PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1002

ze dne 16. července 2018,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2017/1153 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 (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. 13 odst. 7 první 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) 2017/1153 ([3]) se ukázalo, že některé prvky nařízení Komise (EU) 2017/1153 by měly být změněny.

(2) Je nezbytné doplnit stávající metodu určování koncových bodů interpolační křivky používané pro výpočet hodnoty emisí CO_2 podle NEDC pro jednotlivé vozidlo. Tyto koncové body, které představují zkušební vozidlo s nejvyššími hodnotami emisí CO_2 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 CO_2/km.

(3) Aby se zabránilo určování hodnot emisí CO_2 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 CO_2 pro jednotlivé vozidlo náležející k takové rodině zjednodušen odvozením koeficientů jízdního zatížení pro výpočet hodnoty CO_2 podle NEDC z koeficientů jízdního zatížení jednotlivého vozidla stanovených podle nařízení (EU) 2017/1151.

(5) S cílem zajistit spolehlivý výsledek korelace je vhodné doplnit počet válců jako vstupní údaj pro korelační nástroj.

(6) Je rovněž třeba využít této příležitosti a opravit některé redakční chyby v textu.

(7) 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 tohoto nařízení.

([1]) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, 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) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

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) třetí odstavec bodu 2.3.1. se nahrazuje tímto:

„MRO je hmotnost vozidla H, L, respektive R v provozním stavu stanovená v čl. 3 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 443/2009.“;

2) 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 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151

Koeficienty jízdního zatížení při NEDC 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 podle níže uvedených písmen 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 Δ(Cd × Af). 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 ve vzorcích v bodech 2.3.8.1.1 a 2.3.8.1.2 odpovídají hodnotám odvozeným od vozidel H a L stanoveným pro danou interpolační rodinu v souladu s bodem 5 dílčí přílohy 7 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151.

b) Bez ohledu na písmeno a), pokud energetická náročnost cyklu WLTP vozidla H a/nebo L 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.“;

3) 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.“;

4) 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.“;

5) 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.“;

6) 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.“;

7) doplňuje se nový bod 2.3.8.3, který zní:

„2.3.8.3. 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 CO_2, jejichž emise CO_2 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 dotčené interpolační rodiny při NEDC činí alespoň 5 g CO_2/km, může být interpolační křivka při NEDC stanovená pro uvedenou rodinu rozšířena za předpokladu, že emise CO_2 při NEDC stanovené podle bodu 3 této přílohy na základě vstupních údajů ze zkoušky WLTP podle bodu 3.1.1. přílohy I nařízení (EU) 2017/1151 jsou stejné nebo nižší než emise CO_2 stanovené na základě interpolační křivky při NEDC;

b) Pokud je rozdíl mezi vozidlem H a L při NEDC nižší než 5 g CO_2/km, interpolační křivka nesmí být rozšířena.

V případě a) se referenční hodnoty emisí CO_2 stanoví bez výběru možností uvedených v bodech 3.1.1.2 a 3.2.6 této přílohy.

V případě b), nebo v případě, že referenční emise CO_2 uvedené v písmenu a) jsou vyšší než stávající interpolační křivka, stanoví se vozidla H a L při NEDC v souladu s body 2 a 3 této přílohy.

Písmeno a) se použije pro 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 (uvede 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) bod 3.3.4 se zrušuje;

11) 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 $F_{2n,L}$ r.

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, pokud ($TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}$) = 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

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

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

4.2.1.4.2. Koeficienty jízdního zatížení odvozené z koeficientů jízdního zatížení jednotlivých vozidel podle 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 těmito daty, 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 vypočítaných 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 interpolační rodinu novou interpolační křivku podle bodu 2 a 3 této přílohy.“;

12) bod 4.2.1.4a. se zrušuje.