

ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/1714

ze dne 16. listopadu 2020,

kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/1119, pokud jde o zkušební metodiku pro některé hybridní elektrické osobní automobily s jiným než externím nabíjením a za účelem zohlednění používání alternativních paliv, a prováděcí rozhodnutí (EU) 2020/1339, pokud jde o zadní obrysové svítílny

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 7. února 2020 výrobci Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover Ltd, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a. s, Toyota Motor Europe a Volkswagen Nutzfahrzeuge společně předložili žádost (dále jen „první žádost“) podle článku 12a prováděcího nařízení Komise (EU) č. 725/2011⁽²⁾ o změnu prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/1119⁽³⁾ za účelem úpravy zkušební metodiky pro některá hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) kategorie M₁.
- (2) Dne 21. dubna 2020 výrobci FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s a Ford-Werke GmbH společně předložili žádost (dále jen „druhá žádost“) podle článku 12a prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 o změnu prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119 za účelem zohlednění použití zkapalněného ropného plynu (LPG), stlačeného zemního plynu (CNG) a ethanolu (E85).
- (3) Komise obě žádosti posoudila v souladu s článkem 11 nařízení (EU) 2019/631, prováděcím nařízením (EU) č. 725/2011 a „technickými pokyny pro přípravu žádostí o schválení inovativních technologií podle nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) č. 510/2011“ (revize z července 2018 (V2))⁽⁴⁾.
- (4) V první žádosti žádají žadatelé o úpravu zkušební metodiky stanovené v příloze prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119 tak, aby se zkušební podmínky pro osobní automobily vybavené motorem s vnitřním spalováním mohly vztahovat i na vozidla NOVC-HEV, u nichž lze použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ podle bodu 1.1.4 dodatku 2 dílčí přílohy 8 k příloze XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 25. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/1119 ze dne 28. června 2019 o schválení účinného vnějšího osvětlení vozidel využívajícího diod vyzařujících světlo pro využití u vozidel s motory s vnitřním spalováním a u hybridních elektromobilů bez externího nabíjení jako inovativní technologie pro snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 176, 1.7.2019, s. 67).

⁽⁴⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/July%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

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

- (5) Na podporu své žádosti poskytli žadatelé důkazy prokazující, že vzhledem k nízkému stupni elektrifikace konkrétní kategorie dotčených vozidel NOVC-HEV nelze určit statisticky významný korekční faktor CO₂ uvedený v bodě 4.1.2 přílohy prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119.
- (6) Vzhledem k předloženým argumentům poukazujícím na nízký stupeň elektrifikace vozidel NOVC-HEV, u nichž lze v souladu s bodem 1.1.4 dodatku 2 dílčí přílohy 8 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂, by měla být tato vozidla pro účely výpočtu snížení emisí CO₂ u dané inovativní technologie považována za rovnocenná vozidlům s motory s vnitřním spalováním. Proto by se na tuto konkrétní kategorii NOVC-HEV měly vztahovat zkušební podmínky pro osobní automobily s motory s vnitřním spalováním stanovené v příloze prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119. Pokud jde o ostatní kategorie vozidel NOVC-HEV, měla by zkušební metodika zůstat nezměněna.
- (7) Pokud jde o druhou žádost, je opodstatněné vyjasnit zkušební metodiku přidáním přepočítacího koeficientu paliva a faktoru spotřeby energie pro paliva LPG a CNG. Vzhledem k omezené dostupnosti paliva E85 na trhu Unie jako celku se však pro účely zkušební metodiky nepovažuje za odůvodněné odlišovat toto palivo od benzínu.
- (8) S přihlédnutím k novým informacím o faktorech použití pro rohové světlometry a statické světlometry k osvětlení zatáčky je vhodné nahradit stávající faktory použití stanovené pro tato světla v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/1119 konzervativnějšími faktory stanovenými v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2020/1339 ⁽⁶⁾.
- (9) Aby byla zajištěna právní jistota, měli by mít výrobci možnost podávat během určitého období žádosti o certifikaci snížení CO₂ schvalovacím orgánům v souladu s prováděcím rozhodnutím (EU) 2019/1119 ve znění ze dne 28. června 2019. Změny stanovené v tomto rozhodnutí nemají vliv na platnost certifikací udělených na základě prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119 v daném znění.
- (10) V žádosti, která byla schválena prováděcím rozhodnutím (EU) 2020/1339, byly předloženy důkazy o tom, že použití účinných svítidel LED v zadních obrysových svítílnách nepřekračuje prahovou hodnotu pro pronikání na trh uvedenou v čl. 2 odst. 2 písm. a) prováděcího nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ⁽⁷⁾ a tato svítidla by proto měla být zahrnuta do oblasti působnosti prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1339. Je tudíž vhodné změnit uvedené rozhodnutí tak, aby zahrnovalo zadní obrysové svítílny.
- (11) Vzhledem k tomu, že snížení CO₂ certifikované podle prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119 lze zohlednit při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce počínaje kalendářním rokem 2021, mělo by toto rozhodnutí vstoupit v platnost neprodleně.
- (12) Prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/1119 a (EU) 2020/1339 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Změny prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/1119

Prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/1119 se mění takto:

- 1) v článku 4 se vkládá nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Je-li inovativní technologie instalována v dvoupalivovém vozidle nebo ve vozidle schopném provozu na flexibilní palivo, zaznamená schvalovací orgán snížení emisí CO₂ takto:

- a) u dvoupalivového vozidla na benzin a plynná paliva snížení emisí CO₂ při použití LPG nebo CNG;

⁽⁶⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/1339 ze dne 23. září 2020 o schválení účinného vnějšího osvětlení vozidel využívajícího diod vyzařujících světlo jako inovativní technologie pro snižování emisí CO₂ z některých lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ve vztahu k celosvětově harmonizovanému zkušebnímu postupu pro lehká vozidla (Úř. věst. L 313, 28.9.2020, s. 4).

⁽⁷⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ze dne 25. dubna 2014, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 125, 26.4.2014, s. 57).

b) u vozidla na flexibilní palivo provozovaného na benzin a E85 snížení emisí CO₂ při použití benzínu.“;

2) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Přechodné období a kódy ekologických inovací

1) Do 24. března 2021 může výrobce požádat schvalovací orgán o certifikaci snížení emisí CO₂ podle tohoto rozhodnutí ve znění ze dne 28. června 2019. V takovém případě je třeba v dokumentaci o schválení typu uvést kód ekologické inovace č. 28.

2) Pokud výrobce žádá schvalovací orgán o certifikaci snížení emisí CO₂ na základě tohoto rozhodnutí bez odkazu na jeho znění ze dne 28. června 2019, uvede se do dokumentace o schválení typu kód ekologické inovace č. 37.

3) Snížení emisí CO₂ zaznamenané pomocí kódů ekologické inovace č. 28 nebo č. 37 je možné zohlednit při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce počínaje kalendářním rokem 2021.“;

3) příloha se mění takto:

a) bod 2 se mění takto:

i) položka CF se nahrazuje tímto:

„CF – přepočítací koeficient podle tabulky 5“;

ii) položka V_{pe} se nahrazuje tímto:

„V_{pe} – spotřeba na efektivní výkon podle tabulky 4“;

b) bod 4.1.1 se mění takto:

i) nadpis se nahrazuje tímto:

„4.1.1. Osobní automobily vybavené motorem s vnitřním spalováním a vozidla NOVC-HEV kategorie M₁, u nichž lze použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ v souladu s bodem 1.1.4 dodatku 2 dílčí přílohy 8 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151“;

ii) tabulka 4 se nahrazuje tímto:

„Tabulka 4

Spotřeba na efektivní výkon

Typ motoru	Spotřeba na efektivní výkon (V _{pe}) [l/kWh]
Benzinový/E85	0,264
Benzinový/E85 s turbodmychadlem	0,280
Naftový	0,220
LPG	0,342
LPG s turbodmychadlem	0,363
Spotřeba na efektivní výkon (V _{pe}) [m ³ /kWh]	
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) s turbodmychadlem	0,275“;

iii) výraz „CF: přepočítací koeficient (l/100 km) - (g CO₂/km) [gCO₂/l] podle tabulky č. 5:“ se nahrazuje tímto:

„CF: přepočítací koeficient podle tabulky 5.“;

iv) tabulka 5 se nahrazuje tímto:

„Tabulka 5

Přepočítací koeficient podle paliva

Druh paliva	Přepočítací koeficient (CF) [gCO ₂ /l]
Benzin/E85	2 330
Nafta	2 640
LPG	1 629
	Přepočítací koeficient (CF) [gCO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795“;

v) v tabulce 6 se položky pro rohový světlomet a statický světlomet k osvětlení zatáčky nahrazují tímto:

„Rohový světlomet	0,019
Statický světlomet k osvětlení zatáčky	0,039“;

c) bod 4.1.2 se mění takto:

i) nadpis se nahrazuje tímto:

„4.1.2. Vozidla NOVC-HEV nespádající do oblasti působnosti bodu 4.1.1.“;

ii) název tabulky 7 se nahrazuje tímto:

„Účinnost DC-DC měniče pro různá zapojení světel ve vozidle“;

d) bod 4.2 se mění takto:

i) název bodu 4.2.1 se nahrazuje tímto:

„4.2.1. Osobní automobily vybavené motorem s vnitřním spalováním a vozidla NOVC-HEV kategorie M₁, u nichž lze použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ v souladu s bodem 1.1.4 dodatku 2 dílčí přílohy 8 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151“;

ii) název bodu 4.2.2 se nahrazuje tímto:

„4.2.2. Vozidla NOVC-HEV nespádající do oblasti působnosti bodu 4.2.1.“

Článek 2

Změny prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1339

Prováděcí rozhodnutí (EU) 2020/1339 se mění takto:

1) v článku 1 se doplňuje nové písmeno n), které zní:

„n) zadní obrysové svítilně.“;

2) příloha se mění takto:

a) v tabulce 3 se doplňuje tato položka:

„zadní obrysová svítilna	12“;
--------------------------	------

b) v tabulce 4 se doplňuje tato položka:

„zadní obrysová svítilna	0,36“.
--------------------------	--------

*Článek 3***Vstup v platnost**

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost sedmým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 16. listopadu 2020.

Za Komisi
Ursula VON DER LEYEN
předsedkyně
