

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1003**ze dne 16. července 2018,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2017/1152 za účelem objasnění a zjednodušení postupu korelace a přizpůsobení změnám nařízení (EU) 2017/1151****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 13 odst. 6 třetí pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na základě zkušeností získaných při provádění nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽²⁾ a prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/1152 ⁽³⁾ se ukázalo, že některé prvky nařízení Komise (EU) 2017/1152 by měly být změněny.
- (2) Je nezbytné doplnit stávající metodu určování koncových bodů interpolační křivky používané pro výpočet hodnoty emisí CO₂ podle NEDC pro jednotlivé vozidlo. Tyto koncové body, které představují zkušební vozidlo s nejvyššími hodnotami emisí CO₂ a zkušební vozidlo s nejnižšími hodnotami, by měly být stanoveny tak, aby rozdíl mezi oběma zkušebními vozidly s vysokými a nízkými hodnotami činil alespoň 5 g CO₂/km.
- (3) Aby se zabránilo určování hodnot emisí CO₂ jednotlivých vozidel na základě interpolačních křivek, které neuvádějí minimální rozdíl, měla by tato změna vstoupit v platnost neprodleně.
- (4) Pokud se pro účely schválení typu podle nařízení (EU) 2017/1151 používají rodiny podle matice jízdního zatížení, měl by být výpočet hodnoty emisí CO₂ podle NEDC pro jednotlivé vozidlo náležející k takové rodině zjednodušen odvozením koeficientů jízdního zatížení pro výpočet hodnoty CO₂ podle NEDC z koeficientů jízdního zatížení jednotlivého vozidla stanovených podle nařízení (EU) 2017/1151.
- (5) V případě neúplných vozidel kategorie N1 by pro účely stanovení koeficientů jízdního zatížení, které se mají použít jako vstupní údaje pro korelační nástroj, měla být zohledněna změna přílohy XII nařízení (EU) 2017/1151.
- (6) S cílem zajistit spolehlivý výsledek korelace je vhodné doplnit počet válců jako vstupní údaj pro korelační nástroj.
- (7) Je rovněž třeba využít této příležitosti a opravit některé redakční chyby v textu.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha I prováděcího nařízení (EU) 2017/1152 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽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).

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost sedmým 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 16. července 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Příloha I se mění takto:

1) bod 2.3.8.1. se nahrazuje tímto:

„2.3.8.1. V případě, že se jízdní zatížení při WLTP stanoví podle bodů 1 až 4 a 6 dílčí přílohy 4 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

Koeficienty jízdního zatížení při NEDC pro úplná vozidla kategorie N1 se vypočítají podle vzorců uvedených v bodě 2.3.8.1.1. (pro vozidlo H) a v bodě 2.3.8.1.2. (pro vozidlo L) a v souladu s níže uvedenými písmeny a) a b).

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

Schvalovací orgán nebo v příslušných případech technická zkušebna ověří, zda zařízení aerodynamického tunelu uvedené v bodě 3.2.3.2.2.3. dílčí přílohy 7 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 je způsobilé pro přesné stanovení hodnot $\Delta(C_d \times A_f)$. Není-li zařízení aerodynamického tunelu způsobilé, použije se pro všechna vozidla v dané rodině nejvyšší hodnota aerodynamického odporu.

a) Hodnoty koeficientů jízdního zatížení a zkušební hmotnosti při WLTP uvedené v daných vzorcích odpovídají hodnotám odvozeným od vozidel H a L ve smyslu definice pro interpolační rodinu v souladu s nařízením (EU) 2017/1151.

b) Bez ohledu na písmeno a), pokud energetická náročnost cyklu WLTP vozidla H a/nebo L stanovená podle bodu 5 dílčí přílohy 7 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 neodpovídá nejvyšší, resp. nejnižší energetické náročnosti cyklu vozidla H a/nebo L při NEDC, stanoví se koeficienty jízdního zatížení při NEDC v souladu s jedním z těchto postupů:

- i) na základě jednotlivého vozidla v interpolační rodině s nejvyšší, resp. nejnižší energetickou náročností cyklu NEDC;
- ii) na základě kombinace nejvyšší, resp. nejnižší hodnoty ze všech relevantních charakteristik jízdního zatížení, tj. aerodynamického odporu, valivého odporu a hmotnosti u jakéhokoli jednotlivého vozidla v interpolační rodině.

Výrobce vybere jeden z postupů uvedených v bodech i) nebo ii).

Písmeno b) se použije pro nová schválení typu z hlediska emisí vydaná od 1. ledna 2019 nebo od dřívějšího data na žádost výrobce.“;

2) v bodě 2.3.8.1.1. se vkládá tento první odstavec:

„Pokud se tento postup výpočtu použije pro jednotlivé vozidlo v souladu s bodem 4.2.1.4.2., použijí se hodnoty jízdního zatížení a zkušební hmotnosti při WLTP odpovídající jednotlivému vozidlu při NEDC, přičemž se odečte účinek volitelného vybavení.“;

3) v bodě 2.3.8.1.1. písm. c) se poslední odstavec nahrazuje tímto:

„kde faktor $F_{2w,H}^*$ je koeficient jízdního zatížení F_2 stanovený pro zkoušku WLTP vozidla H, od kterého byl odečten účinek veškerého volitelného vybavení.“;

4) v bodě 2.3.8.1.2. písm. c) se poslední odstavec nahrazuje tímto:

„kde faktor $F_{2w,L}^*$ je koeficient jízdního zatížení F_2 stanovený pro zkoušku WLTP vozidla L, od kterého byl odečten účinek veškerého volitelného vybavení.“;

5) v bodě 2.3.8.2.1. se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) koeficienty jízdního zatížení při NEDC, kde nejsou použity tabulkové hodnoty NEDC

V případě vozidel konstruovaných pro maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla rovnající se 3 000 kg nebo vyšší mohou být koeficienty jízdního zatížení při NEDC na žádost výrobce určeny v souladu s bodem 2.3.8.1.“;

6) bod 2.3.8.2.2. se nahrazuje tímto:

„2.3.8.2.2. Stanovení jízdního zatížení pro neúplná vozidla kategorie N1 podle bodu 2.2 přílohy XII nařízení (EU) 2017/1151

V případě neúplného vozidla kategorie N1, pokud bylo jízdní zatížení reprezentativního vozidla stanoveno podle bodu 2.2 přílohy XII a bodu 5.1 dílčí přílohy 4 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151, jízdní zatížení při NEDC, které má být použito jako vstup pro simulaci pomocí korelačního nástroje, se stanoví takto:

$$F_{0n,R} = T_{0n,R} + \left(\frac{F_{0W,L} - A_{W,L} + F_{0W,H} - A_{W,H}}{2} \right)$$

$$F_{1n,R} = \frac{F_{1W,L} - B_{W,L} + F_{1W,H} - B_{W,H}}{2}$$

$$F_{2n,R} = T_{2n,R} + \left(\frac{F_{2W,L} - C_{W,L} + F_{2W,H} - C_{W,H}}{2} \right)$$

kde

$F_{0n,R}$, $F_{1n,R}$, $F_{2n,R}$ jsou koeficienty jízdního zatížení při NEDC pro reprezentativní vozidlo;

$T_{0n,R}$, $T_{2n,R}$ jsou koeficienty vozidlového dynamometru při NEDC pro reprezentativní vozidlo stanovené podle tabulky 3 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83;

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

V případě fyzické zkoušky vozidla se zkouška provádí s použitím koeficientů vozidlového dynamometru při NEDC pro vozidlo R stanovených podle tabulky 3 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83.;

7) doplňuje se nový bod 2.3.8.3 písm. a), který zní:

„2.3.8.3 a) Rozšíření schválení typu z hlediska emisí udělených podle nařízení (EU) 2017/1151

V případě, že je schválení typu z hlediska emisí podle nařízení (EU) 2017/1151 rozšířeno v důsledku přidání nových vozidel do interpolační rodiny CO₂, jejichž emise CO₂ při NEDC jsou vyšší než u vozidla H nebo nižší než u vozidla L, použije se pro účely korelace toto:

a) Pokud rozdíl mezi vozidlem H a L interpolační rodiny při NEDC činí alespoň 5 g CO₂/km, může být interpolační křivka při NEDC stanovena pro tuto rodinu rozšířena za předpokladu, že emise CO₂ při NEDC stanovené podle bodu 3 na základě vstupních údajů ze zkoušky WLTP vozidla podle bodu 3.1.1. přílohy I nařízení (EU) 2017/1151 jsou stejné nebo nižší než emise CO₂ stanovené na základě interpolační křivky při NEDC;

b) Pokud je rozdíl mezi vozidlem H a L při NEDC nižší než 5 g CO₂/km, interpolační křivka nesmí být rozšířena.

V případě a) se referenční hodnoty emisí CO₂ stanoví bez výběru možností uvedených v bodech 3.1.1.2 a 3.2.6.

V případě b) nebo v případě, že referenční emise CO₂ uvedené v písmenu a) jsou vyšší než interpolační křivka, stanoví se vozidla H a L při NEDC v souladu s body 2 a 3 této přílohy.

Písmeno a) se použije pro nová rozšíření o nové typy vydaná od 1. ledna 2019 nebo od dřívějšího data na žádost výrobce.“;

8) tabulka 1 v bodě 2.4 se mění takto:

a) v položce 66 se znění uvedené v prvním sloupci nahrazuje tímto:

„Identifikační číslo interpolační rodiny“

b) doplňuje se nová položka 68, která zní:

„68	Počet válců	—	Prohlášení výrobce	Počet (uveďte se nejpozději od 1. ledna 2019)“
-----	-------------	---	--------------------	--

9) v bodě 3.1.1.1. písm. c) se podbod i) nahrazuje tímto:

„i) identifikačního čísla interpolační rodiny“

10) v bodě 3.1.4 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě neúplných vozidel kategorie N1 se simulovaná zkouška NEDC reprezentativního vozidla (vozidlo R_{MSV}) provede s použitím korelačního nástroje a příslušných vstupních údajů popsaných v tabulce v bodě 2.4, které se vztahují na vozidla H nebo L s množstvím energie za cyklus, které nejvíce odpovídá množství energie za cyklus zjištěnému pro reprezentativní vozidlo v souladu s bodem 4.2.1.5.“

11) v bodě 3.3.1 se definice uvedená v posledním odstavci nahrazuje tímto:

„ $CO_{2,AF,H}$ je korekční faktor pro vozidlo H vypočtený z poměru hodnoty CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3.2 k výsledkům zkoušky NEDC simulované korelačním nástrojem podle bodu 3.1.2 nebo v příslušných případech k výsledku fyzického měření.“

12) v bodě 3.3.2 se definice uvedená v posledním odstavci nahrazuje tímto:

„ $CO_{2,AF,L}$ je korekční faktor pro vozidlo L vypočtený z poměru hodnoty CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3.2 k výsledkům zkoušky NEDC simulované korelačním nástrojem podle bodu 3.1.3 nebo v příslušných případech k výsledku fyzického měření.“

13) v bodě 3.3.3 se definice uvedená v posledním odstavci nahrazuje tímto:

„ $CO_{2,AF,R}$ je korekční faktor pro vozidlo R_{MSV} vypočtený z poměru hodnoty CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3.2 k výsledkům zkoušky NEDC simulované korelačním nástrojem podle bodu 3.1.3 nebo v příslušných případech k výsledku fyzického měření.“

14) bod 4.2.1.4 se nahrazuje tímto:

„4.2.1.4. Výpočet jízdního zatížení pro jednotlivé vozidlo v interpolační rodině WLTP

4.2.1.4.1. Koeficienty jízdního zatížení odvozené od vozidla H a L při NEDC

Koeficienty jízdního zatížení $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ a $F_{2,n}$ pro vozidla H a L stanovené podle bodu 2.3.8. se příslušně označí jako $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ a $F_{2n,H}$ a $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ a $F_{2n,L}$.

Koeficienty jízdního zatížení $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ a $f_{2n,ind}$ pro jednotlivé vozidlo se vypočítají podle tohoto vzorce:

vzorec 1(a)

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

U nových schválení typu z hlediska emisí vydaných od 1. ledna 2019 nebo před tímto datem na žádost výrobce se koeficienty jízdního zatížení vypočítají podle tohoto vzorce:

vzorec 1(b)

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

nebo, je-li $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, nebo v příslušných případech $(RM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - RM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$, použije se vzorec 2:

vzorec 2

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

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

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

nebo, je-li $\Delta[C_d \cdot A_f]_{LH,n} = 0$, použije se vzorec 3:

vzorec 3

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

kde

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

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

4.2.1.4.2. Koeficienty jízdního zatížení odvozené z koeficientů jízdního zatížení jednotlivých vozidel při WLTP

Od 1. ledna 2019 pro nová schválení typu a od 1. ledna 2020 pro všechna nová vozidla uváděná do provozu, nebo na žádost výrobce před tímto datem, se jízdní zatížení při NEDC jednotlivého vozidla odvozuje z koeficientů jízdního zatížení WLTP uvedeného vozidla v kterémkoli z těchto případů:

- a) pokud se hodnota emisí CO_2 , energetická náročnost cyklu nebo jakýkoli z koeficientů jízdního zatížení f_0 , f_1 nebo f_2 vypočítaný podle bodu 4.2.1.4.1. má extrapolovat z vozidla H nebo L při NEDC;
- b) pokud jsou koeficienty jízdního zatížení pro vozidla H a L při NEDC odvozeny z různých rodin jízdního zatížení;
- c) pokud jednotlivé vozidlo patří do jiné rodiny jízdního zatížení než vozidlo H a/nebo L při NEDC;
- d) pokud jednotlivé vozidlo patří do rodiny podle matice jízdního zatížení.

Koeficienty jízdního zatížení při NEDC v případech a) až d) se vypočítají za použití vzorců uvedených v bodě 2.3.8.1.1., pokud se odkazy na vozidlo H považují za odkazy na jednotlivé vozidlo.

V případě a) je možné extrapolaci CO_2 provést pouze, činí-li rozdíl mezi vozidlem H a L při NEDC alespoň 5 g CO_2 /km. Interpolační křivku je v uvedeném případě možné extrapolovat maximálně o hodnotu 3 g CO_2 /km nad hodnotu emisí CO_2 vozidla H nebo pod hodnotu emisí CO_2 vozidla L. Přesahuje-li extrapolace hodnotu 3 g CO_2 /km nebo je-li rozdíl mezi vozidlem H a L při NEDC nižší než 5 g CO_2 /km, výrobce stanoví pro tuto rodinu novou interpolační křivku podle bodů 2 a 3 této přílohy.“

15) bod 4.2.1.6 se zrušuje.