



## ▼ M3

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel			Skupina vozidel	Přidělený profil určení a uspořádání vozidla						
Uspořádání náprav	Uspořádání podvozku	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Dálková doprava	Dálková doprava (EMS)	Regionální doprava	Regionální doprava (EMS)	Městská doprava	Obecní služby	Stavebnictví
6 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti	11	R + T2	R + D + ST	R	R + D + ST		R	R
	Tahač	všechny hmotnosti	12	T + ST	T + ST + T2	T + ST	T + ST + T2			T + ST
6 × 6	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti	(13)							
	Tahač	všechny hmotnosti	(14)							
8 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti	(15)							
8 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti	16							R
8 × 6 8 × 8	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti	(17)							
8 × 2 8 × 4 8 × 6 8 × 8	Tahač	všechny hmotnosti	(18)							
pět náprav, všechna uspořádání	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla nebo tahač	všechny hmotnosti	(19)							

(\*) EMS – evropský modulární systém

(\*\*) U těchto tříd vozidel se tahače považují za nákladní vozidla bez přípojného vozidla, ale se specifickou pohotovostní hmotností tahače.

(\*\*\*) Podskupina „v“ skupin vozidel 4, 5, 9 a 10: tyto profily určení se použijí výhradně u účelových vozidel.

T = tahač

R = nákladní vozidlo bez přípojného vozidla a standardní karoserie

T1, T2 = standardní přípojná vozidla

ST = standardní návěs

D = standardní přívěs

## ▼ M3

Tabulka 2

## Skupiny vozidel pro středně těžká nákladní vozidla

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel			Přidělený profil určení a uspořádání vozidla						
Uspořádání náprav	Uspořádání podvozku	Skupina vozidel	Dálková doprava	Dálková doprava (EMS) (*)	Regionální doprava	Regionální doprava (EMS) (*)	Městská doprava	Obecní služby	Stavebnictví
FWD / 4 × 2F	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla (nebo tahač)	(51)							
	Dodávkové vozidlo	(52)							
RWD / 4 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla (nebo tahač)	53			R		R		
	Dodávkové vozidlo	54			I		I		
AWD / 4 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla (nebo tahač)	(55)							
	Dodávkové vozidlo	(56)							

(\*) EMS – evropský modulární systém

R = standardní karoserie

I = dodávkové vozidlo s integrovanou karoserií

FWD = pohon předních kol

RWD = jedna poháněná náprava, která není přední nápravou

AWD = více než jedna poháněná náprava

## 1.2 Klasifikace vozidel kategorie M

## 1.2.1 Těžké autobusy

## 1.2.2 Klasifikace primárních vozidel

Tabulka 3

## Skupiny vozidel pro primární vozidla

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel		Skupina vozidel <sup>(1)</sup>	Přidělená obecná karoserie		Podskupina vozidel	Přidělený profil určení					
Počet náprav	Kloubové		Nízkopodlažní (LF) / vysokopodlažní (HF) <sup>(2)</sup>	Počet podlaží <sup>(3)</sup>		Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové	
2	ne	P31/32	LF	SD	P31 SD	x	x	x	x		
				DD	P31 DD	x	x	x			
			HF	SD	P32 SD					x	x
				DD	P32 DD					x	x

## ▼ M3

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel		Skupina vozidel <sup>(1)</sup>	Přidělená obecná karoserie		Podskupina vozidel	Přidělený profil určení					
Počet náprav	Kloubové		Nízkopodlažní (LF) / vysokopodlažní (HF) <sup>(2)</sup>	Počet podlaží <sup>(3)</sup>		Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové	
3	ne	P33/34	LF	SD	P33 SD	x	x	x	x		
				DD	P33 DD	x	x	x			
			HF	SD	P34 SD					x	x
				DD	P34 DD					x	x
	ano	P35/36	LF	SD	P35 SD	x	x	x	x		
				DD	P35 DD	x	x	x			
			HF	SD	P36 SD					x	x
				DD	P36 DD					x	x
4	ne	P37/38	LF	SD	P37 SD	x	x	x	x		
				DD	P37 DD	x	x	x			
			HF	SD	P38 SD					x	x
				DD	P38 DD					x	x
	ano	P39/40	LF	SD	P39 SD	x	x	x	x		
				DD	P39 DD	x	x	x			
			HF	SD	P40 SD					x	x
				DD	P40 DD					x	x

(<sup>1</sup>) „P“ označuje základní stupeň klasifikace; dvě čísla oddělená lomítkem označují čísla skupin vozidel, do nichž lze vozidlo zařadit ve fázi úplného nebo dokončeného vozidla.

(<sup>2</sup>) „Nízkopodlažním vozidlem“ se rozumí vozidlo s kódy „CE“, „CF“, „CG“, „CH“, jak je stanoveno v bodě 3 části C přílohy I nařízení (EU) 2018/858.

„Vysokopodlažním vozidlem“ se rozumí vozidlo s kódy „CA“, „CB“, „CC“, „CD“, jak je stanoveno v bodě 3 části C přílohy I nařízení (EU) 2018/858.

(<sup>3</sup>) „SD“ znamená jednopodlažní vozidlo, „DD“ znamená dvoupodlažní vozidlo.

## 1.2.3 Klasifikace úplných vozidel nebo dokončených vozidel

Klasifikace úplných nebo dokončených vozidel, která jsou těžkými autobusy, je založena na následujících šesti kritériích:

- počet náprav;
- kód vozidla podle přílohy I části C bodu 3 nařízení (EU) 2018/858;
- třída vozidla podle bodu 2 předpisu OSN č. 107 (<sup>1</sup>);
- vozidlo s nízkým vstupem (informace „ano/ne“ odvozená z kódu vozidla a typu nápravy), což se určí podle rozhodovacího postupu uvedeného na obrázku 1;
- počet cestujících v dolním podlaží z prohlášení o shodě podle přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 (<sup>2</sup>) nebo rovnocenných dokumentů v případě jednotlivého schválení vozidla;

(<sup>1</sup>) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce (Úř. věst. L 52, 23.2.2018, s. 1).

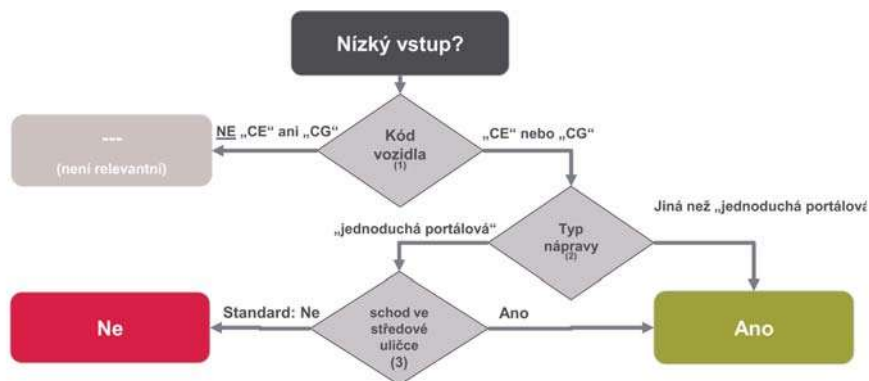
(<sup>2</sup>) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad třem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).

## ▼ M3

(f) výška integrované karoserie, která se určí podle přílohy VIII.

Obrázek 1

Postup rozhodování při určení, zda jde o vozidlo „s nízkým vstupem“:



(1) Kód vozidla uvedený v příloze I části C bodě 3 nařízení (EU) 2018/858 („CE“: nízkopodlažní jednopodlažní; „CG“: kloubové nízkopodlažní jednopodlažní)

(2) Typ nápravy podle přílohy VII bodu 2 nařízení (EU) 2017/2400

(3) Nízkopodlažní vozidlo (podle přílohy I části C bodu 3 nařízení (EU) 2018/858) s alespoň jedním schodem (podle předpisu OSN č. 107, příloha 3 bod 7.7.7 a příloha 4 obrázek 8) ve středové „uličce“ (podle předpisu OSN č. 107, definice 2.15.2.15.1, 2.15.2, 2.15.3 a příloha 4 obrázek 25) před (nejpřednější) hnanou nápravou.

Odpovídající klasifikace, která se použije, je uvedena v tabulkách 4, 5 a 6.

Tabulka 4

Skupiny vozidel pro úplná vozidla a dokončená vozidla, která jsou těžkými autobusy se dvěma nápravami

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel										Přídělný profil určení										
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)	Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nízký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedačka pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)	Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „II+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové				
			I	I +II nebo A	II	II +III	III nebo B													
2	pevné	LF	SD	CE	x	x	x			ne	—	—	31a	x	x	x				
					x	x				ano	—	—	31b1	x	x	x				
							x			ano	—	—	31b2	x	x	x	x			
		DD	CF	x	x	x			—	—	—	31c	x	x	x					
				otevřená střecha	SD	CI	x	x	x	x	x	—	—	—	31d	x	x	x		
							DD	CJ	x	x	x	x	x	—	—	—	31e	x	x	x
	HF	SD	CA			x					—	—	—	32 a				x	x	
						x			—	—	≤ 3 100	32b				x	x			
						x			—	—	> 3 100	32c				x	x			

## ▼ M3

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel											Přidělený profil určení					
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)	Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nizký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedadla pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)	Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „I+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové
			I	I+II nebo A	II	II+III	III nebo B									
							x	—	—	32d				x	x	
	DD	CB			x	x	x	—	≤ 6	32e				x	x	
					x	x	x	—	> 6	32f				x	x	

(\*) V souladu s nařízením (EU) 2018/858.

(\*\*) V souladu s bodem 2 předpisu OSN č. 107.

Tabulka 5

## Skupiny vozidel pro úplná vozidla a dokončená vozidla, která jsou těžkými autobusy se třemi nápravami

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel											Přidělený profil určení									
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)	Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nizký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedadla pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)	Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „I+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové				
			I	I+II nebo A	II	II+III	III nebo B													
3	pevné	LF	SD	CE	x	x	x			ne	—	—	33 a	x	x	x				
					x	x				ano	—	—	33b1	x	x	x				
							x			ano	—	—	33b2	x	x	x	x			
		DD	CF	x	x	x			—	—	—	33c	x	x	x					
				otevřená střecha	SD	CI	x	x	x	x	x	—	—	—	33d	x	x	x		
					DD	CJ	x	x	x	x	x	—	—	—	33e	x	x	x		
	HF	SD	CA			x			—	—	—	34 a				x	x			
							x		—	—	≤ 3 100	34b				x	x			
						x			—	—	> 3 100	34c				x	x			
							x		—	—	—	34d				x	x			
		DD	CB			x	x	x	—	≤ 6	—	34e				x	x			
						x	x	x	—	> 6	—	34f				x	x			

## ▼ M3

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel											Přidělený profil určení							
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)	Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nizký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedadla pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)	Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „II+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové		
			I	I+II nebo A	II	II+III	III nebo B											
kloubové	LF	SD	CG	x	x	x			ne	—	—	35 a	x	x	x			
				x	x				ano	—	—	35b1	x	x	x			
						x			ano	—	—	35b2	x	x	x	x		
		DD	CH	x	x	x			—	—	—	35c	x	x	x			
						x			—	—	—	36 a				x	x	
							x		—	—	≤ 3 100	36b				x	x	
	HF	SD	CC				x		—	—	> 3 100	36c				x	x	
								x		—	—	—	36d				x	x
						x	x	x		—	—	—	36e				x	x
	DD	CD			x	x	x		—	—	—	36f				x	x	
					x	x	x		—	—	—	36f				x	x	
					x	x	x		—	—	—	36f				x	x	

(\*) V souladu s nařízením (EU) 2018/858.

(\*\*) V souladu s bodem 2 předpisu OSN č. 107.

Tabulka 6

## Skupiny vozidel pro úplná vozidla a dokončená vozidla, která jsou těžkými autobusy se čtyřmi nápravami

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel											Přidělený profil určení							
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)	Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nizký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedadla pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)	Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „II+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské	Městské	Předměstské	Meziměstské	Dálkové		
			I	I+II nebo A	II	II+III	III nebo B											
4	pevné	LF	SD	CE	x	x	x			ne	—	—	37 a	x	x	x		
					x	x				ano	—	—	37b1	x	x	x		
							x			ano	—	—	37b2	x	x	x	x	
		DD	CF	x	x	x			—	—	—	37c	x	x	x			
						x	x	x		—	—	—	37d	x	x	x		
						x	x	x	x		—	—	—	37e	x	x	x	
	otevřená střecha	DD	CJ	x	x	x	x	x		—	—	—	37e	x	x	x		

## ▼ M3

Popis prvků týkajících se klasifikace do skupin vozidel											Přidělený profil určení							
Počet náprav	Uspořádání podvozku (pouze vysvětlení)		Kód vozidla (*)	Třída vozidla (**)					Nizký vstup (pouze kód vozidla CE nebo CG)	Sedadla pro cestující v dolním podlaží (pouze kód vozidla CB nebo CD)						Výška integrované karoserie v [mm] (pouze třídy vozidel „I+III“)	Skupina vozidel	Těžké městské
kloubové	HF	SD	CA			x			—	—	—	38 a				x	x	
							x		—	—	≤ 3 100	38b				x	x	
						x		—	—	> 3 100	38c					x	x	
		DD	CB			x	x	x	—	—	—	38d					x	x
						x	x	x	—	≤ 6	—	38e					x	x
						x	x	x	—	> 6	—	38f					x	x
	LF	SD	CG	x	x	x			ne	—	—	39 a	x	x	x			
				x	x				ano	—	—	39b1	x	x	x			
						x			ano	—	—	39b2	x	x	x	x		
		DD	CH	x	x	x			—	—	—	39c	x	x	x			
						x			—	—	—	40 a					x	x
							x		—	—	≤ 3 100	40b					x	x
HF	SD	CC				x		—	—	> 3 100	40c					x	x	
							x	—	—	—	40d					x	x	
			DD	CD			x	x	x	—	≤ 6	—	40e					x
		x			x	x	—	> 6	—	40f					x	x		

(\*) V souladu s nařízením (EU) 2018/858.

(\*\*) V souladu s bodem 2 předpisu OSN č. 107.

2. Metoda stanovování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u těžkých autobusů
  - 2.1 U těžkých autobusů se do výsledků pro emise CO<sub>2</sub> a spotřebu paliva promítnou specifikace úplného vozidla nebo dokončeného vozidla včetně vlastností konečné karoserie a pomocných jednotek. V případě těžkých autobusů vyráběných v jednotlivých stupních se na procesu generování vstupních údajů a vstupních informací a na provozu simulačního nástroje může podílet více než jeden výrobce. U těžkých autobusů se emise CO<sub>2</sub> a spotřeba paliva stanoví na základě těchto dvou různých simulací:
    - (a) pro primární vozidlo;
    - (b) pro úplné vozidlo nebo dokončené vozidlo.
  - 2.2 Pokud je těžký autobus schválen výrobcem jako úplné vozidlo, provedou se simulace jak pro primární vozidlo, tak pro úplné vozidlo.



▼ **M3**

- 2.3 U primárního vozidla zahrnuje vstup do simulačního nástroje vstupní údaje týkající se motoru, převodovky, pneumatik a vstupní informace o podskupině pomocných jednotek<sup>(3)</sup>. Klasifikace do skupin vozidel se provádí podle tabulky 3 na základě počtu náprav a informace, zda se jedná o kloubový autobus, či nikoli. Při simulacích primárního vozidla simulační nástroj přidělí sadu čtyř různých typových karoserií (vysokopodlažní a nízkopodlažní, jednopodlažní a dvoupodlažní karoserie) a simuluje 11 profilů určených uvedených v tabulce 3 pro každou skupinu vozidel pro dvě různé podmínky zatížení. Výsledkem je soubor 22 výsledků pro emise CO<sub>2</sub> a spotřebu paliva pro primární těžký autobus. Simulační nástroj vytvoří soubor informací o vozidle pro počáteční stupeň (VIF<sub>1</sub>), který obsahuje všechna potřebná data, jež se předají do následného výrobního stupně. Soubor VIF<sub>1</sub> obsahuje všechny vstupní údaje, které nejsou důvěrné, výsledky spotřeby energie<sup>(4)</sup> v [MJ/km], informace o primárním výrobcí a příslušné klíče<sup>(5)</sup>.
- 2.4 Výrobce primárního vozidla předá soubor VIF<sub>1</sub> výrobcí odpovědnému za následný výrobní stupeň. Pokud výrobce primárního vozidla poskytne údaje nad rámec požadavků na primární vozidlo stanovených v příloze III, tyto údaje neovlivní výsledky simulace primárního vozidla, ale zapíše se do souboru VIF<sub>1</sub>, aby mohly být zohledněny v pozdějších stupních. Pro primární vozidlo simulační nástroj dále vytvoří soubor záznamů výrobce.
- 2.5 V případě mezivozidla je mezivýrobce odpovědný za podskupinu příslušných vstupních údajů a vstupních informací o konečné karoserii<sup>(6)</sup>. Mezivýrobce nežadá o certifikaci dokončeného vozidla. Mezivýrobce doplní nebo aktualizuje informace důležité pro dokončené vozidlo a použije simulační nástroj k vytvoření aktualizované a hašované verze souboru informací o vozidle (VIF<sub>i</sub>)<sup>(7)</sup>. Soubor VIF<sub>i</sub> se předá výrobcí odpovědnému za následný výrobní stupeň. U mezivozidel zahrnuje soubor VIF<sub>i</sub> také úkol vytváření dokumentace pro schvalovací orgány. U mezivozidel se neprovádějí žádné simulace emisí CO<sub>2</sub> ani spotřeby paliva.
- 2.6 Pokud výrobce provádí úpravy na mezivozidle, úplném vozidle nebo dokončeném vozidle, které by vyžadovaly aktualizace vstupních údajů nebo vstupních informací přidělených primárnímu vozidlu (např. výměna nápravy nebo pneumatik), jedná výrobce provádějící úpravu jako výrobce primárního vozidla s odpovídajícími povinnostmi.
- 2.7 U úplného nebo dokončeného vozidla výrobce doplní a v případě potřeby aktualizuje vstupní údaje a vstupní informace o konečné karoserii předané v souboru VIF<sub>i</sub> z předchozího výrobního stupně a použije simulační nástroj pro výpočet emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva. Pro simulace v této fázi jsou těžké autobusy klasifikovány na základě šesti kritérií uvedených v bodě 1.2.3 do skupin vozidel uvedených v tabulkách 4, 5 a 6. Pro stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva úplných vozidel nebo dokončených vozidel, která jsou těžkými autobusy, provádí simulační nástroj tyto kroky výpočtu:

<sup>(3)</sup> Vstupní informace a vstupní údaje definované v příloze III pro primární vozidla.

<sup>(4)</sup> Výsledky emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva není třeba předkládat prostřednictvím souboru VIF, protože tyto údaje lze vypočítat z výsledků spotřeby energie a známého typu paliva.

<sup>(5)</sup> Obsah souboru VIF je podrobně specifikován v příloze IV části III.

<sup>(6)</sup> Podskupina pro vstupní informace a vstupní údaje definované v příloze III pro úplná a dokončená vozidla.

<sup>(7)</sup> „i“ vyjadřuje počet výrobních stupňů, které byly dosud v procesu provedeny.

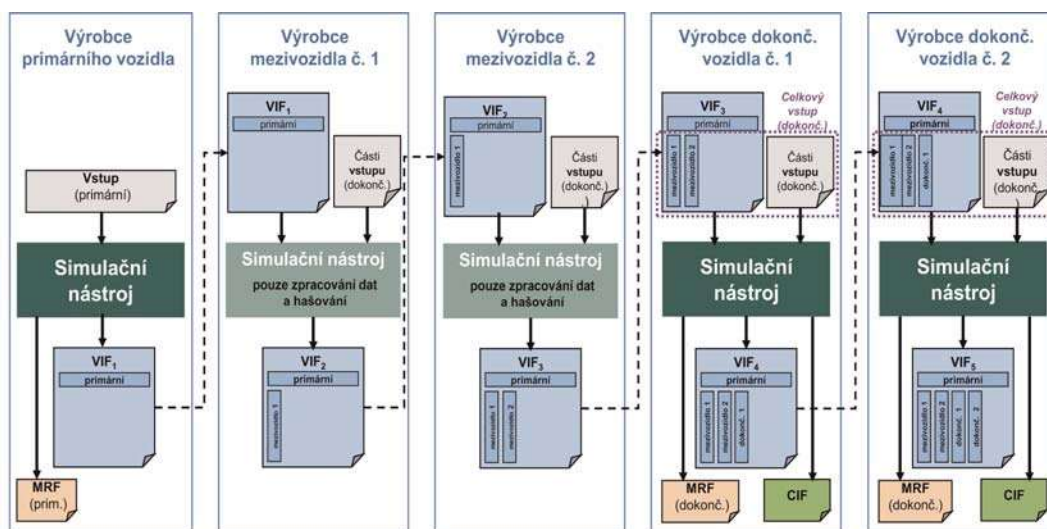
## ▼ M3

- 2.7.1 Krok 1 – Výběr podskupiny primárního vozidla, která odpovídá karoserii úplného nebo dokončeného vozidla (např. „P34 DD“ pro „34f“), a zpřístupnění odpovídajících výsledků spotřeby energie ze simulace primárního vozidla.
- 2.7.2 Krok 2 – Provedení simulací za účelem kvantifikace vlivu karoserie a pomocných zařízení úplného vozidla nebo dokončeného vozidla ve srovnání s generickou karoserií a generickými pomocnými zařízeními, jež jsou zohledněny v simulacích pro primární vozidlo, pokud jde o spotřebu energie. V těchto simulacích se pro soubor údajů o primárním vozidle používají generická data, která nejsou součástí informací předávaných mezi jednotlivými výrobními stupni, jež jsou uvedeny v souboru VIF<sup>(8)</sup>.
- 2.7.3 Krok 3 – Kombinací výsledků spotřeby energie ze simulace primárního vozidla, které jsou k dispozici z kroku 1, s výsledky z kroku 2 se získají výsledky spotřeby energie úplného nebo dokončeného vozidla. Podrobnosti tohoto kroku výpočtu jsou popsány v uživatelské příručce simulačního nástroje.
- 2.7.4 Krok 4 – Výsledky emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva vozidla se vypočítají na základě výsledků kroku 3 a generických specifikací paliva uložených v simulačním nástroji. Kroky 2, 3 a 4 se provádějí samostatně pro každou kombinaci profilů určených podle tabulek 4, 5 a 6 pro skupiny vozidel v podmínkách nízkého i reprezentativního zatížení.
- 2.7.5 Pro úplné vozidlo nebo dokončené vozidlo vytvoří simulační nástroj soubor záznamů výrobce, soubor informací pro zákazníky a také soubor VIF<sub>i</sub>. Soubor VIF<sub>i</sub> se poskytne následnému výrobcí v případě, že vozidlo projde dalším stupněm dokončování.

Obrázek 2 ukazuje tok údajů na příkladu vozidla vyrobeného v pěti výrobních stupních souvisejících s CO<sub>2</sub>.

Obrázek 2

## Příklad toku údajů v případě těžkého autobusu vyrobeného v pěti stupních



<sup>(8)</sup> Viz příloha IV část III bod 1.1.

**▼B***PŘÍLOHA II***POŽADAVKY A POSTUPY SOUVISEJÍCÍ S POUŽÍVÁNÍM SIMULAČNÍHO NÁSTROJE**

1. Postupy, které má výrobce vozidla zavést s ohledem na používání simulačního nástroje
  - 1.1. Výrobce zavede alespoň tyto postupy:
    - 1.1.1 Systém správy údajů zahrnující zajišťování, uchovávání, zpracovávání a získávání vstupních informací a vstupních údajů pro simulační nástroj i zpracování certifikátů týkajících se vlastností rodin konstrukčních částí, rodin samostatných technických celků a rodin systémů souvisejících s emisemi CO<sub>2</sub> a spotřebou paliva. Systém správy údajů musí přinejmenším:
      - a) zajistit použití správných vstupních informací a vstupních údajů pro konkrétní uspořádání vozidla;
      - b) zajistit správný výpočet a použití standardních hodnot;
      - c) ověřit porovnáním kryptografických klíčů, že vstupní soubory konstrukčních částí, samostatných technických celků, systémů nebo v příslušných případech jejich rodin, které se používají pro simulaci, odpovídají vstupním údajům konstrukční části, samostatného technického celku, systému nebo v příslušných případech jejich rodiny, pro které byla certifikace udělena;
      - d) obsahovat chráněnou databázi pro uchovávání vstupních údajů týkajících se rodin konstrukčních částí, rodin samostatných technických celků či rodin systémů a příslušných certifikátů týkajících se vlastností souvisejících s emisemi CO<sub>2</sub> a spotřebou paliva;
      - e) zajistit řádnou správu změn specifikací a aktualizace konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů;
      - f) umožnit následné dohledání konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů poté, co je vozidlo vyrobeno.
    - 1.1.2 Systém správy údajů zahrnující získávání vstupních informací a vstupních údajů a výpočtů pomocí simulačního nástroje a uchovávání výstupních údajů. Systém správy údajů musí přinejmenším:
      - a) zajistit správné použití kryptografických klíčů;
      - b) obsahovat chráněnou databázi pro uchovávání výstupních údajů.
    - 1.1.3 Proces přístupu do speciální elektronické distribuční platformy podle čl. 5 odst. 2 a čl. 10 odst. 1 a 2 a stahování a instalace nejnovějších verzí simulačního nástroje.
    - 1.1.4 Vhodné školení pracovníků pracujících se simulačním nástrojem.
  2. Posouzení schvalovacím orgánem
    - 2.1. Schvalovací orgán ověří, zda byly zavedeny postupy stanovené v bodě 1 týkající se používání simulačního nástroje.

**▼M3****▼B**