PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/35

ze dne 13. ledna 2025,

kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242, pokud jde o stanovení postupů pro ověřování emisí CO_2 u těžkých vozidel v provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES ([1]), a zejména čl. 9 odst. 3 a čl. 13 odst. 4 první pododstavec tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 9 nařízení (EU) 2019/1242 vyžaduje, aby orgány pro schvalování typu vykazovaly Komisi veškeré odchylky hodnot emisí CO_2 z těžkých vozidel v provozu ve srovnání s hodnotami, které jsou uvedeny v prohlášeních o shodě nebo v souboru informací pro zákazníky přiloženém k těmto vozidlům, jako výsledek ověření provedených v souladu s článkem 13 uvedeného nařízení.

(2) Podle článku 13 nařízení (EU) 2019/1242 mají orgány pro schvalování typu, které výrobcům udělily licence k provozování simulačního nástroje podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ([2]) a nařízení Komise (EU) 2017/2400 ([3]) (dále jen „orgány udělující schválení“), u těchto výrobců na základě vhodných a reprezentativních vzorků vozidel ověřit, že hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva zaznamenané v souborech informací pro zákazníky odpovídají emisím CO_2 a spotřebě paliva těžkých vozidel v provozu stanoveným podle nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření, a mají také ověřit přítomnost jakýchkoli strategií na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidel ve zkouškách nebo výpočtech prováděných pro účely certifikování emisí CO_2 a spotřeby paliva („ověřování v provozu“).

(3) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127 ([4]) stanoví hlavní zásady a kritéria pro určení postupů pro provádění ověřování v provozu.

(4) Toto nařízení stanoví podrobné postupy pro ověřování v provozu v souladu s těmito hlavními zásadami a kritérii.

([1]) Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127 ze dne 8. února 2024, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů ověřování hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých vozidel v provozu (ověřování v provozu) (Úř. věst. L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Aby bylo možné zaměřit se na rodiny vozidel nebo pneumatik určené pro ověřování v provozu, u nichž existuje nejvyšší riziko odchylky hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva od specifických hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva zaznamenaných v souboru informací pro zákazníky, měl by orgán udělující schválení vybírat rodiny na základě posouzení rizik, které provede Komise.

(6) Vzhledem k tomu, že jednu rodinu pneumatik pro ověřování v provozu může používat více výrobců vozidel, je v případě pneumatik vhodné omezit zkoušení pneumatik z jedné rodiny pneumatik pro ověřování v provozu na jeden orgán udělující schválení v rámci každého vykazovaného období pro ověřování v provozu, aby se zjednodušil postup a snížila administrativní zátěž. Podobně může konstrukční část definující rodinu vozidel z hlediska ověřovací zkoušky používat více výrobců vozidel. Proto je vhodné omezit také zkoušky vozidel z rodiny vozidel z hlediska ověřovací zkoušky na jeden orgán udělující schválení v rámci každého vykazovaného období pro ověřování v provozu.

(7) Aby bylo zajištěno, že ověřování v provozu je reprezentativní, měly by orgány udělující schválení vybrat minimální počet rodin, které mají být zkoušeny, na základě výpočtu celkového počtu vozidel, pro něž byly stanoveny emise CO_2 a spotřeba paliva podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400 („celkový počet vozidel podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400“), pro každého výrobce, a v případě přípojných vozidel na základě výpočtu celkového počtu přípojných vozidel, u nichž byly emise CO_2 a spotřeba paliva stanoveny podle článku 8 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362, pro každého výrobce přípojných vozidel ([5]) („celkový počet přípojných vozidel podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362“). V případě přípojných vozidel by měly být pro ověřování v provozu vybrány pouze rodiny pneumatik určené pro ověřování v provozu, protože ověřovací zkouška a zkoušky odporu vzduchu nejsou pro přípojná vozidla dosud definovány.

(8) Hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva zaznamenané v souborech informací pro zákazníky se určí pomocí simulačního nástroje na základě certifikačních zkoušek příslušných konstrukčních částí vozidla. Shodnost používání simulačního nástroje je třeba ověřit ověřovací zkouškou na úrovni vozidla v souladu s nařízením (EU) 2017/2400. Je vhodné požadovat, aby vozidla vybraná pro zkoušky ověřování v provozu byla v podobném stavu jako vozidla zkoušená během ověřovací zkoušky, zejména stanovením požadavků na jejich maximální počet ujetých kilometrů a stáří.

(9) Pro zkoušku koeficientu valivého odporu pneumatik prováděnou v rámci ověřování v provozu jsou vhodné pouze nové pneumatiky, protože zkouška použitých pneumatik by vzhledem k jejich opotřebení vedla k výrazně nižšímu koeficientu valivého odporu. Výběr pneumatik pro zkoušky ověřování v provozu by měl být nezávislý na výběru vozidel pro zkoušky ověřování v provozu.

(10) Aby orgán udělující schválení mohl na základě výsledků zkoušek u vozidel vybraných do vzorku dospět k závěru ohledně všech dotčených vozidel, byla zavedena metoda statistického hodnocení založená na postupném odběru vzorků.

(11) V případě, že rodina vozidel z hlediska ověřovací zkoušky nevyhoví statistickému vyhodnocení výsledků zkoušky podle přílohy I, měly by být hodnoty emisí CO_2 všech dotčených vozidel opraveny, protože úspěšné absolvování této ověřovací zkoušky je předpokladem pro zachování schválení typu z hlediska emisí. Kromě toho je vhodné, aby orgán udělující schválení prošetřil, zda existuje dostatek důkazů o tom, že určitá konstrukční část je příčinou neúspěšného statistického hodnocení, protože v takovém případě by se to mohlo týkat více vozidel.

(12) Aby bylo možné ověřit, že hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva zaznamenané v souboru informací pro zákazníky odpovídají hodnotám těžkých vozidel v provozu, měly by být podmínky a výsledky zkoušek specifikovány v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními.

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO_2, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Pro podmínky zkoušek odporu vzduchu je vhodné použít podmínky zkoušek odporu vzduchu podle nařízení (EU) 2017/2400 v posledním platném znění, aby se co nejvíce omezily možné odchylky zkušebních podmínek mezi zkouškami ověřování v provozu, protože tyto podmínky byly zúženy ve srovnání s podmínkami platnými v době certifikace.

(14) V souladu s nařízením (EU) 2017/2400 mohou výrobci stanovit hodnoty odporu vzduchu na základě metody počítačové simulace dynamiky kapalin („CFD“). Proto je vhodné zavést specifickou zkoušku pro ověření specifické validace této simulační metody jako součást zkoušek ověřování v provozu pro ověření hodnot odporu vzduchu.

(15) Pro odhalení umělé strategie, která funguje pouze během ověřovacích zkoušek, a nikoliv v běžném provozu, je zásadní, aby předem nebyly známy konkrétní zkušební podmínky. Proto by podmínky pro zvláštní zkoušky ke zjištění umělých strategií měl v jednotlivých případech určovat orgán udělující schválení.

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

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

(18) Pokud byla zjištěna odchylka v hodnotách emisí CO_2, měl by mít dotčený výrobce možnost reagovat na zjištění orgánu udělujícího schválení v přiměřené lhůtě, aby se zabránilo zbytečným průtahům v postupu ověřování v provozu. Mělo by však být možné lhůtu prodloužit, aby bylo možné řádně posoudit předložené technické dokumenty.

(19) Pokud se při provádění zkoušek ověřování v provozu zjistí nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 z ověřování v provozu a hodnotami zaznamenanými v souborech informací pro zákazníky nebo přítomnost jakýchkoli strategií uměle zlepšujících výkonnost těchto vozidel, měly by být specifické emise CO_2 všech dotčených vozidel opraveny, protože zkušební vozidla se považují za reprezentativní pro všechna dotčená vozidla.

(20) Aby bylo možné zohlednit odchylky pro účely výpočtu a opravy průměrných specifických emisí CO_2 výrobce, je vhodné, aby Komise určila velikost odchylky v hodnotách emisí CO_2 a určila, kterých vozidel se týká.

(21) Oprava průměrných specifických emisí CO_2 výrobce by měla být provedena od vykazovaného období roku 2025, protože to je první vykazované období, pro které se použijí cíle snižování emisí CO_2 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242.

(22) 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 podrobné postupy pro ověřování těžkých vozidel v provozu podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127.

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla pro vykazování odchylek v hodnotách emisí CO_2 těžkých vozidel v provozu ve srovnání s hodnotami uvedenými v prohlášeních o shodě nebo v souborech informací pro zákazníky, zjištěných při ověřování v provozu, a pro zohlednění těchto odchylek při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobců, u nichž byla v důsledku ověření v provozu zjištěna odchylka v hodnotách emisí CO_2.

3. Toto nařízení se nevztahuje na těžká vozidla s nulovými emisemi definovaná v čl. 3 bodě 11 nařízení (EU) 2019/1242.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 3 a přílohách III, VIII, X a Xa nařízení (EU) 2017/2400 a v článku 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127.

Kromě toho se použijí tyto definice:

1) „rodinou vozidel z hlediska ověřovací zkoušky („VTP“)“ se rozumí skupina vozidel, která mají společnou jednu nebo více konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů uvedených v čl. 12 odst. 1 písm. a) až f), h) a j) nařízení (EU) 2017/2400;

2) „ověřovací zkouškou („VTP“)“ se rozumí zkouška provedená v souladu s ověřovací zkouškou provedenou na vozidle v provozu podle přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400;

3) „rodinou vozidel z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu“ se rozumí skupina vozidel, která mají uváděnou hodnotu odporu vzduchu nižší nebo rovnou uváděné hodnotě odporu vzduchu základního vozidla rodiny z hlediska odporu vzduchu, které bylo vybráno pro provedení zkoušky odporu vzduchu, a která mohou být s tímto základním vozidlem ve stejné rodině podle dodatku 5 k příloze VIII nařízení (EU) 2017/2400;

4) „zkouškou odporu vzduchu“ se rozumí zkouška při konstantní rychlosti s měřením točivého momentu provedená na vozidle v provozu v souladu s oddílem 3 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400;

5) „rodinou z hlediska CFD“ se rozumí skupina vozidel, u nichž byla hodnota odporu vzduchu stanovena pomocí stejné metody počítačové simulace dynamiky kapalin („CFD“) schválené v souladu s dodatkem 10 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400;

6) „zkouškou odporu vzduchu metodou CFD“ se rozumí zkouška k ověření specifické validace metody počítačové simulace dynamiky kapalin („CFD“) schválené v souladu s dodatkem 10 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400;

7) „rodinou pneumatik pro ověřování v provozu“ se pro účely ověřování v provozu rozumí skupina pneumatik sestávající ze všech pneumatik patřících k typu pneumatiky podle definice v oddíle 2 bodě 3 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400, od stejného výrobce a ze stejné třídy palivové účinnosti podle definice v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ([6]);

8) „zkouškou koeficientu valivého odporu pneumatik („RRC“)“ se rozumí zkouška provedená na každé pneumatice v souladu s oddílem 3 bodem 3.2 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400 v referenční laboratoři nebo posuzované laboratoři podle definic v oddíle 1 bodech 1 a 2 přílohy V nařízení (EU) 2020/740;

9) „hmotnostní zkouškou“ se rozumí zkouška ke stanovení „korigované skutečné hmotnosti vozidla“ definované v bodě 4 oddílu 2 přílohy III nařízení (EU) 2017/2400 nebo v případě přípojného vozidla „správné hmotnosti v provozním stavu“ definované v tabulce 1 oddílu 3 přílohy III prováděcího nařízení (EU) 2022/1362;

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

11) „odchylkou v hodnotách emisí CO_2“ se rozumí, že emise CO_2 vozidel zjištěné při ověřování v provozu provedeném podle tohoto nařízení jsou vyšší než emise stanovené u motorových vozidel postupy stanovenými v nařízení (EU) 2017/2400 nebo u přípojných vozidel postupy stanovenými v prováděcím nařízení (EU) 2022/1362 a zaznamenané v souboru informací pro zákazníky, v prohlášeních o shodě nebo v certifikátech o jednotlivém schválení, které jsou k těmto motorovým vozidlům nebo přípojným vozidlům přiloženy, s přihlédnutím ke statistickému vyhodnocení zkoušek v souladu s přílohou I.

Článek 3

Výběr rodin

1. Při výběru vozidel v souladu s článkem 3 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127 vybere orgán udělující schválení vozidla z rodin z hlediska VTP, rodin z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu, rodin z hlediska CFD a rodin pneumatik pro ověřování v provozu na základě rizika odchylky hodnot emisí CO_2 u vozidel s určitými konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky nebo systémy nebo pneumatikami těchto rodin, jak je vyhodnoceno Komisí v souladu s odstavcem 2 tohoto článku a oznámeno v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.

Orgán udělující schválení rovněž zajistí, aby vozidla z rodiny z hlediska VTP nebo pneumatiky z rodiny pneumatik pro ověřování v provozu nebyly ve stejném vykazovaném období pro ověření v provozu zkoušeny jiným orgánem udělujícím schválení.

2. Komise při posuzování rizika odchylky hodnot emisí CO_2 uvedených v odst. 1 prvním pododstavci zohlední alespoň tyto prvky, jsou-li k dispozici:

a) celkový počet nových vozidel, která náleží do rodiny z hlediska VTP, rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu a rodiny pneumatik pro ověřování v provozu a byla uvedena na trh Unie;

b) údaje o vozidlech patřících do určitých rodin z hlediska VTP, rodin z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu a rodin pneumatik pro ověřování v provozu s podobnými technickými vlastnostmi, ale s nižšími emisemi CO_2, které byly určeny na základě údajů shromážděných podle článku 1 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1430 ([7]);

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ze dne 25. května 2020 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry, o změně nařízení (EU) 2017/1369 a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009 (Úř. věst. L 177, 5.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1430 ze dne 31. května 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 upřesněním údajů, jež mají členské státy vykazovat pro účely ověření emisí CO_2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 309, 2.9.2021, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) důkaz o odchylce v hodnotách emisí CO_2 získaný Komisí nebo obdržený od jiného orgánu udělujícího schválení, orgánu dozoru nad trhem nebo třetí strany, která splňuje požadavky prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/163 ([8]);

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

e) příslušné informace ze zkoušek provedených a oznámených Komisi podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/1430 a ze zkoušek shodnosti výroby provedených podle oddílu 4 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400;

f) údaje o reálné spotřebě paliva.

3. Každý rok do 30. června Komise zveřejní zprávu obsahující seznam rodin z hlediska VTP, rodin z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu, rodin z hlediska CFD a rodin pneumatik pro ověřování v provozu s nejvyšším rizikem odchylky hodnot emisí CO_2. Zpráva rovněž popisuje metodiku použitou pro hodnocení uvedené v odst. 1 prvním pododstavci, které bylo provedeno ve vykazovaném období, jehož se zpráva týká, a hlavní zjištění tohoto hodnocení.

Článek 4

Typ a počet zkoušek ověřování v provozu

1. V každém vykazovaném období provede orgán udělující schválení pro každého výrobce, kterému udělil licenci k provozování simulačního nástroje, alespoň pro počet rodin z hlediska VTP, rodin z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu a rodin pneumatik pro ověřování v provozu vybraných v souladu s článkem 3 a uvedených v tabulce 1 přílohy I odpovídající zkoušky ověřování v provozu na jednotlivých vozidlech a pneumatikách vybraných v souladu s článkem 5.

Orgán udělující schválení vypočítá pro každého výrobce „celkový počet vozidel podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400“), uvedený v tabulce 1 přílohy I tohoto nařízení, jako průměr celkového počtu vozidel výrobce, pro něž byly stanoveny emise CO_2 a spotřeba paliva podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400, za tři vykazovaná období předcházející ověření v provozu.

Kromě toho pro každého výrobce, u něhož je „celkový počet vozidel podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400“ roven nebo vyšší než 5 000, provede orgán udělující schválení každé vykazované období jednu hmotnostní zkoušku na výrobce a jednu zkoušku umělých strategií na výrobce.

2. Pokud posouzení rizik podle čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení identifikuje rodiny pro jednoho nebo více výrobců, u nichž je „celkový počet vozidel podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400“ nižší než 5 000, orgán udělující schválení provede odpovídající zkoušku (zkoušky) alespoň u jednoho takového výrobce.

3. Kromě toho, pokud posouzení rizik podle čl. 3 odst. 1 identifikuje rodinu z hlediska CFD, orgán udělující schválení provede pro tuto rodinu z hlediska CFD zkoušku odporu vzduchu metodou CFD.

4. U výrobců přípojných vozidel provede orgán udělující schválení zkoušky RRC pneumatik na pneumatikách vybraných podle článku 5 za každé vykazované období, a to alespoň pro počet rodin pneumatik uvedených v tabulce 2 přílohy I tohoto nařízení.

Orgán udělující schválení vypočítá pro každého výrobce přípojných vozidel „celkový počet přípojných vozidel podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362“), uvedený v tabulce 2 přílohy I tohoto nařízení, jako průměr celkového počtu přípojných vozidel výrobce, pro něž byly stanoveny emise CO_2 a spotřeba paliva podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362, za tři vykazovaná období předcházející ověření v provozu.

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Kromě toho pro každého výrobce přípojných vozidel, u něhož je „celkový počet přípojných vozidel podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362“ roven nebo vyšší než 5 000, provede orgán udělující schválení každé vykazované období jednu hmotnostní zkoušku na výrobce přípojných vozidel a jednu zkoušku umělých strategií na výrobce přípojných vozidel.

Pokud posouzení rizik podle čl. 3 odst. 1 identifikuje výrobce přípojných vozidel, u nichž je „celkový počet vozidel podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362“ nižší než 5 000, orgán udělující schválení provede odpovídající zkoušku (zkoušky) alespoň u jednoho takového výrobce.

5. Pro každou rodinu vybranou podle článku 3 se provedou následující zkoušky pro následující počet vozidel a pneumatik vybraných podle článku 5:

a) zkoušky VTP: pro 1 až maximálně 5 vozidel;

b) zkoušky odporu vzduchu: pro 1 až maximálně 5 vozidel;

c) zkoušky odporu vzduchu metodou CFD: pro 2 vozidla, přičemž obě vozidla mohou být z různých rodin z hlediska odporu vzduchu;

d) zkoušky RRC pneumatik: pro 3 až maximálně 10 pneumatik.

Výsledky zkoušek uvedených v prvním pododstavci písm. a), b) a d) se vyhodnocují v souladu s metodou popsanou v příloze II tohoto nařízení, zatímco výsledky zkoušek uvedených v prvním pododstavci písm. c) se vyhodnocují v souladu s metodou popsanou v dodatku 10 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400.

6. Kromě zkoušek uvedených v odstavci 5 se podle odst. 1 třetího pododstavce provedou u každého výrobce následující zkoušky pro následující počet vozidel vybraných v souladu s článkem 5:

a) hmotnostní zkoušky: pro 3 až maximálně 10 vozidel;

b) zkoušky umělých strategií: pro nejméně jedno vozidlo.

Výsledky zkoušek uvedených v prvním pododstavci písm. a) se vyhodnotí v souladu s metodou popsanou v příloze II.

7. Orgán udělující schválení 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 (EU) 2022/163, pokud jsou splněny obě tyto podmínky:

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

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

Článek 5

Výběr jednotlivých zkušebních vozidel a pneumatik

1. Orgán udělující schválení vybere zkušební motorová vozidla, která v době výběru pokud možno nejsou starší tří let a splňují všechna tato kritéria:

a) mají najeto minimálně 25 000 km;

b) splňují kritéria maximálního stáří a počtu ujetých kilometrů stanovená v čl. 4 odst. 2 třetím pododstavci nařízení (ES) č. 595/2009.

Orgán udělující schválení vybere zkušební přípojná vozidla, která v době výběru nejsou starší než 5 let, počítáno od data jejich první registrace.

2. Pomocí kontrolního seznamu uvedeného v příloze III orgán udělující schválení ověří a zajistí, že zkušební vozidla jsou ve stavu reprezentativním pro řádně udržované a užívané vozidlo a jejich vlastnosti jsou podobné vlastnostem zaznamenaným v souboru informací pro zákazníky, v prohlášeních o shodě nebo v certifikátech o jednotlivém schválení.

Pokud bylo vozidlo podrobeno zkoušce shodnosti výroby, musí být vyloučeno z jakékoli zkoušky ověřování v provozu.

3. Kromě požadavků uvedených v odstavcích 1 a 2 musí vozidlo vybrané pro zkoušku VTP splňovat všechny následující požadavky:

a) nesmí se jednat o vozidlo, u kterého byly pro certifikaci CO_2 jeho konstrukčních částí, samostatných technických celků nebo systémů použity standardní hodnoty pro převod a ztráty na nápravě, pokud nelze nalézt jiné vozidlo;

b) vztahují se na něj ustanovení uvedená v bodech 3.3 až 3.6 přílohy II nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ([9]);

c) vztahují se na něj ustanovení o palivech a mazivech uvedená v bodě 4.2 přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400;

d) nesmí v žádné další fázi výroby projít úpravami majícími vliv na výsledky zkoušky VTP, které neumožňují obnovit uspořádání hnacího ústrojí, jak je popsáno v souboru informací pro zákazníky.

4. Kromě požadavků uvedených v odstavcích 1 a 2 musí vozidlo vybrané pro zkoušku odporu vzduchu splňovat všechny následující požadavky:

a) musí být vybráno z rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu, pro kterou byla hodnota odporu vzduchu stanovena v souladu s bodem 3 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400 a pro kterou nebyla použita standardní hodnota;

b) musí patřit mezi členy rodiny z hlediska odporu vzduchu, u kterých mohou být provedeny zkoušky, v souladu s bodem 4.3 dodatku 5 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400;

c) na vozidle nesmí být provedeny změny aerodynamické konfigurace, které neumožňují obnovení aerodynamické konfigurace, jak je popsána v souboru informací pro zákazníky.

5. V případě nákladních vozidel s pevným rámem vybraných pro hmotnostní zkoušku se vyberou pouze vozidla bez nástavby.

6. Pneumatiky, které mají být vybrány pro zkoušku koeficientu valivého odporu pneumatik, musí být nové pneumatiky, které se prodávají na trhu a mají certifikaci v souladu s nařízením (EU) 2017/2400.

7. Pokud orgán udělující schválení nemůže najít požadovaný počet vozidel v souladu s čl. 4 odst. 5 písm. a) a b) v důsledku ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku, dokončí proces ověřování v provozu v následujícím vykazovaném období pro ověřování v provozu. Pokud v následujícím vykazovaném období pro ověřování v provozu stále není schopen najít požadovaný počet vozidel, uzavře statistický postup jako „nedokončen“ a vybere jinou rodinu v souladu s článkem 3.

Článek 6

Zkušební podmínky u zkoušek VTP

1. Poměr emisí CO_2 měřených a simulovaných v rámci VTP („$C_{VTP,\ ratio}$“) se stanoví v souladu se zkouškou VTP uvedenou v oddíle 6 přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400 ve znění platném v době certifikace zkušebních vozidel.

([9]) Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Orgán udělující schválení zajistí, aby měřicí zařízení splňovalo požadavky oddílu 5 přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400.

Článek 7

Výsledek zkoušky VTP jednotlivého zkušebního vozidla

1. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo podrobené zkoušce VTP stanoví orgán udělující schválení $C_{VTP,\ ratio}$ v souladu s oddílem 7 přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400.

2. U každého jednotlivého zkušebního vozidla odečte orgán udělující schválení před zkouškou VTP a po ní z vozidla hodnoty týkající se palubního měřiče spotřeby paliva a počítadla ujeté vzdálenosti podle přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400 a zahrne je do zkušebního protokolu.

Článek 8

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek VTP a výpočet velikosti odchylky a její šetření

1. Metodou stanovenou v příloze II tohoto nařízení orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky zkoušek VTP u jednotlivých zkušebních vozidel získané v souladu s článkem 7 s cílem určit, zda v případě rodiny z hlediska VTP, která byla zkouškám VTP podrobena, existuje odchylka hodnot emisí CO_2, či nikoli.

2. Je-li výsledkem statistického hodnocení podle přílohy II tohoto nařízení, že rodina z hlediska VTP nevyhověla, orgán udělující schválení postupuje takto:

a) určí velikost odchylky hodnot emisí CO_2 takto:

deviation = $(average_{ratio} - 1) * CO_{2\ ref}$ [g/tkm],

kde:

— $average_{ratio}$ je průměrný $C_{VTP,\ ratio}$definovaný v příloze II pro výsledky zkoušek VTP,

— $CO_{2\ ref}$ je uváděná hodnota emisí CO_2 vozidla rodiny z hlediska VTP s nejvyšší hodnotou emisí CO_2;

b) zahájí šetření s cílem zjistit příčinu tohoto nevyhovění v souladu s článkem 20 nařízení (EU) 2017/2400. Při tomto šetření jsou podle potřeby nápomocny ostatní schvalovací orgány, které se mohou podílet na certifikaci konstrukční části.

Článek 9

Zkušební podmínky u zkoušek odporu vzduchu

1. Charakteristiky odporu vzduchu se stanoví v souladu se zkouškou při konstantní rychlosti uvedeným v příloze VIII nařízení (EU) 2017/2400 v posledním platném znění.

2. Orgán udělující schválení zajistí, aby požadavky na zkušební dráhu, požadavky na okolní podmínky, instalaci vozidla a měřicí zařízení splňovaly požadavky stanovené v bodech 3.1 až 3.4 oddílu 3 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400 v posledním platném znění. Výrobci mohou orgánu udělujícímu schválení pro zkoušky odporu vzduchu poskytnout pneumatiky.

Článek 10

Výsledek zkoušky odporu vzduchu jednotlivého zkušebního vozidla

1. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo podrobené zkoušce odporu vzduchu stanoví orgán udělující schválení součin koeficientu odporu a plochy průřezu při nulovém bočním větru („hodnota odporu vzduchu (C_dA)“) z měření během zkoušky při konstantní rychlosti podle článku 9 tohoto nařízení s použitím verze nástroje pro předzpracování odporu vzduchu v souladu s přílohou 1 dodatku 2 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400.

2. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo podrobené zkoušce odporu vzduchu stanoví orgán udělující schválení výsledek zkoušky odporu vzduchu („C_dA_{ratio}“) jako poměr hodnoty odporu vzduchu stanovené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku („$C_dA_{in\text{-}service\ verification}$“) k uváděné hodnotě odporu vzduchu tohoto vozidla („$C_dA_{declared}$“) zaznamenané v položce 1.8.4 dokumentace výrobce v souladu s oddílem 3 částí I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400.

Článek 11

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek odporu vzduchu a výpočet velikosti odchylky

1. Metodou stanovenou v příloze II orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky zkoušek odporu vzduchu u jednotlivých zkušebních vozidel získané v souladu s článkem 10 s cílem určit, zda v případě rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu, která byla zkouškám odporu vzduchu podrobena, existuje odchylka hodnot emisí CO_2, nebo ne.

2. V případě, že rodina z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu nevyhoví statistickému hodnocení podle přílohy II, orgán udělující schválení určí velikost odchylky odporu vzduchu jako průměrnou hodnotu pro C_dA_{ratio} ($average_{ratio}$), jak je definováno v příloze II pro výsledky zkoušek odporu vzduchu.

Článek 12

Zkušební podmínky u zkoušek RRC pneumatik

1. Hodnota RRC pneumatik se stanoví v souladu s postupem měření RRC pneumatik stanoveným v bodě 3.2 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400 ve znění platném v době certifikace zkušebních pneumatik.

2. Orgán udělující schválení zajistí, aby byly pneumatiky zkoušeny v referenční laboratoři nebo posuzované laboratoři podle definic v oddíle 1 bodech 1 a 2 přílohy V nařízení (EU) 2020/740.

Článek 13

Výsledek zkoušky RRC pneumatik jednotlivého zkušebního vozidla

Pro každou jednotlivou zkušební pneumatiku podrobenou zkoušce RRC pneumatik stanoví orgán udělující schválení výsledek zkoušky RRC pneumatiky („RRC_{ratio}“) jako poměr hodnoty RRC pneumatiky stanovené v souladu s článkem 12 („$RRC_{in\text{-}service\ verification}$“) tohoto nařízení k uváděné hodnotě RRC této pneumatiky („$RRC_{declared}$“) zaznamenané v bodě 7.1 osvědčení o vlastnostech souvisejících s emisemi CO_2 a spotřebou paliva v souladu s dodatkem 1 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400.

Článek 14

Statistické vyhodnocení výsledků zkoušek RRC pneumatik a výpočet velikosti odchylky

1. Metodou stanovenou v příloze II orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky zkoušek RRC pneumatik u jednotlivých zkušebních pneumatik získané v souladu s článkem 13 s cílem určit, zda v případě rodiny pneumatik pro ověřování v provozu, která byla zkouškám RRC pneumatik podrobena, existuje odchylka hodnot emisí CO_2.

2. V případě, že rodina pneumatik pro ověřování v provozu nevyhoví statistickému hodnocení podle přílohy II, orgán udělující schválení určí velikost odchylky RRC pneumatiky jako průměrnou hodnotu pro RRC_{ratio} ($average_{ratio}$), jak je definováno v příloze II pro výsledky zkoušek RRC pneumatik.

Článek 15

Zkušební podmínky u hmotnostních zkoušek

1. V případě motorového vozidla hmotnostní zkouška spočívá ve stanovení „korigované skutečné hmotnosti vozidla“ vážením zkušebního vozidla a použitím oprav stanovených v bodě 4 oddílu 2 přílohy III nařízení (EU) 2017/2400 nebo v případě přípojného vozidla ve stanovení jeho „správné hmotnosti v provozním stavu přípojného vozidla“ vážením zkušebního vozidla a použitím korekcí stanovených v tabulce 1 oddílu 3 přílohy III prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.

2. Orgán udělující schválení zajistí, aby váha splňovala požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/31/EU ([10]).

3. Veškeré další části, které se nezohledňují při opravách uvedených v odstavci 1 tohoto článku, se odstraní nebo se jejich hmotnost odečte od hmotnosti stanovené podle odstavce 1.

4. Pokud není instalováno veškeré standardní vybavení, připočte se odpovídající hmotnost chybějících konstrukčních prvků uvedených v bodě 4.2 přílohy III nařízení (EU) 2017/2400, jak je popsáno v bodě 4.3 uvedené přílohy.

Článek 16

Výsledek hmotnostní zkoušky jednotlivého zkušebního vozidla

1. Pro každé jednotlivé zkušební vozidlo podrobené hmotnostní zkoušce stanoví orgán udělující schválení výsledek hmotnostní zkoušky ($mass_{ratio}$) jako poměr „korigované skutečné hmotnosti vozidla“ stanovené podle článku 15 tohoto nařízení ($mass_{in\text{-}service\ verification}$) a „korigované skutečné hmotnosti“ tohoto vozidla ($mass_{declared}$) zaznamenané v položce 1.1.8. souboru informací pro zákazníky v souladu s oddílem 3 části II přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400.

2. V případě přípojného vozidla orgán udělující schválení pro každé jednotlivé zkušební vozidlo podrobené hmotnostní zkoušce stanoví výsledek hmotnostní zkoušky ($mass_{ratio}$) jako poměr „korigované hmotnosti přípojného vozidla v provozním stavu“, stanovené v souladu s článkem 15 tohoto nařízení ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), ke „korigované hmotnosti v provozním stavu“ tohoto přípojného vozidla ($mass_{declared}$) zaznamenané v položce 1.1.10 souboru informací pro zákazníky v souladu s částí II přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.

([10]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/31/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání vah s neautomatickou činností na trh (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Článek 17

Statistické vyhodnocení výsledků hmotnostních zkoušek a výpočet velikosti odchylky

1. Metodou stanovenou v příloze II orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky hmotnostních zkoušek u jednotlivých zkušebních vozidel získané v souladu s článkem 16 s cílem určit, zda u všech vozidel daného výrobce existuje odchylka hodnot emisí CO_2, či nikoli.

2. Pokud výrobce vozidla neprojde statistickým hodnocením podle přílohy II, orgán udělující schválení určí velikost hmotnostní odchylky jako průměrnou hodnotu $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$), jak je definována v příloze II pro výsledky hmotnostních zkoušek.

Článek 18

Zkušební podmínky u zkoušek ke zjištění umělých strategií

Orgán udělující schválení ověří přítomnost umělých strategií ve zkušebním vozidle vybraném v souladu s článkem 5 tohoto nařízení alespoň pomocí těchto zkoušek:

a) zkouška VTP;

b) zkouška VTP s podmínkami zkoušky stanovenými mimo hranice vymezené v příloze Xa nařízení (EU) 2017/2400 nebo jakákoli jiná zkouška, u níž podmínky zkoušky nevedou k významné změně fyzikální odezvy vozidla nebo některého z jeho subsystémů.

Článek 19

Vyhodnocení výsledků zkoušek umělých strategií a výpočet velikosti odchylky

1. Orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky zkoušek provedených v souladu s článkem 18 tohoto nařízení za účelem posouzení rizika přítomnosti umělých strategií ve zkušebním vozidle porovnáním $C_{VTP,\ ratio}$stanoveného v souladu s bodem 7.2.2 přílohy Xa nařízení (EU) 2017/2400 a získaného při zkoušce uvedené v čl. 18 písm. b) tohoto nařízení, s $C_{VTP,\ ratio}$získaným při zkoušce uvedené v čl. 18 písm. a) tohoto nařízení. Orgán udělující schválení navíc vyhodnotí všechny další příslušné zkoušky provedené na daném vozidle.

2. Orgán udělující schválení ve zkušebním protokolu popíše kritéria použitá pro hodnocení provedené podle odstavce 1. Za tímto účelem se umělými strategiemi rozumí jakýkoli software, logika řízení, hardware nebo konstrukční část na palubě vozidla nebo související s vozidlem, které u vozidla snižují hodnoty emisí CO_2 nebo spotřeby paliva při zkouškách prováděných pro účely certifikace emisí CO_2, ale které s přihlédnutím k rozdílu mezi podmínkami při těchto zkouškách a podmínkami v provozu nefungují soustavně při provozu vozidla, pokud to nevyžadují právní předpisy Unie nebo to není odůvodněno nutností chránit vozidlo před bezprostředním poškozením či zajistit jeho bezpečný provoz.

3. Pokud orgán udělující schválení na základě posouzení provedeného podle odstavce 1 dojde k závěru, že riziko, že ve zkušebním vozidle jsou přítomny umělé strategie, je vysoké, specifikuje a provede kromě zkoušek prováděných podle článku 18 zvláštní zkušební program s cílem zjistit, zda umělá strategie je, či není přítomna. Na žádost orgánu udělujícího schválení poskytne výrobce veškerý příslušný související softwarový kód k identifikaci existence či neexistence umělé strategie.

4. Dojde-li orgán udělující schválení k závěru, že umělé strategie jsou přítomny, určí dotčená vozidla a velikost odchylky v hodnotách emisí CO_2 porovnáním hodnoty emisí CO_2 za přítomnosti umělých strategií a za jejich nepřítomnosti. Pokud velikost této odchylky nelze určit na základě zkoušek provedených podle článku 18 a případně odstavce 3 tohoto článku, činí velikost odchylky hodnot emisí CO_2 10 % hodnoty emisí CO_2 referenční podskupiny vozidel.

Článek 20

Zkušební protokol

1. Orgán udělující schválení uvede ve zkušebních protokolech podle čl. 5 odst. 1 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127 pro každou zkoušenou rodinu alespoň tyto informace:

a) typ provedených zkoušek;

b) kontrolní seznam pro vozidla;

c) zkušební podmínky;

d) výsledky zkoušky u každého jednotlivého zkušebního vozidla nebo pneumatiky;

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 zpřístupní orgán udělující schválení zkušební protokol výrobci dotčených vozidel nebo pneumatik a nahraje jej v zašifrovaném formátu na vyhrazený server Komise spolu s následujícími údaji pro každé jednotlivé zkoušené vozidlo nebo pneumatiku:

a) u každé provedené zkoušky VTP údaje uvedené v bodě 1 přílohy IV tohoto nařízení;

b) u každé provedené zkoušky odporu vzduchu údaje uvedené v bodě 2 přílohy IV tohoto nařízení;

c) u každé provedené zkoušky odporu vzduchu metodou CFD údaje a výpočty uvedené v dodatku 10 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400;

d) u každé provedené zkoušky koeficientu valivého odporu pneumatik údaje uvedené v bodě 3 přílohy IV tohoto nařízení;

e) u každé provedené hmotnostní zkoušky údaje uvedené v bodě 4 přílohy IV tohoto nařízení.

Údaje a parametry uvedené v písmenech a) až e) se nezveřejní.

Pokud jsou všechny údaje o všech zkoušených vozidlech nebo pneumatikách z dané rodiny nahrány správně, obdrží subjekt, který údaje nahrál, ze serveru Komise potvrzení o jejich přijetí.

Článek 21

Závěry orgánu udělujícího schválení

1. Pokud výsledky ověření v provozu ukazují, že nedochází k odchylkám v hodnotách emisí CO_2, orgán udělující schválení dojde k závěru, že neexistuje nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 z ověření v provozu a hodnotami zaznamenanými v souboru informací pro zákazníky, a tento závěr uvede ve zkušebním 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 z ověření v provozu odpovídají hodnotám zaznamenaným v souboru informací pro zákazníky. Výrobce může požádat o prodloužení lhůty pro předložení těchto důkazů o dvacet pracovních dnů.

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

3. S přihlédnutím k důkazům poskytnutým výrobcem podle odstavce 2 učiní orgán udělující schválení závěr ohledně toho, zda byl při ověření v provozu zjištěn nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 získanými v rámci tohoto ověření a hodnotami zaznamenanými v souboru informací pro zákazníky, nebo ohledně přítomnosti umělých strategií.

Orgán udělující schválení předá svůj závěr dotčenému výrobci a Komisi nejpozději do 40 pracovních dnů nebo v případě prodloužení podle odstavce 2 nejpozději do 80 pracovních dnů poté, co výrobci zaslal zkušební protokol podle odstavce 2.

4. Závěr orgánu udělujícího schválení uvedený v odstavci 3 musí obsahovat alespoň tyto informace:

a) pokud orgán udělující schválení neshledá žádný nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 z ověření v provozu a hodnotami zaznamenanými v souboru informací pro zákazníky, nebo neprokáže přítomnost umělých strategií:

   i) typ zkoušky a příslušnou rodinu;

   ii) odůvodnění svého zjištění, že odchylka v hodnotách emisí CO_2 zjištěná v důsledku ověření v provozu nevede k nesouladu mezi hodnotami emisí CO_2 z ověření v provozu a hodnotami zaznamenanými v souboru informací pro zákazníky;

b) pokud orgán udělující schválení shledá nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 z ověření v provozu a hodnotami zaznamenanými v souboru informací pro zákazníky nebo přítomnost umělých strategií:

   i) typ zkoušky a příslušnou rodinu;

   ii) velikost odchylky podle čl. 20 odst. 1 písm. e);

   iii) v příslušných případech zjištěné umělé strategie.

5. Před 30. zářím každého kalendářního roku orgán udělující schválení zveřejní přehled ověření v provozu provedených v předchozím vykazovaném období a své závěry, které v daném vykazovaném období vydal podle odstavců 1 a 3, ve formátu stanoveném v příloze V. Závěry týkající se zkoušek ověřování v provozu, které nebyly učiněny před zveřejněním přehledu, se zahrnou do následujícího ročního přehledu.

Článek 22

Velikost odchylky hodnot emisí CO_2 a určení dotčených vozidel

Pokud orgán udělující schválení vydal závěr podle čl. 21 odst. 4 písm. b), určí Komise velikost odchylky hodnot emisí CO_2 a všech dotčených vozidel takto:

a) u rodiny z hlediska VTP se velikost odchylky hodnot emisí CO_2 rovná velikosti odchylek stanovených orgánem udělujícím schválení a uvedených v čl. 21 odst. 4 písm. b) bodě ii) tohoto nařízení. Dotčenými vozidly jsou všechna vozidla rodiny z hlediska VTP se stejnou kombinací motoru a převodovky. Pokud se při šetření podle čl. 8 odst. 2 písm. b) zjistí, že příčinou nevyhovění uvedeného v tomto ustanovení je konstrukční část uvedená v čl. 12 odst. 1 písm. a) až f), h) a j) nařízení (EU) 2017/2400, jsou dotčenými vozidly všechna vozidla s touto konstrukční částí;

b) u rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu Komise určí velikost odchylky hodnot emisí CO_2 pro každou podskupinu vozidel této rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu na základě opětovného spuštění referenčního modelu v simulačním nástroji s uváděnou hodnotou a s opravenou hodnotou odporu vzduchu. Opravená hodnota odporu vzduchu je hodnota $C_dA_{declared}$ vynásobená velikostí odchylky podle čl. 21 odst. 4 písm. b) bodu ii). Dotčenými vozidly jsou všechna vozidla příslušné rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu uvedené v čl. 21 odst. 4 písm. b) bodě i) a všechna vozidla, u nichž byla hodnota odporu vzduchu převedena z rodiny z hlediska odporu vzduchu z této rodiny z hlediska odporu vzduchu pro ověřování v provozu;

c) u rodiny z hlediska CFD Komise určí velikost odchylky hodnot emisí CO_2 pro každou podskupinu vozidel a pro každou rodinu z hlediska odporu vzduchu této rodiny z hlediska CFD na základě opětovného spuštění referenčního modelu v simulačním nástroji s uváděnou hodnotou a s opravenou hodnotou odporu vzduchu. Opravená hodnota odporu vzduchu se rovná hodnotě odporu vzduchu pro základní (nejhorší případ) vozidlo každé rodiny z hlediska odporu vzduchu, nebo v případě, že je tato hodnota určena simulací CFD, výchozí hodnotě pro tuto rodinu z hlediska odporu vzduchu, minus uváděná hodnota odporu vzduchu pro každé dotčené vozidlo. Dotčenými vozidly jsou všechna vozidla této rodiny z hlediska CFD a všechna vozidla, u nichž byla hodnota odporu vzduchu převedena z rodiny z hlediska odporu vzduchu z této rodiny z hlediska CFD;

d) u rodiny pneumatik pro ověřování v provozu určí Komise velikost odchylky hodnot emisí CO_2 pro každou podskupinu vozidel této rodiny pneumatik pro ověřování v provozu na základě opětovného spuštění referenčního modelu v simulačním nástroji s uváděnou hodnotou a s opravenou hodnotou koeficientu valivého odporu. Opravená hodnota koeficientu valivého odporu se rovná násobku $RRC_{declared}$ a velikosti odchylky podle čl. 21 odst. 4 písm. b) bodu ii). Dotčenými vozidly jsou všechna vozidla registrovaná po 1. červenci 2025, která používají pneumatiky z příslušné rodiny pneumatik pro ověřování v provozu uvedené v čl. 21 odst. 4 písm. b) bodě i);

e) pro hmotnostní zkoušku Komise určí velikost odchylky v hodnotách emisí CO_2 na základě opětovného spuštění průměrného modelu vozového parku v simulačním nástroji s uváděnou hodnotou a opravenou hodnotou hmotnosti pro každou podskupinu vozidel tohoto výrobce. Opravená hodnota hmotnosti je $hmotnost_{declared}$ vynásobená velikostí odchylky podle čl. 21 odst. 4 písm. b) bodu ii). Dotčenými vozidly jsou všechna vozidla výrobce;

f) v případě existence umělé strategie podle závěru uvedeného v čl. 21 odst. 4 písm. b) se velikost odchylky hodnot emisí CO_2 rovná velikosti odchylky uvedené v čl. 21 odst. 4 písm. b) bodě ii). Dotčená vozidla se určí na základě závěru uvedeného v čl. 21 odst. 4 písm. b).

Článek 23

Výpočet a oprava průměrných specifických emisí CO_2 výrobce

1. Pokud orgán udělující schválení vydal závěr uvedený v čl. 21 odst. 4 písm. b) tohoto nařízení, použije Komise pro vykazované období roku, v němž byl závěr vydán, a pro následující vykazovaná období velikost odchylky hodnot emisí CO_2 pro dotčená vozidla, jak byla stanovena v souladu s článkem 22, pro výpočet průměrných specifických emisí CO_2 výrobce v souladu s článkem 4 nařízení (EU) 2019/1242.

2. Komise rovněž použije velikost odchylky hodnot emisí CO_2 pro dotčená vozidla, stanovenou podle článku 22, pro opravu průměrných specifických emisí CO_2 výrobce za deset vykazovaných období před vykazovaným obdobím roku, v němž byl závěr vydán, nejdříve však za vykazované období roku 2025.

Článek 24

Vstup v platnost a použitelnost

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 13. ledna 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ POČET VYBRANÝCH RODIN

1. Pro výrobce vozidel:

Tabulka 1

Počet rodin, pro které se provedou odpovídající zkoušky ověřování jednotlivých vozidel a pneumatik v provozu

Celkový počet vozidel podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400	Počet rodin z hlediska VTP (zkouška VTP)	Počet rodin z hlediska odporu vzduchu (zkouška odporu vzduchu)	Počet rodin pneumatik pro ověřování v provozu (zkouška RRC pneumatik)
5 000 až 20 000	1	1	1
20 001 až 40 000	1	1	2
Více než 40 000	2	2	3

2. Pro výrobce přípojných vozidel:

Tabulka 2

Počet rodin pneumatik pro ověřování v provozu, pro které se provedou odpovídající zkoušky ověření jednotlivých pneumatik v provozu

Celkový počet přípojných vozidel podle článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362	Počet rodin pneumatik pro ověřování v provozu (zkouška RRC pneumatik)
Do 10 000	1
Více než 10 000	2

PŘÍLOHA II

STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ ZKOUŠEK

1. **Výchozí bod**

Výchozím bodem pro statistické vyhodnocení výsledků zkoušek jsou následující hodnoty vypočtené pro minimální počet jednotlivých zkušebních vozidel nebo pneumatik:

1) pro zkoušky VTP se použije hodnota „$C_{VTP,\ ratio}$“ vypočtená podle článku 7 pro N = 1;

2) pro zkoušky odporu vzduchu se použije hodnota „C_dA_{ratio}“ vypočtená podle čl. 10 odst. 2 pro N = 1;

3) pro zkoušky koeficientu valivého odporu pneumatiky se použije hodnota „RRC_{ratio}“ vypočtená podle článku 13 pro N = 3;

4) pro hmotnostní zkoušky se použije hodnota „$mass_{ratio}$“ vypočtená podle článku 16 pro N = 3.

Orgán udělující schválení určí, zda je nutné zkoušet další vozidla nebo pneumatiky, a to podle kritérií uvedených v bodě 3 této přílohy.

2. **Statistické parametry**

Podle následujících vzorců se stanoví průměr (X_{tests}) a směrodatná odchylka (s) výsledků zkoušek ve vztahu k celkovému počtu zkoušených vozidel nebo pneumatik (N):

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

a

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

kde:

x_i je poměr vypočtený pro jednotlivé zkušební vozidlo nebo pneumatiku i:

— $C_{VTP,\ ratio}$ pro výsledky zkoušek VTP v souladu s článkem 7,

— CdA_{ratio} pro výsledky zkoušky odporu vzduchu podle čl. 10 odst. 2,

— RRC_{ratio} pro výsledky zkoušek koeficientu valivého odporu pneumatik podle článku 13,

— $mass_{ratio}$ pro výsledky hmotnostních zkoušek podle článku 16.

3. **Hodnocení**

Po každém dalším zkoušeném vozidle nebo pneumatice se hodnota X_{tests} vyhodnotí podle níže uvedeného postupu, aby bylo možné dospět k jednomu z následujících závěrů pro danou rodinu vozidel nebo pneumatik:

1) rodina vyhověla, jestliže: $X_{tests} \leq$ mezní hodnota $_P$

2) rodina nevyhověla, jestliže: $X_{tests} >$ mezní hodnota $_F$

3) je třeba vyzkoušet další vozidlo nebo pneumatiku, jestliže: *mezní hodnota* $_P < X_{tests} \leq$ *mezní hodnota* $_F$

kde:

mezní hodnota $_P$ a *mezní hodnota* $_F$ jsou uvedeny v tabulce 1 této přílohy pro výsledky zkoušek VTP a pro výsledky zkoušek odporu vzduchu,

mezní hodnota $_P$ a *mezní hodnota* $_F$ jsou uvedeny v tabulce 2 této přílohy pro výsledky zkoušek koeficientu valivého odporu pneumatik a pro výsledky hmotnostních zkoušek,

s je směrodatná odchylka stanovená podle bodu 2 této přílohy,

A je 1,03 pro výsledky zkoušky VTP,

A je $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ pro výsledky zkoušky odporu vzduchu,

kde:

N_x je počet zkoušených vozidel s datem první registrace od 1. července 2027,

N_y je počet zkoušených vozidel s datem první registrace před 1. červencem 2027,

A je 1,03 pro výsledky zkoušek koeficientu valivého odporu pneumatik,

A je $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$ pro výsledky hmotnostní zkoušky,

kde:

N_x je počet zkoušených vozidel s datem první registrace od 1. července 2027,

N_y je počet zkoušených vozidel s datem první registrace před 1. červencem 2027.

Tabulka 1

Hodnoty mezní hodnoty $_P$ a mezní hodnoty $_F$ pro výsledky zkoušek VTP a pro výsledky zkoušek odporu vzduchu

Počet zkoušených vozidel	Mezní hodnota $_P$	Mezní hodnota $_F$
1	$A - 0{,}03$	$A + 0{,}07$
2	$A - 0{,}03$	$A + 0{,}05$
3	$A - 0{,}8027 * s$	$A + 0{,}7325 * s$
4	$A - 0{,}3973 * s$	$A + 0{,}2233 * s$
5	A	A

Tabulka 2

Hodnoty mezní hodnoty $_P$ a mezní hodnoty $_F$ pro výsledky zkoušek koeficientu valivého odporu pneumatik a pro výsledky hmotnostních zkoušek

Počet zkoušených vozidel	Mezní hodnota $_P$	Mezní hodnota $_F$
3	$A - 2{,}2655 * s$	$A + \max\{1{,}1062, (0{,}02 / s)\} * s$
4	$A - 1{,}5093 * s$	$A + 0{,}5970 * s$
5	$A - 1{,}1230 * s$	$A + 0{,}3737 * s$
6	$A - 0{,}8196 * s$	$A + 0{,}2430 * s$
7	$A - 0{,}5944 * s$	$A + 0{,}1548 * s$
8	$A - 0{,}3866 * s$	$A + 0{,}0902 * s$
9	$A - 0{,}1873 * s$	$A + 0{,}0402 * s$
10	A	A

4. **Výpočet velikosti odchylky**

Pro účely výpočtu velikosti odchylky poté, co podle bodu 3 podbodu 2 této přílohy rodina vozidel nebo pneumatik nevyhověla, je výraz $average_{ratio}$ definován jako X_{tests} pro celkový počet zkoušených vozidel:

$average_{ratio} = X_{tests}$

PŘÍLOHA III

KONTROLNÍ SEZNAM PRO VOZIDLA VYBÍRANÁ PRO ZKOUŠKY OVĚŘOVÁNÍ V PROVOZU

1. **Definice**

Pro účely této přílohy se rozumí:

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

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

2) **Vlastnosti vozidla**

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

2.1.1	Identifikační číslo vozidla (VIN)	DŮVĚRNÉ
2.1.2	Počet ujetých kilometrů (km)	
2.1.3	Datum první registrace	
2.1.4	Kryptografický klíč souboru záznamů výrobce	DŮVĚRNÉ

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

		Ano/ne
2.2.1	Počet ujetých kilometrů: *Je počet ujetých kilometrů nižší než 25 000 km nebo vyšší než 160 000 / 300 000 / 700 000 km podle čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 595/2009?*	
2.2.2	Datum první registrace: *Je toto datum více než 5/6/7 let před datem výběru vozidla, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 595/2009?*	

3) **Rozhovor s vlastníkem/uživatelem vozidla**

(Vlastník nesmí znát důsledky odpovědí)

3.1. Zaznamenávají se tyto informace:

3.1.1	Jméno majitele	DŮVĚRNÉ
3.1.2	Kontaktní údaje (adresa / telefonní číslo)	DŮVĚRNÉ

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

	Neoprávněné používání vozidla	**Ano/ne**
3.2.1	Přepravovalo vozidlo těžké náklady vyšší, než uvádějí specifikace výrobce?	
3.2.2	Bylo vozidlo využíváno pro závody nebo motoristické sporty?	
3.2.3	Jezdilo se s vozidlem v jiném státě než členském státě EU víc než 10 % doby řízení?	

	Neoprávněné používání vozidla	**Ano/ne**
3.2.4	Bylo vozidlo použito s nesprávným druhem paliva (např. benzin místo nafty) nebo s nekomerčně dostupným palivem úrovně EU (černý trh nebo mísené palivo)?	
3.2.5	Byla použita přísada do pohonné hmoty neschválená výrobcem?	
	Neautorizované opravy	
3.2.6	Bylo vozidlo udržováno v rozporu s pokyny výrobce?	
3.2.7	Byly provedeny větší neautorizované opravy motoru nebo vozidla?	
3.2.8	Účastnilo se vozidlo vážné nehody?	
	Neoprávněné změny	
3.2.9	Proběhlo zvýšení výkonu / tuning?	
3.2.10	Byla trvale odstraněna některá z částí systému následného zpracování emisí?	
3.2.11	Byla nainstalována nějaká nedovolená zařízení týkající se emisí (deaktivátor SCR, emulátor atd.)?	

4) **Kontrola vozidla**

4.1 Zkušební protokol musí obsahovat tyto informace:

4.1.1	Čísla softwaru a dílu kalibrace kontrolního modulu hnacího ústrojí a kontrolní součty	
4.1.2	Diagnostika systémem OBD	Načtěte diagnostické chybové kódy a vytiskněte záznam o chybách ([1])
4.1.3	Dotaz OBD – servisní režim 09	Načtěte servisní režim 09 a informace zaznamenejte
4.1.4	Režim 07 OBD	Načtěte servisní režim 07 a informace zaznamenejte
4.1.5	Fotografie zkoušeného vozidla včetně fotografií podvozku	

([1]) Do diagnostiky systémem OBD musí být zapojeny všechny systémy a „záznamy o chybách / zjištěné a diagnostikované informace“ musí být součástí zkušebního protokolu.
Poznámka: *Veškeré kontroly vyžadující napojení OBD se provedou před zkouškou emisí a po ní.*

4.2 Vozidlo se posoudí na základě těchto kritérií pro vyloučení:

		Ano/ne
4.2.1	POUZE pro zkoušky VTP: Svítí na přístrojové desce nějaké výstražné kontrolky značící chybnou funkci vozidla nebo systému následného zpracování výfukových plynů, kterou nelze vyřešit běžnou údržbou? (Světelná kontrolka chybné funkce, kontrolka servisu motoru atd.?)	
4.2.2	POUZE pro zkoušky VTP: Byly provedeny nějaké úpravy relevantní pro výsledky zkoušky VTP, které neumožňují obnovit uspořádání hnacího ústrojí, jak je zdokumentováno v souboru informací pro zákazníky?	

		Ano/ne
4.2.3	POUZE pro zkoušky odporu vzduchu: Byly provedeny nějaké změny aerodynamické konfigurace, které neumožňují obnovení aerodynamické konfigurace, jak je doložena v souboru informací pro zákazníky?	

4.3 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
4.3.1	Hladina palivové nádrže	*Pokud svítí kontrolka paliva, doplňte před zkouškou palivo.*
4.3.2	Aditivum pro výfukové kapaliny u vznětových motorů (AdBlue)	*Pokud po zapnutí motoru svítí kontrolka selektivní katalytické redukce (SCR), musí se doplnit AdBlue nebo se musí provést oprava předtím, než se vozidlo použije pro zkoušku.*
4.3.3	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.*
4.3.4	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.*
4.3.5	Kabel zapalování (zážehové motory) *Zkontrolujte zapalovací svíčky, kabely apod.*	*V případě poškození je vyměňte.*
4.3.6	Servis *Zkontrolujte, zda nezbývá méně než 800 km do dalšího plánovaného servisu.*	*Pokud ano, proveďte servis.*
4.3.7	POUZE pro zkoušky odporu vzduchu: *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.*
4.3.8	POUZE pro zkoušku odporu vzduchu: *Zkontrolujte, zda je namontována standardní karoserie v souladu s přílohou VIII nařízení (EU) 2017/2400.*	*Pokud ne, namontujte standardní karoserii.*

PŘÍLOHA IV

Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a je třeba je vykazovat

1) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a je třeba je vykazovat v případě zkoušky VTP**

Údaje, které je třeba vykazovat, jsou údaje z protokolů o zkouškách uvedených v čl. 20 odst. 1 druhém pododstavci nařízení Komise (EU) 2017/2400.

Kromě toho je třeba vykazovat tyto údaje:

Č.	Parametry	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Orgán udělující schválení odpovědný za zkoušky ověřování v provozu	–	–	
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	Rozhodnutí o vyhovění / nevyhovění	–	–	Vozidlo vyhovělo nebo nevyhovělo při zkoušce

2) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a je třeba je vykazovat v případě zkoušky odporu vzduchu**

Údaje, které je třeba vykazovat, jsou údaje uvedené v dodatku 2 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400.

Kromě toho je třeba vykazovat tyto údaje:

Č.	Parametry	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Orgán udělující schválení odpovědný za zkoušky ověřování v provozu	–	–	
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	Identifikační číslo vozidla (VIN)	–	–	VIN vybraného vozidla
5	Stav počitadla ujetých kilometrů na začátku zkoušek ověřování v provozu	km		
6	Zkušební dráha, na které byly provedeny zkoušky	–		
7	Celková hmotnost vozidla během měření	kg	—	Skutečná hmotnost vozidla během měření
8	Maximální výška vozidla během měření	m	—	
9	Průměrná teplota okolí během první zkoušky při nízké rychlosti	°C	—	

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
10	Průměrná rychlost vozidla během zkoušek při vysoké rychlosti	km/h	—	
11	Součin koeficientu odporu (C_d) a plochy průřezu (A_{cr}) při nulovém bočním větru $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Součin koeficientu odporu (C_d) a plochy průřezu (A_{cr}) za průměrných podmínek bočního větru během zkoušky při konstantní rychlosti $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Průměrný úhel stáčení během zkoušky při konstantní rychlosti β	°	—	
14	Číslo verze nástroje pro předzpracování odporu vzduchu	–	—	
15	Výsledek zkoušky odporu vzduchu (C_dA_{ratio})	–	—	Podle definice v čl. 10
16	Kryptografický klíč souboru záznamů výrobce		—	
17	Uvedená hodnota C_dA	m^2	—	Uváděná hodnota pro rodinu z hlediska odporu vzduchu
18	Rozhodnutí o vyhovění/ nevyhovění	–	—	Vozidlo vyhovělo nebo nevyhovělo při zkoušce

Kromě toho se u zkoušky odporu vzduchu metodou CFD vykazují údaje a výpočty uvedené v bodě 2 dodatku 10 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400.

3) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a je třeba je vykazovat v případě zkoušky RRC pneumatik**

Údaje, které je třeba vykazovat, jsou údaje uvedené v dodatku 2 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400.

Kromě toho je třeba vykazovat tyto údaje:

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Orgán udělující schválení odpovědný za zkoušky ověřování v provozu	–	–	
2	Název a umístění laboratoře provádějící zkoušku ověřování v provozu			
3	Číslo pneumatiky	–	–	Pořadí pneumatiky (1, 2, 3, ...10) ve statistickém vyhodnocení
4	Celkový počet zkoušených pneumatik	–	–	Celkový počet pneumatik zahrnutých do statistického vyhodnocení popsaného v příloze I
5	Certifikační číslo pneumatik			V souladu s dodatkem 4 přílohy X nařízení Komise (EU) 2017/2400

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
6	Kryptografický klíč certifikátu pneumatiky			
7	Název a umístění certifikační laboratoře			
8	Výsledek zkoušky koeficientu valivého odporu pneumatik (RRC_{ratio})			Ve smyslu definice v článku 13 tohoto nařízení
9	Rozhodnutí o vyhovění/ nevyhovění	–		Pneumatika vyhověla nebo nevyhověla při zkoušce

4) **Údaje, které jsou získávány při zkouškách ověřování v provozu a je třeba je vykazovat v případě hmotnostní zkoušky**

Vykazují se tyto údaje:

Č.	Parametry	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Orgán udělující schválení odpovědný za zkoušky ověřování v provozu	–	–	
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	Název a adresa výrobce vozidla			
5	Identifikační číslo vozidla (VIN)			
6	Stav počitadla ujetých kilometrů na začátku zkoušek ověřování v provozu	km		
7	Model vozidla			
8	Kategorie vozidla			
9	Uspořádání náprav			
10	Celková maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla;			
11	Skupina vozidel			
12	Kryptografický klíč souboru záznamů výrobce			
13	Naměřená korigovaná hmotnost vozidla	kg		V souladu s článkem 15
14	Uváděná korigovaná hmotnost vozidla	kg	Položka 1.1.8 souboru informací pro zákazníky	V souladu s článkem 16
15	Výsledek hmotnostní zkoušky ($mass_{ratio}$)			Podle definice v čl. 14
16	Rozhodnutí o vyhovění/ nevyhovění			Vozidlo vyhovělo nebo nevyhovělo při zkoušce

PŘÍLOHA V

Formát pro vykázání ročního přehledu ověření v provozu

A. *Všeobecné informace*

1)	Orgán udělující schválení	
2)	Datum ročního přehledu	
3)	Vykazované období příslušného roku	
4)	Celkový počet vozidel podle výrobce za průměr tří vykazovaných období předcházejících ověření v provozu	
5)	Minimální počet vybraných rodin z hlediska VTP / rodin z hlediska odporu vzduchu / rodin pneumatik pro ověřování v provozu	
6)	Celkový počet rodin z hlediska VTP / rodin z hlediska odporu vzduchu / rodin z hlediska CFD / rodin pneumatik pro ověřování v provozu vybraných v příslušném roce	

B. *Seznam rodin z hlediska VTP / rodin z hlediska odporu vzduchu / rodin z hlediska CFD / rodin pneumatik pro ověřování v provozu vybraných pro ověřování v provozu*

— identifikační číslo vybrané rodiny („ISV ID“),

— dotčený výrobce vozidla („OEM“),

— identifikátory pro každou vybranou rodinu z hlediska VTP / rodinu z hlediska odporu vzduchu / rodinu z hlediska CFD / rodinu pneumatik pro ověřování v provozu,

— důvod (důvody) výběru rodin pro ověřování v provozu:

  — „posouzení rizika“, pokud byl výběr proveden na základě čl. 3,

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

ISV ID	OEM	Identifikátory rodin z hlediska VTP / rodin z hlediska odporu vzduchu / rodin z hlediska CFD / rodin pneumatik pro ověřování v provozu	Odůvodnění
1			
2			
3			
…			

C. *Shrnutí výsledků zkoušek ověřování v provozu*

— typ zkoušky: ověřovací zkouška (VTP), zkouška odporu vzduchu (AD), zkouška odporu vzduchu metodou CFD (CFD), zkouška koeficientu valivého odporu pneumatik (RRC), hmotnostní zkouška (hmotnost) nebo zkouška ke zjištění umělých strategií (AS),

— minimální počet rodin pro každý typ zkoušky (min.), vypočtený podle čl. 4 odst. 1 na základě písm. A bodu 4 této přílohy,

— celkový počet zkoušek u jednotlivých typů 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
Zkouška VTP					
Zkouška odporu vzduchu					
Zkouška odporu vzduchu metodou CFD					
Zkouška RRC pneumatik					
Hmotnostní zkouška	1				
Zkouška ke zjištění umělých strategií	1				

D. *Podrobné výsledky zkoušek ověřování v provozu za předmětný rok*

— identifikační číslo vybrané rodiny („ISV ID“),

— dotčený výrobce („OEM“),

— typ provedené zkoušky („typ zkoušky“): ověřovací zkouška (VTP), zkouška odporu vzduchu (AD), zkouška odporu vzduchu metodou CFD (CFD), zkouška koeficientu valivého odporu pneumatik (RRC), hmotnostní zkouška (hmotnost) nebo zkouška ke zjištění umělých strategií (AS),

— datum zahájení zkoušky („datum zahájení“) podle čl. 5 odst. 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1127,

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

— počet zkoušených vozidel („počet vozidel“),

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

— 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 zahá-jení	GAA/TS	Počet vozidel	$average_{ratio}$	Závěr/ odchylka	Ref. č. pr-ot.	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“*

— vykazované období příslušného roku („rok“),

— další pole: viz popis v bodě D.

— Pokud orgán udělující schválení stále nemůže nalézt požadovaný počet vozidel, uvede do pole „závěr/odchylka“ „nedokončeno“.

Rok	ISV ID	OEM	Typ zkoušky	Datum zahá-jení	GAA/TS	Počet vozidel	average $_{ratio}$	Závěr/ odchylka	Ref. č. pr-ot.	Ref. č. závěru
…	…									