížení emisí CO₂ nejméně o 1 g CO₂/km v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011. Pro dvanáctivoltový motorgenerátor, který má hmotnost větší než 7 kg, je nutné při výpočtu určujícím, zda byla splněna hranice snížení 1 g CO₂/km, použít hmotnostní korekční koeficient.
- (4) Je proto vhodné obecně uznat a v souladu s čl. 12 odst. 4 nařízení (ES) č. 443/2009 potvrdit schopnost této inovační technologie snižovat emise CO₂ a poskytnout obecnou zkušební metodu pro certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého používáním funkce generátoru dvanáctivoltových účinných motorgenerátorů.

- (5) Aby výrobce získal certifikaci o snížení emisí CO₂ dosaženém používáním dvanáctivoltových účinných motorgenerátorů, měl by podat zprávu o ověření vypracovanou nezávislým autorizovaným subjektem a potvrzující soulad motorgenerátoru s podmínkami stanovenými v tomto rozhodnutí společně s žádostí o certifikaci předložené schvalovacímu orgánu.
- (6) Pokud schvalovací orgán zjistí, že motorgenerátor předložený výrobcem nespĺňuje podmínky certifikace uvedené v tomto rozhodnutí, měla by být žádost o certifikaci snížení emisí zamítnuta.
- (7) Snížení emisí CO₂ dosažené používáním dvanáctivoltových účinných motorgenerátorů je vhodné určit pomocí zkušební metodiky stanovené v příloze.
- (8) Aby bylo možné určit snížení emisí CO₂, je nutné definovat referenční technologii, s kterou má být účinnost dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru porovnána, jak stanoví články 5 a 8 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011. Na základě získaných zkušeností je vhodné za referenční technologii považovat dvanáctivoltový alternátor s 67 % účinností.
- (9) Snížení emisí dosažené pomocí dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru je možné částečně prokázat zkouškou uvedenou v příloze XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽¹⁾. Konečné celkové snížení emisí pro účely certifikace vozidla vybaveného inovativní technologií v souladu s článkem 11 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 by proto mělo být určeno v souladu s čl. 8 odst. 2 druhým pododstavcem uvedeného prováděcího nařízení.
- (10) Aby bylo snazší šířeji zavádět dvanáctivoltové účinné motorgenerátory do nových vozidel, měl by mít výrobce rovněž možnost požádat o certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého pomocí několika různých dvanáctivoltových účinných motorgenerátorů prostřednictvím jedné žádosti o certifikaci. Je však vhodné zajistit, aby se v případě využití této možnosti použil mechanismus podporující zavádění pouze takových dvanáctivoltových motorgenerátorů, které nabízejí tu nejvyšší účinnost.
- (11) Za účelem stanovení obecného kódu ekologické inovace, který se uvede v příslušných dokumentech schválení typu podle příloh I, VIII a IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²⁾, by měl být určen individuální kód, který se použije pro inovativní technologii.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Schválení

Funkce účinného generátoru dvanáctivoltového motorgenerátoru, tj. pásem poháněného startéru-alternátoru i-StARS, jak je popsána v žádosti společnosti Valeo Electrical Systems, se schvaluje jako inovativní technologie ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto rozhodnutí se dvanáctivoltovým účinným motorgenerátorem rozumí funkce účinného generátoru dvanáctivoltového motorgenerátoru.

Článek 3

Žádost o certifikaci snížení emisí CO₂

1. Výrobce může požádat o certifikaci snížení emisí CO₂ pro jeden či více dvanáctivoltových účinných motorogenerátorů určených pro použití ve vozidlech kategorie M1 s konvenčním spalovacím motorem, pokud všechny motorogenerátory splní tyto podmínky:

- a) v případech, kdy hmotnost dvanáctivoltového účinného motorogenerátoru nepřesahuje hmotnost referenčního alternátoru, jež činí 7 kg, a účinnost funkce generátoru stanovená v souladu s přílohou je alespoň:
 - i) 73,8 % u vozidel s benzinovým motorem;
 - ii) 73,4 % u vozidel s benzinovým motorem s turbodmychadlem;
 - iii) 74,2 % u vozidel s naftovým motorem

nebo,

- b) v případech, kdy hmotnost dvanáctivoltového motorogenerátoru přesahuje hmotnost referenčního alternátoru, jak je uvedeno v písmeni a), dodatečná hmotnost se zohledňuje v souladu s vzorcem č. 10 stanoveným v příloze a splňuje minimální limit snížení emisí 1 g CO₂/km uvedený v čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011.

Dodatečná hmotnost by měla být ověřena a potvrzena ve zprávě o ověření, která se podává schvalovacímu orgánu společně s žádostí o certifikaci.

2. K žádosti o certifikaci snížení emisí dosaženého pomocí jednoho nebo několika účinných dvanáctivoltových motorogenerátorů se připojí zpráva o ověření vypracovaná nezávislým a autorizovaným subjektem a potvrzující, že dvanáctivoltový účinný motorogenerátor nebo motorogenerátory splňují podmínky stanovené v odstavci 1, a ověřující a potvrzující hmotnost dvanáctivoltových motorogenerátorů.

3. Schvalovací orgán žádost o certifikaci zamítne, pokud zjistí, že dvanáctivoltový účinný motorogenerátor nebo motorogenerátory nespĺňují podmínky stanovené v odstavci 1.

Článek 4

Certifikace snížení emisí CO₂

1. Snížení emisí CO₂ dosažené díky použití dvanáctivoltového účinného motorogenerátoru uvedeného v čl. 2 odst. 1 se určuje pomocí metodiky stanovené v příloze.

2. Žádá-li výrobce o certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého pomocí více než jednoho dvanáctivoltového účinného motorogenerátoru pro jednu verzi vozidla, schvalovací orgán určí, který z testovaných motorogenerátorů přináší nejnižší snížení emisí CO₂, a nejnižší hodnotu zaznamenaná v příslušné dokumentaci o schválení typu. Zmíněná hodnota se uvede v prohlášení o shodě v souladu s čl. 11 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011.

Článek 5

Kód ekologické inovace

Kód ekologické inovace č. 22 se uvede v dokumentaci o schválení typu, v níž se v souladu s čl. 11 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 odkazuje na toto rozhodnutí.

Článek 6

Vstup v platnost

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

V Bruselu dne 5. května 2017.

Za Komisi

Miguel ARIAS CAÑETE

člen Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19.

⁽³⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁴⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/265 ze dne 25. února 2016 o schválení motorgenerátoru MELCO jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 50, 26.2.2016, s. 30).

⁽⁵⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2013/341/EU ze dne 27. června 2013 o schválení alternátoru Valeo Efficient Generation jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 179, 29.6.2013, s. 98).

⁽⁶⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/465/EU ze dne 16. července 2014 o schválení účinného alternátoru DENSO jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 a o změně prováděcího rozhodnutí Komise 2013/341/EU (Úř. věst. L 210, 17.7.2014, s. 17).

⁽⁷⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/158 ze dne 30. ledna 2015 o schválení dvou vysoce účinných alternátorů Robert Bosch GmbH jako inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 26, 31.1.2015, s. 31). ((EU) 2015/158 se vztahuje na dvě žádosti).

⁽⁸⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/295 ze dne 24. února 2015 o schválení účinného alternátoru MELCO GXi jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 53, 25.2.2015, s. 11).

⁽⁹⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/2280 ze dne 7. prosince 2015 o schválení účinného alternátoru DENSO jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 322, 8.12.2015, s. 64).

⁽¹⁰⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/588 ze dne 14. dubna 2016 o schválení technologie používané ve 12voltových účinných alternátorech jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 101, 16.4.2016, s. 25).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

PŘÍLOHA

METODIKA PRO URČENÍ SNÍŽENÍ EMISÍ CO₂ DOSAŽENÉHO POMOCÍ DVANÁCTIVOLTOVÝCH MOTORGENERÁTORŮ POUŽÍVANÝCH VE VOZIDLECH KATEGORIE M1 POHÁNĚNÝCH KONVENČNÍMI SPALOVACÍMI MOTORY**1. Úvod**

Aby bylo možné určit snížení emisí CO₂, ke kterému došlo díky funkci generátoru dvanáctivoltového motorgenerátoru, dále také jen dvanáctivoltový účinný motorgenerátor nebo motorgenerátor pro použití ve vozidlech kategorie M1 poháněných spalovacím motorem, je třeba stanovit:

- 1) zkušební podmínky;
- 2) zkušební zařízení;
- 3) určení špičkového výstupního výkonu;
- 4) výpočet snížení emisí CO₂;
- 5) výpočet statistického rozpětí snížení emisí CO₂.

2. Symboly, parametry a jednotky*Latinské symboly*

C_{CO_2}	– snížení emisí CO ₂ [g CO ₂ /km]
CO ₂	– oxid uhličitý
CF	– přepočítací koeficient (l/100 km) – (g CO ₂ /km) [g CO ₂ /l] jak je stanoven v tabulce č. 3
h	– frekvence podle tabulky č. 1
I	– intenzita proudu, při které se měření provádí [A]
m	– počet měření na vzorek
M	– točivý moment [Nm]
n	– otáčky [min ⁻¹] podle tabulky č. 1
P	– příkon (W)
$s_{\eta_{MG}}$	– směrodatná odchylka účinnosti motorgenerátoru [%]
$\overline{s_{\eta_{MG}}}$	– průměrná směrodatná odchylka účinnosti motorgenerátoru [%]
$s_{C_{CO_2}}$	– směrodatná odchylka celkového snížení emisí CO ₂ [g CO ₂ /km]
U	– zkušební napětí, při kterém se měření provádí [V]
v	– průměrná rychlost jízdy v novém evropském jízdním cyklu (NEDC) [km/h]
V_{pe}	– spotřeba na efektivní výkon [l/kWh] jak je uvedeno v tabulce 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	– citlivost vypočteného snížení emisí CO ₂ vzhledem k účinnosti motorgenerátoru

Řecké symboly Δ – rozdíl η_B – účinnost referenčního alternátoru [%] η_{MG} – účinnost motorgenerátoru [%] $\overline{\eta_{MG_i}}$ – průměrná účinnost motorgenerátoru v provozním bodě i [%]*Dolní indexy*

Index i je odkazem na provozní bod

Index j je odkazem na měření vzorku

MG – motorgenerátor

m – mechanický

RW – reálné podmínky

TA – podmínky schvalování typu

B – referenční

3. Měření a určování účinnosti

Účinnost dvanáctivoltového motorgenerátoru se určí v souladu s normou ISO 8854:2012, s výjimkou prvků uvedených v tomto bodě.

Schvalovacímu orgánu musí být poskytnuty důkazy, že rychlostní rozmezí dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru odpovídají rychlostním rozmezím uvedeným v tabulce 1. Měření se provádějí v různých provozních bodech, jak je uvedeno v tabulce 1. Intenzita proudu dvanáctivoltového motorgenerátoru je definována jako polovina jmenovitého proudu za všechny provozní body. Pro každou rychlost je nutné udržovat konstantní napětí a výstupní proud alternátoru v hodnotě 14,3 V.

Tabulka 1

Provozní body

Provozní bod i	Doba do stabilizace [s]	Otáčky n_i [min^{-1}]	Periodicita h_i
1	1 200	1 800	0,25
2	1 200	3 000	0,40
3	600	6 000	0,25
4	300	10 000	0,10

Účinnost v každém provozním bodě se vypočítá podle vzorce č. 1:

Vzorec č. 1

$$\eta_{MG_i} = \frac{60 \cdot U_i \cdot I_i}{2\pi \cdot M_i \cdot n_i} \cdot 100$$

Všechna měření účinnosti se musí provádět v nepřetržitém sledu nejméně pětkrát (5). Je třeba vypočítat průměr měření v každém provozním bodě ($\overline{\eta_{MG_i}}$).

Účinnost motorgenerátoru (η_{MG}) se vypočítá podle vzorce č. 2:

Vzorec č. 2

$$\eta_{MG} = \sum_{i=1}^4 h_i \cdot \overline{\eta_{MG_i}}$$

Motorgenerátor vede k úspoře mechanického příkonu za reálných podmínek (ΔP_{mRW}) a podmínek schvalování typu (ΔP_{mTA}) jak je uvedeno ve vzorci č. 3.

Vzorec č. 3

$$\Delta P_m = \Delta P_{mRW} - \Delta P_{mTA}$$

Úspora mechanického příkonu za reálných podmínek (ΔP_{mRW}) se vypočítá podle vzorce č. 4 a úspora mechanického příkonu za podmínek schvalování typu (ΔP_{mTA}) podle vzorce č. 5:

Vzorec č. 4

$$\Delta P_{mRW} = \frac{P_{RW}}{\eta_B} - \frac{P_{RW}}{\eta_{MG}}$$

Vzorec č. 5

$$\Delta P_{mTA} = \frac{P_{TA}}{\eta_B} - \frac{P_{TA}}{\eta_{MG}}$$

kde:

P_{RW} : elektrický příkon za reálných podmínek [W], který činí 750 W

P_{TA} : elektrický příkon za podmínek schvalování typu [W], který činí 350 W

η_B : účinnost referenčního alternátoru [%], která činí 67 %

4. Výpočet snížení emisí CO₂

Snížení emisí CO₂ dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru se vypočítá podle vzorce č. 6:

Vzorec č. 6

$$C_{CO_2} = \Delta P_m \cdot \frac{V_{pe} \cdot CF}{v}$$

kde:

v: průměrná rychlost jízdy v jízdním cyklu NEDC [km/h], která činí 33,58 km/h

V_{pe}: spotřeba na efektivní výkon jak je uvedena v tabulce č. 2

Tabulka 2

Spotřeba na efektivní výkon

Typ motoru	Spotřeba na efektivní výkon (V _{pe}) [l/kWh]
benzínový	0,264
benzínový s turbodmychadlem	0,280
naftový	0,220

Korekční faktor: přepočítací koeficient (l/100 km) – (g CO₂/km) [g CO₂/l], jak je uvedeno v tabulce č. 3

Tabulka 3

Přepočítací koeficient podle paliva

Typ paliva	Přepočítací koeficient (l/100 km) – (g CO ₂ /km) (CF) [g CO ₂ /l]
benzín	2 330
nafta	2 640

5. Výpočet statistické chyby

Ve výsledcích zkušební metody je třeba vyčíslit statistické chyby způsobené měřeními. Pro každý provozní bod se vypočítá směrodatná odchylka podle vzorce č. 7:

Vzorec č. 7

$$s_{\eta_{MG_i}} = \frac{s_{\eta_{MG_i}}}{\sqrt{m}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^m (\eta_{MG_j} - \bar{\eta}_{MG_i})^2}{m(m-1)}}$$

Směrodatná odchylka účinnosti dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru ($s_{\eta_{MG}}$) se vypočítá podle vzorce č. 8:

Vzorec č. 8

$$s_{\eta_{MG}} = \sqrt{\sum_{i=1}^4 (h_i \cdot s_{\eta_{MG_i}})^2}$$

Směrodatná odchylka účinnosti motorgenerátoru ($s_{\eta_{MG}}$) vede k chybě ve snížení emisí CO₂ ($s_{C_{CO_2}}$). Tato chyba se vypočítá podle vzorce č. 9:

Vzorec č. 9

$$s_{C_{CO_2}} = \sqrt{\left(\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}} \cdot s_{\eta_{MG}}\right)^2} = \frac{(P_{RW} - P_{TA})}{\eta_{MG}^2} \cdot \frac{V_{Pe} \cdot CF}{v} \cdot s_{\eta_{MG}}$$

6. Statistická významnost

Pro každý typ, variantu a verzi vozidla vybaveného dvanáctivoltovým účinným motorgenerátorem je třeba prokázat, že chyba ve snížení emisí CO₂ vypočítaná podle vzorce č. 9 není vyšší než rozdíl mezi celkovým snížením emisí CO₂ a minimálním limitem snížení emisí uvedeným v čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011. (Viz vzorec č. 10)

Vzorec č. 10

$$MT < C_{CO_2} - s_{C_{CO_2}} - \Delta CO_{2m}$$

kde:

MT: minimální limit [g CO₂/km]

C_{CO_2} : celkové snížení emisí CO₂ [g CO₂/km]

$s_{C_{CO_2}}$: směrodatná odchylka celkového snížení emisí CO₂ [g CO₂/km]

ΔCO_{2m} : opravný koeficient pro emise CO₂ kvůli kladnému hmotnostnímu rozdílu mezi dvanáctivoltovým účinným motorgenerátorem a referenčním alternátorem. Pro ΔCO_{2m} se použijí údaje z tabulky č. 4.

Tabulka 4

Korekční koeficient CO₂ v důsledku dodatečné hmotnosti

Typ paliva	Korekční koeficient CO ₂ v důsledku kladného hmotnostního rozdílu (ΔCO_{2m}) [g CO ₂ /km]
benzín	0,0277 · Δm
nafta	0,0383 · Δm

Δm (v tabulce č. 4) představuje dodatečnou hmotnost v důsledku vybavení motorgenerátorem. Jedná se o kladný rozdíl mezi hmotností dvanáctivoltového účinného motorgenerátoru a hmotností referenčního alternátoru. Referenční alternátor váží 7 kg. Dodatečnou hmotnost je třeba ověřit a potvrdit ve zprávě o ověření, kterou je nutné podat schvalovacímu orgánu společně se žádostí o certifikaci.

7. Dvanáctivoltový účinný motorgenerátor k výbavě vozidel

Schvalovací orgán certifikuje snížení emisí CO₂ na základě měření, která budou provedena u dvanáctivoltového motorgenerátoru a u referenčního alternátoru za použití zkušební metody stanovené v této příloze. V případě, že snížení emisí CO₂ nedosáhne limitu uvedeného v čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011, použije se čl. 11 odst. 2 druhý pododstavec uvedeného nařízení.
