

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/1347

ze dne 13. července 2017,

kterým se opravuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (EU) č. 582/2011 a nařízení Komise (EU) 2017/1151, 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, kterým se 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 (ES) č. 692/2008

(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. 715/2007 ze dne 20. června 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 ⁽¹⁾, a zejména na článek 8 a čl. 14 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) ⁽²⁾, a zejména na čl. 39 odst. 2 uvedené směrnice,

s ohledem na 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 ⁽³⁾, a zejména na čl. 5 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 2007/46/ES stanoví rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Několik prvků uvedeného rámce, zejména ve vztahu k informačnímu dokumentu výrobce, zkušebními protokolům, prohlášení o shodě a podmínkám schválení typu, by mělo být upraveno tak, aby zohledňovaly nové nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽⁴⁾.
- (2) Nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby nová lehká užitková vozidla a těžká nákladní vozidla splňovala určité mezní hodnoty emisí, a stanoví dodatečné požadavky týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

- (3) Pokud jde o těžká nákladní vozidla, byla některá specifická technická ustanovení nezbytná k provedení nařízení (ES) č. 595/2009 přijata nařízením Komise (EU) č. 582/2011⁽¹⁾. Je třeba opravit několik technických chyb v příloze I a II nařízení (EU) č. 582/2011, aby se zajistilo řádné používání uvedeného nařízení.
- (4) Pokud jde o lehká užitková vozidla, byla některá specifická technická ustanovení nezbytná k provedení nařízení (ES) č. 715/2007 přijata nařízením Komise (ES) č. 692/2008⁽²⁾ a nařízením (EU) 2017/1151. Prostřednictvím změny nařízení (ES) č. 692/2008 zavedlo nařízení Komise (EU) 2017/1221⁽³⁾ nový postup pro emise způsobené vypařováním. Nařízením (EU) 2017/1151 byl tento postup schvalování typu uveden do souladu s celosvětově harmonizovanými zkušebními postupy pro lehká vozidla (WLTP) stanovenými v celosvětovém technickém předpisu č. 15 Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN).
- (5) Pokud jde o nový zkušební postup pro emise způsobené vypařováním, mělo by být vyjasněno datum použitelnosti změn zavedených nařízením (EU) 2017/1221. Tento nový zkušební postup by se měl v Unii stát povinným pro všechna nová schválení typu a pro první registraci vozidel od 1. září 2019.
- (6) Pokud jde o nový postup WLTP, je třeba opravit několik technických chyb v článcích 2 a 15 a přílohách I, IIIA, V, VII, VIII, XII a XXI nařízení (EU) 2017/1151, aby se zajistilo řádné používání uvedeného nařízení.
- (7) Kromě toho by měla být vyjasněna ustanovení pro rodinu podle matice jízdního zatížení u zkušebnímu postupu WLTP.
- (8) Opravy stanovené tímto nařízením spolu ze své podstaty souvisí, neboť pouze jako jeden celek zajistí správné používání příslušných opatření pro schválení typu.
- (9) Proto by měla být odpovídajícím způsobem opravena směrnice 2007/46/ES, nařízení (EU) č. 715/2007, nařízení (EU) č. 582/2011, nařízení (EU) 2017/1221 a nařízení (EU) 2017/1151.
- (10) Vzhledem k tomu, že je třeba zajistit, aby nařízení (EU) 2017/1221 a nařízení (EU) 2017/1151 byla správně používána, mělo by toto nařízení vstoupit v platnost co nejdříve.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oprava směrnice 2007/46/ES

Přílohy I, VIII, IX a XI směrnice 2007/46/ES se opravují v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Oprava nařízení (EU) č. 582/2011

Přílohy I, II a X nařízení (EU) č. 582/2011 se opravují v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1221 ze dne 22. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 692/2008, pokud jde o metodiku pro stanovení emisí způsobených vypařováním (zkouška typu 4). (Úř. věst. L 174, 7.7.2017, s. 3).

Článek 3

Oprava nařízení (EU) 2017/1221

V článku 2 nařízení (EU) 2017/1221 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Použije se ode dne 1. září 2019.“

Článek 4

Oprava nařízení (EU) 2017/1151

Nařízení (EU) 2017/1151 se opravuje takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) bod 3 se nahrazuje tímto:

„3) „počítadlem ujetých kilometrů“ se rozumí nástroj indukující řidiči celkovou vzdálenost ujetou vozidlem od jeho výroby;“;

b) bod 33 se zrušuje;

c) body 47 a 48 se nahrazují tímto:

„47) „jednovrstevnou nádrží“ se rozumí palivová nádrž vyrobená z jedné vrstvy materiálu, s výjimkou kovových nádrží, avšak včetně fluorovaných/sulfonovaných materiálů;

48) „vícevrstevnou nádrží“ se rozumí palivová nádrž vyrobená nejméně ze dvou vrstev různých materiálů, z nichž jeden je nepropustný pro uhlovodíky;“;

d) doplňuje se nový bod 49, který zní:

„49) „kategorií setrvačné hmotnosti“ se rozumí kategorie hmotností vozidla při zkoušce, které odpovídají ekvivalentní setrvačné hmotnosti, jak je stanovena v tabulce A4a/3 v příloze 4a předpisu EHK OSN č. 83, když je hmotnost při zkoušce nastavena na referenční hmotnost.“

2) Článek 15 se mění takto:

a) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. S účinností od 1. září 2017 u vozidel kategorií M1, M2 a kategorie N1 třídy I a od 1. září 2018 u vozidel kategorie N1 třídy II a III a vozidel kategorie N2 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí nebo spotřeby paliva udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu, pokud jde o nové typy vozidel, které nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením.

U nových schválení typu, o něž bylo požádáno před 1. září 2019, může být na žádost výrobce místo postupu stanoveného v příloze VI tohoto nařízení použit pro účely stanovení emisí vozidla způsobených vypařováním zkušební postup pro emise způsobené vypařováním stanovený v příloze 7 předpisu EHK OSN č. 83.

3. S účinkem od 1. září 2018 v případě vozidel kategorií M1, M2 a kategorie N1 třídy I a od 1. září 2019 v případě vozidel kategorie N1 třídy II a III a vozidel kategorie N2 budou vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí nebo spotřeby paliva, pokud jde o nová vozidla, která nesplňují požadavky tohoto nařízení, považovat prohlášení o shodě za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakázat registraci, prodej nebo uvádění těchto vozidel do provozu.

U nových vozidel registrovaných před 1. září 2019 může být na žádost výrobce místo postupu stanoveného v příloze VI tohoto nařízení použit pro účely stanovení emisí vozidla způsobených vypařováním zkušební postup pro emise způsobené vypařováním stanovený v příloze 7 předpisu EHK OSN č. 83.“;

b) v odstavci 5 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) zkoušky typu 1/I prováděné v souladu s přílohou III nařízení (ES) č. 692/2008 do tří let po datech uvedených v čl. 10 odst. 4 nařízení (ES) č. 715/2007 uzná schvalovací orgán pro účely výroby poškozených nebo vadných konstrukčních částí k simulování poruch za účelem posouzení požadavků přílohy XI tohoto nařízení;“;

c) v odstavci 5 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) prokazování životnosti, pokud byla první zkouška typu 1/I provedena a dokončena v souladu s přílohou VII nařízení (ES) č. 692/2008 do tří let po datech uvedených v čl. 10 odst. 4 nařízení (ES) č. 715/2007, uzná schvalovací orgán jako rovnocenná pro účely splnění požadavků přílohy VII tohoto nařízení;“.

3) Přílohy I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII a XXI se opravují v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 5

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím 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. července 2017.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

Směrnice 2007/46/ES se opravuje takto:

1) Příloha I se opravuje takto:

a) bod 3.2.12.2.1.3 se nahrazuje tímto:

„3.2.12.2.1.3. Druh katalytické činnosti: ... (oxidační, třícestná, zachycovač NOx pro chudé směsi, selektivní katalytická redukce (SCR), katalyzátor NOx pro chudé směsi nebo jiný)“;

b) číslo bodu 3.2.12.7.6.3 se mění na 3.2.12.2.7.6.3;

c) vkládají se nové body, které znějí:

„3.5.7.2.1.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.1.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.2.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.2.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.2.3.0. Střední úroveň (*Vehicle M*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.3.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.3.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“

„3.5.7.2.3.3.0. Střední úroveň (*Vehicle M*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“.

2) Příloha VIII se opravuje takto:

a) v tabulce „Zkouška korekce teploty okolí (ATCT)“ v bodě 2.1.1 se zrušuje sloupec „Rodina podle matice jízdního zatížení“;

b) třetí tabulka v bodě 3.1 se sloupci „Identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“ a „Varianta/verze“ se zrušuje;

c) ve čtvrté tabulce „Výsledky“ v bodě 3.1 se zrušuje sloupec „Identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“;

d) v dolní části tabulky „Výsledky“ v bodě 3.1 se doplňuje nový řádek, který zní:

„Čelní plocha vozidla (m ²) (pouze pro vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení)“			
--	--	--	--

e) poznámka pod čarou 23 v bodě 3.1 se zrušuje;

f) v bodě 3.1 se poslední řádek pod tabulkou „Výsledky“ nahrazuje tímto:

„Uveďte znovu pro každou interpolační rodinu.“;

g) třetí tabulka v bodě 3.2 se sloupci „Identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“ a „Varianta/verze“ se zrušuje;

h) ve čtvrté tabulce „Výsledky“ v bodě 3.2 se zrušuje sloupec „Identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“;

i) v bodě 3.2 se poslední řádek tabulky „Výsledky“ nahrazuje tímto:

„Čelní plocha vozidla (m ²) (pouze pro vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení)“			
--	--	--	--

j) třetí tabulka v bodě 3.3 se sloupci „Identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“ a „Varianta/verze“ se zrušuje;

k) ve čtvrté tabulce „Výsledky“ v bodě 3.3 se zrušuje sloupec „Identifikátor rodiny podle matice“;

- l) v bodě 3.3 se poslední řádek tabulky „Výsledky“ nahrazuje tímto:

„Čelní plocha vozidla (m ²) (pouze pro vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení)“			
--	--	--	--

- m) bod 3.5 se mění takto:

„3.5. Výstupní protokol(y) ze srovnávacího nástroje v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1151

Uvedte znovu pro každou interpolační rodinu:

Identifikátor interpolační rodiny [poznámka pod čarou: „číslo schválení typu + pořadové číslo interpolační rodiny“]: ...

Protokol pro VH: ...

Protokol pro VL (v příslušných případech): ...

3.5.1. Faktor odchylky (v příslušných případech)

Uvedte znovu pro každou interpolační rodinu:

Identifikátor interpolační rodiny [poznámka pod čarou: „číslo schválení typu + pořadové číslo interpolační rodiny“]: ...

3.5.2. Faktor ověření (v příslušných případech)

Uvedte znovu pro každou interpolační rodinu:

Identifikátor interpolační rodiny [poznámka pod čarou: „číslo schválení typu + pořadové číslo interpolační rodiny“]: ...“.

- 3) Příloha IX se opravuje takto:

- a) v části II, *Neúplná vozidla*, Strana 2, „vozidlo kategorie M1“, „vozidlo kategorie N1“, „vozidlo kategorie M2“ a „vozidlo kategorie N2“, se bod 49 nahrazuje tímto:

„49. Emise CO₂/spotřeba paliva/spotřeba elektrické energie (m) (1):

1. Veškerá hnací ústrojí kromě výhradně elektrických vozidel (v příslušném případě)

Hodnoty NEDC	Emise CO ₂	Spotřeba paliva
Městský cyklus (1):	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km (1)
Mimoměstský cyklus (1):	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km (1)
Kombinovaný cyklus (1):	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km (1)
Vážený (1), kombinovaný	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km
Faktor odchylky (v příslušných případech)		
Faktor ověření (v příslušných případech)	„1“ nebo „0“	

2. Výhradně elektrická vozidla a hybridní elektrická vozidla OVC (v příslušném případě)

Spotřeba elektrické energie (vážená, kombinovaná (1))		... Wh/km
Akční dosah na elektřinu		... km

3. Vozidlo vybavené ekologickou inovací (ekologickými inovacemi): ano/ne ⁽¹⁾
- 3.1 Obecný kód příslušné ekologické inovace (příslušných ekologických inovací) ^(p1): ...
- 3.2 Celkové snížení emisí CO₂ dosažené použitím příslušné ekologické inovace (příslušných ekologických inovací) ^(p2) (uveďte samostatně pro každé zkoušené referenční palivo):
- 3.2.1 Snížení emisí u NEDC: ... g/km (v příslušném případě)
- 3.2.2 Snížení emisí u WLTP: ... g/km (v příslušném případě)
4. Veškerá hnací ústrojí, kromě výhradně elektrických vozidel, podle nařízení (EU) 2017/1151 (v příslušném případě)

Hodnoty WLTP	Emise CO ₂	Spotřeba paliva
Nízká ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾
Střední ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾
Vysoká ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾
Mimořádně vysoká ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾
Kombinovaná:	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾
Vážená, kombinovaná ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km nebo m ³ /100 km nebo kg/100 km ⁽¹⁾

5. Výhradně elektrická vozidla a hybridní elektrická vozidla OVC podle nařízení (EU) 2017/1151 (v příslušném případě)

5.1 Výhradně elektrická vozidla

Spotřeba elektrické energie		... Wh/km
Akční dosah na elektřinu		... km
Akční dosah na elektřinu ve městě		... km

5.2 Hybridní elektrická vozidla OVC

Spotřeba elektrické energie (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Akční dosah na elektřinu (EAER)		... km
Akční dosah elektřinu ve městě (EAER city)		... km ⁴ ;

- b) v části I, *Úplná a dokončená vozidla, Strana 2*, „kategorie vozidla M3“ a „kategorie vozidla N3“, a v části II, *Neúplná vozidla, Strana 2*, „vozidlo kategorie M3“ a „vozidlo kategorie N3“, se zrušuje bod 47.1;
- c) v části I, *Úplná a dokončená vozidla, Strana 2*, „kategorie vozidla M2“ a „kategorie vozidla N2“, a v části II, *Neúplná vozidla, Strana 2*, „vozidlo kategorie M2“ a „vozidlo kategorie N2“, se k bodu 47.1 doplňuje odkaz na vysvětlující poznámku „(1)“.

Nařízení (EU) č. 582/2011 se opravuje takto:

1) V příloze I se dodatek 9 nahrazuje tímto:

„Dodatek 9

Systém číslování certifikátů ES schválení typu

Oddíl 3 čísla ES schválení typu vydaného podle čl. 6 odst. 1, čl. 8 odst. 1 a čl. 10 odst. 1 se skládá z čísla prováděcího regulačního aktu či posledního pozměňujícího regulačního aktu použitelného na ES schválení typu. Po tomto čísle následuje písmeno označující požadavky na systémy OBD a SCR podle tabulky 1:

Tabulka 1

Písmeno	OTL pro NO _x ⁽¹⁾	OTL pro PM ⁽²⁾	OTL pro CO ⁽⁶⁾	IUPR ⁽¹³⁾	Jakost čidla	Dodatečná monitorovací zařízení OBD ⁽¹²⁾	Požadavky ohledně výkonové hranice ⁽¹⁴⁾	Data provedení: nové typy	Data provedení: všechna vozidla	Poslední datum registrace
A ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ B ⁽¹⁰⁾	Řádek „zaváděcí období“ v tabulce 1 nebo tabulce 2	Monitorování činnosti ⁽³⁾	Nepoužije se	Zaváděcí ⁽⁷⁾	Zaváděcí ⁽⁴⁾	Nepoužije se	20 %	31.12.2012	31.12.2013	31.8.2015 ⁽⁹⁾ 30.12.2016 ⁽¹⁰⁾
B ⁽¹¹⁾	Řádek „zaváděcí období“ v tabulkách 1 a 2	Nepoužije se	Řádek „zaváděcí období“ v tabulce 2	Nepoužije se	Zaváděcí ⁽⁴⁾	Nepoužije se	20 %	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 1 nebo tabulce 2	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 1	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 2	Obecné ⁽⁸⁾	Obecné ⁽⁵⁾	Ano	20 %	31.12.2015	31.12.2016	31.8.2019
D	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 1 nebo tabulce 2	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 1	Řádek „obecné požadavky“ v tabulce 2	Obecné ⁽⁸⁾	Obecné ⁽⁵⁾	Ano	10 %	1.9.2018	1.9.2019	

Legenda:

- ⁽¹⁾ Požadavky na monitorování „OTL pro NO_x“ stanovené v tabulce 1 přílohy X pro vznětové a dvoupalivové (dual fuel) motory a vozidla a v tabulce 2 přílohy X pro zážehové motory a vozidla se zážehovým motorem.
⁽²⁾ Požadavky na monitorování „OTL pro PM“ stanovené v tabulce 1 přílohy X pro vznětové a dvoupalivové (dual fuel) motory a vozidla.
⁽³⁾ Požadavky na „monitorování činnosti“ stanovené v bodě 2.1.1 přílohy X.
⁽⁴⁾ „Zaváděcí“ požadavky na jakost čidla stanovené v bodě 7.1 přílohy XIII.
⁽⁵⁾ „Obecné“ požadavky na jakost čidla stanovené v bodě 7.1.1 přílohy XIII.
⁽⁶⁾ Požadavky na monitorování „OTL pro CO“ stanovené v tabulce 2 přílohy X pro zážehové motory a vozidla.
⁽⁷⁾ „Zaváděcí“ požadavky na poměr výkonu v provozu (IUPR) stanovené v oddíle 6 přílohy X.
⁽⁸⁾ „Obecné“ požadavky na poměr výkonu v provozu (IUPR) stanovené v oddíle 6 přílohy X.
⁽⁹⁾ Pro zážehové motory a vozidla vybavená takovými motory.
⁽¹⁰⁾ Pro vznětové a dvoupalivové (dual fuel) motory a vozidla vybavená takovými motory.
⁽¹¹⁾ Vztahuje se pouze na zážehové motory a vozidla vybavená takovými motory.
⁽¹²⁾ Dodatečná ustanovení týkající se požadavků na monitorování stanovených v bodě 2.3.1.2 přílohy 9 A předpisu EHK OSN č. 49.
⁽¹³⁾ Specifikace IUPR jsou vymezeny v příloze X. Na zážehové motory a vozidla vybavená takovými motory se IUPR nevztahuje.
⁽¹⁴⁾ Požadavky týkající se řízení volnoběžných otáček (ISC) jsou vymezeny v dodatku 1 k příloze II.“

- 2) V příloze II dodatku 1 se bod 1 nahrazuje tímto:

„1. ÚVOD

Tento dodatek popisuje postup zjišťování plynných emisí měřením pomocí přenosných systémů měření emisí umístěných na silničních vozidlech. Emise znečišťujících látek z výfuku motoru, které se mají měřit, obsahují tyto složky: oxid uhelnatý, celkové uhlovodíky a oxidy dusíku u vznětových motorů a oxid uhelnatý, uhlovodíky jiné než methan, methan a oxidy dusíku u zážehových motorů. Kromě toho se měří oxid uhličitý, aby byly umožněny postupy při výpočtu popsané v oddílu 4.

U motorů na zemní plyn si výrobce, technická zkušebna nebo schvalovací orgán mohou zvolit, že místo měření emisí methanu a uhlovodíků jiných než methan změří pouze celkové uhlovodíky. V takovém případě je mezní hodnota emisí pro celkové uhlovodíky stejná jako hodnota stanovená v příloze I nařízení (ES) č. 595/2009 pro emise methanu. Pro účely výpočtu faktorů shodnosti podle bodů 4.2.3 a 4.3.2 tohoto dodatku je použitelnou mezní hodnotou pouze mezní hodnota pro emise methanu.

U motorů na jiné plyny než zemní plyn si výrobce, technická zkušebna nebo schvalovací orgán mohou zvolit, že místo měření emisí uhlovodíků jiných než methan změří celkové uhlovodíky. V takovém případě je mezní hodnota emisí pro celkové uhlovodíky stejná jako hodnota stanovená v příloze I nařízení (ES) č. 595/2009 pro emise uhlovodíků jiných než methan. Pro účely výpočtu faktorů shodnosti podle bodů 4.2.3 a 4.3.2 tohoto dodatku je použitelnou mezní hodnotou mezní hodnota pro emise uhlovodíků jiných než methan.“

- 3) V příloze X se bod 2.4.1.3 nahrazuje tímto:

„2.4.1.3. Norma OBD Euro 6 – 2 v tabulce 1 dodatku 6 k příloze I nařízení (ES) č. 692/2008 se považuje za rovnocennou s písmeny C a D v tabulce 1 dodatku 9 k příloze I tohoto nařízení.“

Nařízení (EU) 2017/1151 se opravuje takto:

1) Příloha I se opravuje takto:

a) v bodě 2.4 se tabulka I.2.4 nahrazuje tímto:

„Tabulka I.2.4

Požadavky na zkoušky pro schválení typu a jeho rozšíření

Kategorie vozidla	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních ⁽¹⁾								Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních	Výhradně elektrická vozidla	Vozidla s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová				Dvoupalivová (bi-fuel) ⁽²⁾			Flex fuel ⁽³⁾			
Referenční palivo	Benzin (E10)	LPG	NG/biome- than	Vodík (ICE)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Motorová nafta (B7) ⁽⁵⁾	—	Vodík (palivový článek)
					LPG	NG/biome- than	Vodík (ICE) ⁽⁴⁾	Ethanol (E85)			
Plynné znečišťující látky (zkouška typu 1)	Ano	Ano	Ano	Ano ⁽⁴⁾	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	—	—
PM (zkouška typu 1)	Ano ⁽²⁾	—	—	—	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (obě paliva)	Ano	—	—
PN	Ano ⁽²⁾	—	—	—	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (pouze benzin)	Ano ⁽²⁾ (obě paliva)	Ano	—	—
Plynné znečišťující látky, emise v reálném provozu (zkouška typu 1 A)	Ano	Ano	Ano	Ano ⁽⁴⁾	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	—	—
PN, emise v reálném provozu (zkouška typu 1 A)	Ano ⁽²⁾	—	—	—	Ano (obě paliva) ⁽²⁾	Ano (obě paliva) ⁽²⁾	Ano (obě paliva) ⁽²⁾	Ano (obě paliva) ⁽²⁾	Ano	—	—
Emise při volnoběhu (zkouška typu 2)	Ano	Ano	Ano	—	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzin)	Ano (obě paliva)	—	—	—

Kategorie vozidla	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních ⁽¹⁾								Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních	Výhradně elektrická vozidla	Vozidla s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová				Dvoupalivová (bi-fuel) ⁽²⁾			Flex fuel ⁽³⁾			
Emise z klikové skříně (zkouška typu 3)	Ano	Ano	Ano	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	—	—	—
Emise způsobené vypařováním (zkouška typu 4)	Ano	—	—	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	—	—	—
Životnost (zkouška typu 5)	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano	—	—
Emise při nízké teplotě (zkouška typu 6)	Ano	—	—	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (obě paliva)	—	—	—
Shodnost v provozu	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	—	—
Palubní diagnostický systém	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	—	—
Emise CO ₂ , spotřeba paliva a elektrické energie a elektrický akční dosah	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	Ano
Opacita kouře	—	—	—	—	—	—	—	—	Ano	—	—
Výkon motoru	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano

⁽¹⁾ Konkrétní zkušební postupy pro vozidla na vodíkové palivo a vozidla flex fuel na bionaftu budou definovány v pozdější fázi.

⁽²⁾ Mezní hodnoty pro hmotnost pevných částic a počet částic a příslušné postupy měření se vztahují pouze na vozidla s motorem s přímým vstřikováním.

⁽³⁾ Je-li dvoupalivové (bi-fuel) vozidlo zkombinováno s vozidlem flex fuel, platí požadavky pro obě zkoušky.

⁽⁴⁾ Jede-li vozidlo na vodíkový pohon, zjišťují se pouze hodnoty emisí NO_x.

⁽⁵⁾ Další požadavky pro bionaftu budou definovány později.“;

b) dodatek 3 se opravuje takto:

i) vkládají se nové body, které znějí:

- „3.5.7.2.1.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.1.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.2.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.2.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.2.3.0. Střední úroveň (*Vehicle M*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.3.1.0. Vysoká úroveň (*Vehicle High*) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.3.2.0. Nízká úroveň (*Vehicle Low*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“
 „3.5.7.2.3.3.0. Střední úroveň (*Vehicle M*) (v příslušných případech) (NEDC): g/km“;

ii) v bodě 3.5.8.3 se zrušují vysvětlivky odpovídající písmenům ^(w) až ^(w⁵);

iii) za tabulku ve vzoru informačního dokumentu se doplňuje nový text, který zní:

„Vysvětlivky:

- (¹) Nehodící se škrtněte (pokud vyhovuje více položek, mohou nastat případy, kdy není třeba škrtnat nic).
- (²) Uveďte dovolenou odchylku.
- (³) Uveďte minimální a maximální hodnoty pro každou variantu.
- (⁶) Vozidla, která mohou používat jako palivo jak benzin, tak plynné palivo, avšak u nichž je benzinový systém namontován jen pro nouzové účely nebo pro startování a u nichž nádrž na benzin nemůže obsahovat více než 15 litrů benzínu, se pro zkoušku pokládají za vozidla, která mohou používat jako palivo pouze plynné palivo.
- (⁷) Musí být uvedeno volitelné vybavení, jež ovlivňuje rozměry vozidla.
- (^c) Klasifikace podle definic uvedených v části A přílohy II.
- (^f) Pokud existuje jedna verze se standardní kabinou a jiná s kabinou s lůžky, uveďte obě řady údajů o hmotnosti a rozměrech.
- (^g) Norma ISO 612: 1978 – Road vehicles – Dimensions of motor vehicles and towed vehicles – terms and definitions.
- (^h) Předpokládaná hmotnost řidiče je 75 kg.

Systémy plněné kapalinami (s výjimkou systémů na odpadní vodu, jež musí zůstat prázdné) se naplní na 100 % objemu podle údaje výrobce.

Informace, na něž odkazují bod 2.6 písm. b) a bod 2.6.1 písm. b), se nemusí poskytovat u vozidel kategorií N2, N3, M2, M3, N 3, O3 a O4.

- (ⁱ) U přípojných vozidel nebo návěsů a u vozidel spojených s přípojným vozidlem nebo s návěsem, kde na spojovací zařízení nebo na točnici působí výrazné svislé zatížení, se toto zatížení po vydělení standardním gravitačním zrychlením zahrne do maximální technicky přípustné hmotnosti.
- (^k) Pokud může vozidlo používat jako palivo jak benzin, motorovou naftu atd., tak také jejich kombinaci s jinými palivy, je třeba jednotlivé body opakovat.

U nekonvenčních motorů a systémů musí být výrobcem uvedeny odpovídající údaje.

- (^l) Tato hodnota se zaokrouhlí na nejbližší desetinu milimetru.

- (^m) Tato hodnota se vypočte ($\pi = 3,1416$) a zaokrouhlí na nejbližší cm^3 .
- (ⁿ) Určeno podle požadavků nařízení (ES) č. 715/2007 nebo nařízení (ES) č. 595/2009, podle toho, co je vhodné.
- (^o) Určeno podle požadavků směrnice Rady 80/1268/EHS (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36).
- (^p) Určené údaje musí být uvedeny pro každou předkládanou variantu.
- (^q) U přípojných vozidel maximální rychlost povolena výrobcem.
- (^w) Ekologické inovace.
- (^{w1}) V případě potřeby přidejte řádky v tabulce tak, aby byla každá ekologická inovace na samostatném řádku.
- (^{w2}) Číslo rozhodnutí Komise, kterým se schvaluje příslušná ekologická inovace.
- (^{w3}) Přidělený podle rozhodnutí Komise, kterým se schvaluje příslušná ekologická inovace.
- (^{w4}) Pokud je se souhlasem schvalovacího orgánu místo zkušebního cyklu typu 1 použita metoda modelování, uveďte se údaj zjištěný pomocí metody modelování.
- (^{w5}) Celkové snížení emisí CO_2 dosažené použitím všech ekologických inovací.“;

iv) v dodatku k informačnímu dokumentu se tabulka nahrazuje tímto:

„VL (pokud existuje)	VH	Reprezentativní V (pouze pro rodinu podle matice jízdního zatížení)
2.2 Typ karoserie vozidla (varianta/verze)	2.2 Typ karoserie vozidla (varianta/verze)	2.2 Typ karoserie vozidla (varianta/verze)
2.3 Použitá metoda stanovení jízdního zatížení (měření nebo výpočet na základě rodiny podle jízdního zatížení)	2.3 Použitá metoda stanovení jízdního zatížení (měření nebo výpočet na základě rodiny podle jízdního zatížení)	2.3 Použitá metoda stanovení jízdního zatížení (měření nebo výpočet na základě rodiny podle matice jízdního zatížení)
2.4 Údaje o jízdním zatížení z provedené zkoušky	2.4 Údaje o jízdním zatížení z provedené zkoušky	2.4 Údaje o jízdním zatížení z provedené zkoušky
2.4.1 Značka a typ pneumatik:	2.4.1 Značka a typ pneumatik:	2.4.1 Značka a typ pneumatik:
2.4.2 Rozměry pneumatik (přední/zadní):	2.4.2 Rozměry pneumatik (přední/zadní):	2.4.2 Rozměry pneumatik (přední/zadní):
2.4.4 Tlak v pneumatikách (přední/zadní) (kPa):	2.4.4 Tlak v pneumatikách (přední/zadní) (kPa):	2.4.4 Tlak v pneumatikách (přední/zadní) (kPa):
2.4.5 Valivý odpor pneumatik (přední/zadní) (kg/t):	2.4.5 Valivý odpor pneumatik (přední/zadní) (kg/t):	2.4.5 Valivý odpor pneumatik (přední/zadní) (kg/t) a třída valivého odporu (A-G):
2.4.6 Hmotnost vozidla při zkoušce (kg):	2.4.6 Hmotnost vozidla při zkoušce (kg):	2.4.6 Hmotnost vozidla při zkoušce (kg):
2.4.7 Delta Cd.A ve srovnání s VH (m^2)		
2.4.8 Koeficient jízdního zatížení f_0, f_1, f_2	2.4.8 Koeficient jízdního zatížení f_0, f_1, f_2	2.4.8 Koeficient jízdního zatížení f_0, f_1, f_2
		2.4.9 Čelní plocha vozidla v m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10 Údaje výpočetního nástroje pro výpočet jízdních zatížení VH a VL“

c) v dodatku 4 se „Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ...“ mění takto:

i) v bodě 2.1 se za tabulku s názvem „Zkouška ATCT“ doplňuje nová tabulka, která zní:

„Výsledek zkoušky ATCT“	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO _x (mg/km)	THC + NO _x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 ¹¹ /km)
Naměřená hodnota ⁽¹⁾ ⁽²⁾							

⁽¹⁾ V příslušných případech.

⁽²⁾ Zaokrouhleno na dvě desetinná místa.“;

ii) v bodě 2.1 se slova „Typ 4: ... g/zkouška“ nahrazují slovy „Typ 4: ... g/zkouška; zkušební postup v souladu s přílohou VI nařízení (ES) č. 692/2008: ano/ne“;

iii) v dodatku k doplňku k certifikátu schválení typu se bod 3 nahrazuje tímto:

„3. Faktory odchylky a faktory ověření (stanovené v souladu s bodem 3.2.8 přílohy I prováděcích nařízení (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153):

Faktor odchylky (v příslušných případech)	
Faktor ověření (v příslušných případech)	„1“ nebo „0“
Identifikační kód hash výstupní zprávy srovnávacího nástroje	

c) v dodatku 6 se tabulka 1 nahrazuje tímto:

Tabulka 1

„Písmeno	Emisní norma	Norma OBD	Kategorie a třída vozidla	Motor	Datum provedení: nové typy	Datum provedení: nová vozidla	Poslední datum registrace
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 třída I	zážehový, vznětový			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 třída I	zážehový, vznětový			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 třída II	zážehový, vznětový			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 třída II	zážehový, vznětový			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 třída I	zážehový, vznětový		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 třída II	zážehový, vznětový		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 třída I	zážehový, vznětový	1.9.2017 (*)		31.8.2019

„Písmeno	Emisní norma	Norma OBD	Kategorie a třída vozidla	Motor	Datum provedení: nové typy	Datum provedení: nová vozidla	Poslední datum registrace
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 třída I	zážehový, vznětový	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 třída II	zážehový, vznětový	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 třída II	zážehový, vznětový	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 třída I	zážehový, vznětový	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 třída II	zážehový, vznětový	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 třída III, N2	zážehový, vznětový	1.1.2021	1.1.2022	
AX	nepoužije se	nepoužije se	všechna vozidla	bateriový plně elektrický			
AY	nepoužije se	nepoužije se	všechna vozidla	palivový článěk			
AZ	nepoužije se	nepoužije se	všechna vozidla s certifikátem podle bodu 2.1.1 přílohy I	zážehový, vznětový			

(*) Toto omezení se nepoužije, pokud vozidlo získalo schválení typu v souladu s požadavky nařízení (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcích předpisů před 1. zářím 2017 v případě vozidel kategorie M a N1 třídy I, nebo před 1. zářím 2018 v případě vozidel kategorie N1 třídy II a III a vozidel kategorie N2, v souladu s čl. 15 odst. 4 posledním pododstavcem.

Legenda:

Norma OBD „Euro 6-1“ = požadavky na OBD Euro 6 v plném rozsahu, avšak s prozatímními mezními hodnotami OBD podle definice v bodě 2.3.4 přílohy XI a částečně méně přísné údaje o výkonu v provozu (IUPR).

Norma OBD „Euro 6-2“ = požadavky na OBD Euro 6 v plném rozsahu, avšak s konečnými mezními hodnotami OBD podle definice v bodě 2.3.3 přílohy XI.

Emisní norma „Euro 6b“ = požadavky na emise Euro 6 v plném rozsahu, včetně revidovaného postupu měření u pevných částic, normy týkající se počtu částic (prozatímní hodnoty pro zážehový motor s přímým vstřikováním).

Emisní norma „Euro 6c“ = zkoušení emisí NOx v reálném provozu pouze pro účely monitorování (bez použití nepřekročitelných mezních hodnot emisí), jinak požadavky na výfukové emise Euro 6 v plném rozsahu (včetně PN a emisí v reálném provozu).

Emisní norma „Euro 6c-EVAP“ = zkoušení emisí NOx v reálném provozu pouze pro účely monitorování (bez použití nepřekročitelných mezních hodnot emisí), jinak požadavky na výfukové emise Euro 6 v plném rozsahu (včetně PN a emisí v reálném provozu), revidovaný zkušební postup pro emise způsobené vypařováním.

Emisní norma „Euro 6d-TEMP“ = zkoušení emisí NOx v reálném provozu na základě přechodných faktorů shodnosti, jinak požadavky na výfukové emise Euro 6 v plném rozsahu (včetně PN a emisí v reálném provozu).

Emisní norma „Euro 6d-TEMP-EVAP“ = zkoušení emisí NOx v reálném provozu na základě přechodných faktorů shodnosti, jinak požadavky na výfukové emise Euro 6 v plném rozsahu (včetně PN a emisí v reálném provozu), revidovaný zkušební postup pro emise způsobené vypařováním.

Emisní norma „Euro 6d“ = zkoušení emisí v reálném provozu na základě konečných faktorů shodnosti, jinak požadavky na výfukové emise Euro 6 v plném rozsahu, revidovaný zkušební postup pro emise způsobené vypařováním.“;

d) dodatek 8b se opravuje takto:

i) v bodě 2.1.3 se před tabulku vkládají nová slova, která znějí:

„Výrobce a schvalovací orgán se dohodnou, který model vozidla při zkoušce je reprezentativní.

Parametry vozidla hmotnost při zkoušce, valivý odpor pneumatik a čelní plocha vozidla jak u vozidla H_M , tak u vozidla L_M se stanoví tak, aby vozidlo H_M vykazovalo nejvyšší energetickou náročnost cyklu a vozidlo L_M nejnižší energetickou náročnost cyklu pro rodinu podle matice jízdního zatížení. Výrobce a schvalovací orgán se dohodnou na parametrech vozidla pro vozidla H_M a L_M .

Jízdní zatížení vozidel H_M a L_M rodiny podle matice jízdního zatížení se vypočítá podle bodu 5.1 dílčí přílohy 4 k příloze XXI.“;

ii) v bodě 2.4.3 se zrušují slova „Pro reprezentativní vozidlo uveďte případně stejné údaje jako podle bodu 2.4.1“;

iii) v bodě 2.6.1 se poslední řádek tabulky „MATICE JÍZDNÍHO ZATÍŽENÍ (Příloha XXI dílčí příloha 4 bod 5)“ nahrazuje tímto:

„Konečné výsledky	Metoda točivého momentu: $c_{0r} =$ $c_{1r} =$ $c_{2r} =$ a f_{0r} (výpočet pro vozidlo H_M) = f_{2r} (výpočet pro vozidlo H_M) = f_{0r} (výpočet pro vozidlo L_M) = f_{2r} (výpočet pro vozidlo L_M) = Dojezdová metoda: f_{0r} (výpočet pro vozidlo H_M) = f_{2r} (výpočet pro vozidlo H_M) = f_{0r} (výpočet pro vozidlo L_M) = f_{2r} (výpočet pro vozidlo L_M) =“;
-------------------	--

f) v tabulce v dodatku 8c se první čtyři řádky nahrazují tímto:

„Parametry nastavitelného seřízení kol Příloha XXI dílčí příloha 4 bod 4.2.1.8.3	:	
Koeficienty c_0 , c_1 a c_2	:	$c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$

<p>Doby dojezdu naměřené na vozidlovém dynamometru Příloha XXI dílčí příloha 4 bod 4.4.4</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="715 212 1066 271">Referenční rychlost (km/h)</th> <th data-bbox="1066 212 1407 271">Doba dojezdu (s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="715 271 1066 329">130</td><td data-bbox="1066 271 1407 329"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 329 1066 387">120</td><td data-bbox="1066 329 1407 387"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 387 1066 445">110</td><td data-bbox="1066 387 1407 445"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 445 1066 504">100</td><td data-bbox="1066 445 1407 504"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 504 1066 562">90</td><td data-bbox="1066 504 1407 562"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 562 1066 620">80</td><td data-bbox="1066 562 1407 620"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 620 1066 678">70</td><td data-bbox="1066 620 1407 678"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 678 1066 736">60</td><td data-bbox="1066 678 1407 736"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 736 1066 795">50</td><td data-bbox="1066 736 1407 795"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 795 1066 853">40</td><td data-bbox="1066 795 1407 853"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 853 1066 911">30</td><td data-bbox="1066 853 1407 911"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 911 1066 969">20</td><td data-bbox="1066 911 1407 969"></td></tr> </tbody> </table>	Referenční rychlost (km/h)	Doba dojezdu (s)	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Referenční rychlost (km/h)	Doba dojezdu (s)																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												
<p>Přídavná zátěž, kterou lze na vozidlo nebo do něj umístit za účelem zamezení prokluzu pneumatik Příloha XXI dílčí příloha 4 bod 7.1.1.1.1</p>	:	<p>hmotnost (kg) na/ve vozidle</p>																										
<p>Doby dojezdu po provedení postupu dojezdu vozidla podle bodu 4.3.1.3 dílčí přílohy 4 k příloze XXI Příloha XXI dílčí příloha 4 bod 8.2.4.2</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="715 1361 1066 1420">Rychlost vozidla (km/h)</th> <th data-bbox="1066 1361 1407 1420">Doba dojezdu (s)“</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="715 1420 1066 1478">130</td><td data-bbox="1066 1420 1407 1478"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1478 1066 1536">120</td><td data-bbox="1066 1478 1407 1536"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1536 1066 1594">110</td><td data-bbox="1066 1536 1407 1594"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1594 1066 1653">100</td><td data-bbox="1066 1594 1407 1653"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1653 1066 1711">90</td><td data-bbox="1066 1653 1407 1711"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1711 1066 1769">80</td><td data-bbox="1066 1711 1407 1769"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1769 1066 1827">70</td><td data-bbox="1066 1769 1407 1827"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1827 1066 1886">60</td><td data-bbox="1066 1827 1407 1886"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1886 1066 1944">50</td><td data-bbox="1066 1886 1407 1944"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 1944 1066 2002">40</td><td data-bbox="1066 1944 1407 2002"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 2002 1066 2060">30</td><td data-bbox="1066 2002 1407 2060"></td></tr> <tr><td data-bbox="715 2060 1066 2119">20</td><td data-bbox="1066 2060 1407 2119"></td></tr> </tbody> </table>	Rychlost vozidla (km/h)	Doba dojezdu (s)“	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Rychlost vozidla (km/h)	Doba dojezdu (s)“																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												

2) Příloha IIIA se opravuje takto:

a) bod 3.1 se nahrazuje tímto:

„3.1 Na zkoušky PEMS uvedené v čl. 3 odst. 11 druhém pododstavci se vztahují následující požadavky.“;

b) dodatek 6 se opravuje takto:

i) v bodě 2 se řádek odpovídající symbolu „a_{ref}“ nahrazuje tímto:

„a_{ref} referenční zrychlení pro P_{drive}“;

ii) v bodě 2 se řádek odpovídající symbolu „TM“ nahrazuje tímto:

„TM zkušební hmotnost vozidla“;

iii) v bodě 2 se řádek odpovídající symbolu „v_{ref}“ nahrazuje tímto:

„v_{ref} referenční rychlost pro P_{drive}“;

iv) bod 3.4.1 se nahrazuje tímto:

„3.4.1. Třídy výkonu a odpovídající časové podíly tříd výkonu při běžné jízdě jsou definovány pro normalizované hodnoty výkonu tak, aby byly reprezentativní pro jakákoli lehká užitková vozidla (tabulka 1-2).

Tabulka 1-2

Normalizované standardní výkonové frekvence pro jízdu ve městě a pro vážený průměr u celkové jízdy sestávající ze vzdálenosti ujeté z 1/3 ve městě, 1/3 mimo město a 1/3 na dálnici

Třída výkonu č.	P _{c,norm,j} [-]		Ve městě	Celková jízda
	Od >	Do ≤	Časový podíl, t _{cj}	
1		- 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	- 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Sloupce s hodnotami P_{c,norm} v tabulce 1-2 se „denormalizují“ tak, že se vynásobí hodnotou P_{drive}, kde P_{drive} je skutečný výkon na kolech zkoušeného vozidla v nastavení pro schvalování typu na vozidlovém dynamometru při v_{ref} a a_{ref}.

$$P_{c,j} [\text{kW}] = P_{c,norm,j} * P_{drive}$$

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3,6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times a_{ref}) \times 0,001$$

kde:

- j je index třídy výkonu podle tabulky 1
- $v_{ref} = 66 \text{ km/h}$
- $a_{ref} = 0,44 \text{ m/s}^2$
- Koeficienty jízdního odporu f_0, f_1, f_2 jsou cílovými hodnotami jízdního zatížení WLTP pro jednotlivé vozidlo, které má být podrobeno zkouškám PEMS, jak je vymezeno v bodě 2.4 dílčí přílohy 4 k příloze XXI.
- TM_{WLTP} je zkušební hmotnost WLTP jednotlivého vozidla, které má být podrobeno zkouškám PEMS, jak je vymezeno v bodě 3.2.25 přílohy XXI.;

v) bod 3.4.2 se nahrazuje tímto:

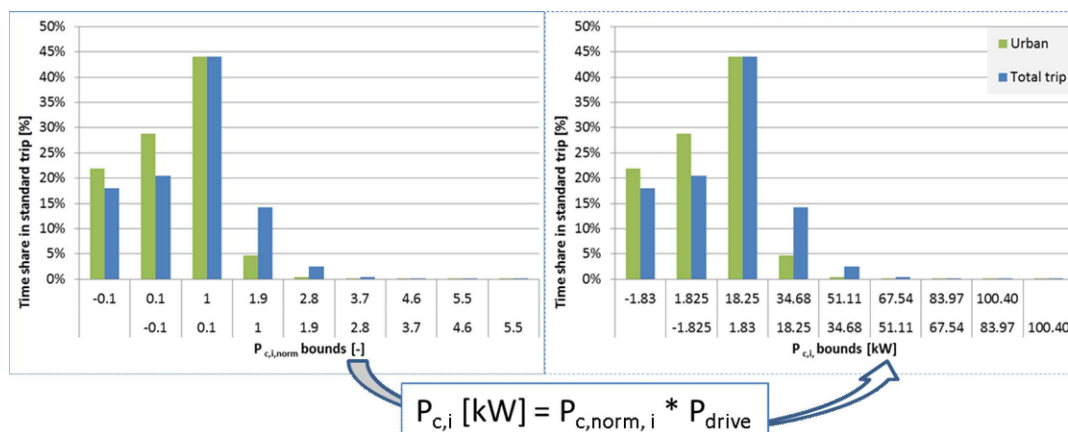
„3.4.2 Oprava tříd výkonu na kolech

Třída maximálního výkonu na kolech je nejvyšší třída v tabulce 1, která zahrnuje ($P_{rated} \times 0,9$). Časové podíly všech vyloučených tříd se zařadí do nejvyšší zbývajících třídy.

Z každé hodnoty $P_{c,norm,i}$ se vypočítá odpovídající hodnota $P_{c,i}$, aby bylo možno definovat horní a dolní mez v kW u jednotlivých tříd výkonu na kolech u zkoušených vozidel, jak je uvedeno na obrázku 1.

Obrázek 1

Schematické znázornění převodu normalizované standardizované výkonové frekvence na výkonovou frekvenci konkrétního vozidla



Níže je uveden příklad takovéto denormalizace.

Příklad vstupních údajů:

Parametr	Hodnota
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h) ²]	0,036
TM [kg]	1 590

Parametr	Hodnota
P_{rated} [kW]	120 (příklad 1)
P_{rated} [kW]	75 (příklad 2)

Příslušné výsledky:

$$P_{\text{drive}} = 66[\text{km/h}]/3,6 * (86 + 0,8[\text{N}/(\text{km/h})] * 66[\text{km/h}] + 0,036[\text{N}/(\text{km/h})] * (66[\text{km/h})]^2 + 1\,590[\text{kg}] * 0,44[\text{m}/\text{s}^2]) * 0,001$$

$$P_{\text{drive}} = 18,25 \text{ kW}$$

Tabulka 2

Denormalizované hodnoty standardních výkonových frekvencí z tabulky 1 (pro příklad 1)

Třída výkonu č.	P_{cj} [kW]		Ve městě	Celková jízda
	Od >	Do ≤	Časový podíl, t_{cj} [%]	
1		- 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	- 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(¹) Nejvyšší třídou výkonu na kolech je třída, která obsahuje hodnotu $0,9 \times P_{\text{rated}}$. V tomto případě $0,9 \times 120 = 108$.

Tabulka 3

Denormalizované hodnoty standardních výkonových frekvencí z tabulky 1 (pro příklad 2)

Třída výkonu č.	P_{cj} [kW]		Ve městě	Celková jízda
	Od >	Do ≤	Časový podíl, t_{cj} [%]	
1	všechny < - 1,825	- 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	- 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Třída výkonu č.	P _{cj} [kW]		Ve městě	Celková jízda
	Od >	Do ≤	Časový podíl, t _{cj} [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ⁽¹⁾	51,088	všechny > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	všechny > 100,375	—	—

(¹) Nejvyšší třídou výkonu na kolech je třída, která obsahuje hodnotu $0,9 \times P_{\text{rated}}$. V tomto případě $0,9 \times 75 = 67,5$."

3) V příloze V se bod 2.3 nahrazuje tímto:

„2.3. Jako koeficient jízdního zatížení se použijí hodnoty nízké úrovně (VL –Vehicle low). Pokud VL neexistuje nebo pokud je celkové zatížení vozidla (VH) při 80 km/h vyšší než celkové zatížení VL při 80 km/h + 5 %, pak se použije hodnota jízdního zatížení VH. VL a VH jsou definovány v bodě 4.2.1.2 dílčí přílohy 4 k příloze XXI. Jako alternativu může výrobce zvolit použití jízdních zatížení, která byla určena podle ustanovení dodatku 7 k příloze 4a předpisu EHK OSN č. 83 pro vozidlo zařazené do interpolační rodiny.“

4) V příloze VI se bod 5.2.8 nahrazuje tímto:

„5.2.8. Odchylně od bodů 5.2.1 až 5.2.7 výše mohou výrobci, kteří používají vícevrstevné nebo kovové nádrže, zvolit použití těchto přidělených koeficientů propustnosti namísto úplného postupu měření uvedeného výše:

přidělený koeficient propustnosti vícevrstevné/kovové nádrže = 120 mg/24 h“.

5) V příloze VII se bod 3.10 nahrazuje tímto:

„3.10. Jako koeficient jízdního zatížení se použijí hodnoty nízké úrovně (VL –Vehicle low). Pokud VL neexistuje nebo pokud je celkové zatížení vozidla (VH) při 80 km/h vyšší než celkové zatížení VL při 80 km/h + 5 %, pak se použije hodnota jízdního zatížení VH. VL a VH jsou definovány v bodě 4.2.1.2 dílčí přílohy 4 k příloze XXI.“

6) V příloze VIII se bod 3.3 nahrazuje tímto:

„3.3. Jako koeficient jízdního zatížení se použijí hodnoty nízké úrovně (VL –Vehicle low). Pokud VL neexistuje nebo pokud je celkové zatížení vozidla (VH) při 80 km/h vyšší než celkové zatížení VL při 80 km/h + 5 %, pak se použije hodnota jízdního zatížení VH. VL a VH jsou definovány v bodě 4.2.1.2 dílčí přílohy 4 k příloze XXI. Jako alternativu může výrobce zvolit použití jízdních zatížení, která byla určena podle ustanovení dodatku 7 k příloze 4a předpisu EHK OSN č. 83 pro vozidlo zařazené do interpolační rodiny.“

7) V příloze XII se bod 5.4 nahrazuje tímto:

„5.4 Výrobce základního vozidla provede pro určení jízdního zatížení zkoušku vozidla, jež je reprezentativním představitelem dokončeného vozidla vyráběného ve více stupních. Výrobce základního vozidla vypočítá koeficienty jízdního zatížení vozidla H_M a L_M rodiny podle matice jízdního zatížení, jak je stanoveno v bodě 5 dílčí přílohy 4 k příloze XXI, a stanoví emise CO₂ a spotřebu paliva obou vozidel. Výrobce základního vozidla poskytne k dispozici výpočetní nástroj, jehož pomocí se na základě parametrů dokončených vozidel stanoví konečná spotřeba paliva a hodnoty CO₂ podle dílčí přílohy 7 k příloze XXI.“

8) Příloha XXI se opravuje takto:

a) bod 3.2.19 se nahrazuje tímto:

„3.2.19 „Cílovým jízdním zatížením“ se rozumí jízdní zatížení, jež má být reprodukováno na vozidlovém dynamometru.“;

b) dílčí příloha 4 se mění takto:

i) v bodě 5.1.1.1 se řádek odpovídající symbolu „RR“ nahrazuje tímto:

„RR je hodnota třídy valivého odporu pneumatik jednotlivého vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení, kg/t.“;

ii) v bodě 5.1.2.1 se řádek odpovídající symbolu „RR“ nahrazuje tímto:

„RR je hodnota třídy valivého odporu pneumatik jednotlivého vozidla rodiny podle matice jízdního zatížení, kg/t.“;

iii) v bodě 8.2 druhém pododstavci se poslední věta nahrazuje tímto:

„Výsledné hodnoty jízdního odporu jsou hodnoty vypočtené za použití metody uvedené v bodě 5.1 této dílčí přílohy.“;

c) v dílčí příloze 6a se vkládá nový bod 3.7.3, který zní:

„3.7.3 Zejména výfukové emise naměřené při zkoušce ATCT nesmí být vyšší než mezní hodnoty emisí Euro 6 použitelné pro zkoušené vozidlo, jak jsou definovány v tabulce 2 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007.“
