

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2023/1634

ze dne 5. června 2023,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla

(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. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8 druhý pododstavec a čl. 15 odst. 8 tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Příloha I nařízení (EU) 2019/631 stanoví podrobné metody výpočtu cílů pro specifické emise pro výrobce osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.
- (2) Podle ustanovení nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽²⁾ vycházejí emisní normy CO₂ od 1. ledna 2021 z údajů o emisích CO₂ zjištěných v souladu s celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla (WLTP). Příloha I nařízení (EU) 2019/631 byla změněna nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2173 ⁽³⁾ s ohledem na zavedení postupu WLTP, a to objasněním způsobu stanovení cílů pro specifické emise pro jednotlivé typy výrobců. Pro výrobce, kteří jsou členy sdružení, je však nutné další objasnění, aby bylo možné stanovit metodu výpočtu cílů pro specifické emise pro kalendářní roky 2021 až 2024.
- (3) Část A přílohy I nařízení (EU) 2019/631 stanoví metodu výpočtu cílových hodnot výjimek platných v kalendářních letech 2021 až 2024. Z důvodu právní jistoty je nezbytné upřesnit metodu výpočtu také pro cílové hodnoty výjimek použitelné v kalendářních letech 2025 až 2028, jak je uvedeno v čl. 10 odst. 4 druhém pododstavci písm. c) uvedeného nařízení.

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

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2173 ze dne 16. října 2020, kterým se mění přílohy I, II a III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 s cílem aktualizovat parametry sledování a objasnit některé aspekty související se změnou v regulačním zkušebním postupu (Úř. věst. L 433, 22.12.2020, s. 1).

- (4) Aby se rozlišilo mezi případem úplných a neúplných základních vozidel, měla by být upravena definice zkušební hmotnosti („TM“) pro průměrnou zkušební hmotnost vyjádřenou v kilogramech u všech nových lehkých užitkových vozidel, stanovená v části B bodě 6.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/631.
- (5) Přílohy II a III nařízení (EU) 2019/631 stanoví druh a formát údajů o nových osobních automobilech a nových lehkých užitkových vozidlech, které mají členské státy nebo výrobci shromažďovat a každoročně předávat Komisi. Na základě získaných zkušeností se ukázalo, že některé parametry sledování by mohly být odstraněny, aby se usnadnil proces sledování, neboť tyto parametry se nepoužívají pro výpočet cílů pro specifické emise nebo průměrných specifických emisí, a měly by proto být odstraněny, aniž by se tím omezilo důkladné posouzení plnění cílů pro specifické emise ze strany výrobců. Kromě toho je nutné doplnit některé nové parametry, zejména pro účely ověřování emisí CO₂ u vozidel v provozu. Tyto změny parametrů je třeba zohlednit u typu údajů, které mají být shromažďovány podle části A přílohy II a části A přílohy III nařízení (EU) 2019/631, jakož i u formátů shromažďovaných údajů podle části B přílohy II a části B přílohy III uvedeného nařízení.
- (6) V příloze III nařízení (EU) 2019/631 je podrobně popsán postup, podle kterého výrobci vypočítávají hodnoty emisí CO₂ a hmotnosti v případě lehkých užitkových vozidel, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních. V případě jednotlivého neúplného základního vozidla se hmotnost vozidla vypočítá podle části A bodu 1.2.4 přílohy III nařízení (EU) 2019/631, přičemž se zohlední hodnota hmotnosti karoserie (B₀), která byla pro výpočty týkající se kalendářního roku 2021 stanovena na 1,375. Pro kalendářní roky 2022 až 2024 by tato hodnota měla být revidována na základě průměrné hmotnosti v provozním stavu nových neúplných základních vozidel registrovaných v Unii v kalendářních letech 2018, 2019 a 2020.
- (7) Vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici konečné údaje ze sledování emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel za kalendářní rok 2020, nemohla být revize hodnoty B₀ dokončena do 31. října 2021, jak je stanoveno v části A bodě 1.2.4 přílohy III nařízení (EU) 2019/631. Vzhledem k tomu, že revize hodnoty B₀ pouze na základě údajů za kalendářní roky 2018 a 2019 by vyústila v hodnotu, která by se velmi blížila současné hodnotě B₀, a v zájmu usnadnění provádění a zajištění právní jistoty pro dotčené výrobce je vhodné pro kalendářní rok 2022 zachovat stávající platnou hodnotu B₀. Pro kalendářní roky 2023 a 2024 byla revidovaná hodnota B₀ vypočtena na základě konečných údajů ze sledování lehkých užitkových vozidel za kalendářní roky 2018, 2019 a 2020. V zájmu zajištění právní jistoty pro výrobce po roce 2024 je navíc nutné vyjasnit, že revidovaná hodnota B₀ zůstává použitelná i v letech po roce 2024.
- (8) Je třeba objasnit, jak lépe zohlednit různé způsoby určení aerodynamického vlivu v rámci výpočtu kontrolní hodnoty emisí CO₂ v případě neúplných základních vozidel kategorie N1.
- (9) Část B přílohy III nařízení (EU) 2019/631 obsahuje některé informace týkající se konkrétně regulačního zkušebního postupu NEDC, které jsou již zastaralé, a měly by být proto zrušeny.
- (10) Nařízení (EU) 2019/631 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

- 1) Příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.
- 2) příloha II se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.
- 3) Příloha III se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Ode dne 1. ledna 2024 se použijí tato ustanovení:

- a) bod 1 písm. a) podbody ii) a iii) a bod 2 písm. b) a c) přílohy II;
- b) bod 1 písm. a) podbody iii) a v) a bod 3 písm. c) a e) přílohy III.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 5. června 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha I nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Část A se mění takto:

a) doplňuje se nový bod 3d, který zní:

„3d. Pro sdružení vytvořené v souladu s článkem 6 se referenční cíl pro specifické emise WLTP určí na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ vypočítaných pro toto sdružení jako celek.

V případě sdružení nově vytvořeného v letech 2021 až 2024 nebo změny členství ve sdružení, které existovalo v roce 2020, se referenční cíl pro specifické emise WLTP vypočítá na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ pro toto nové sdružení jako celek.“;

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

„c) pro výrobce, kterému byla v souladu s čl. 10 odst. 4 udělena výjimka pro kterýkoli z kalendářních roků od roku 2025 do roku 2028, se cíl pro specifické emise (cílová hodnota výjimky₂₀₂₅₋₂₀₂₈) vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{naměřené}} \cdot WLTP_{CO_2, \text{ind}}}{WLTP_{CO_2} \cdot NEDC_{CO_2, \text{ind}}} \cdot \text{Cíl}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

Pro výrobce, který v roce 2020 nebyl odpovědný za registraci nových osobních automobilů nebo pro kterého je hodnota $WLTP_{CO_2}$ podle bodu 3 nebo $NEDC_{CO_2}$ podle bodu 3 nulová, se cíl pro specifické emise (cílová hodnota výjimky₂₀₂₅₋₂₀₂₈) vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Cíl}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

kde:

$WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$	je průměrná hodnota všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020, jejichž $WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$ je vymezen v bodě 6.0;
$WLTP_{CO_2}$	je průměrná hodnota $WLTP_{CO_2}$ podle definice v bodě 3 všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020;
$NEDC_{CO_2}$	je průměrná hodnota $NEDC_{CO_2}$ podle definice v bodě 3 všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020;
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	se rovná $WLTP_{CO_2}$ podle definice v bodě 3;
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	se rovná $NEDC_{CO_2}$ podle definice v bodě 3;
redukční faktor ₂₀₂₅	je snížení uvedené v čl. 1 odst. 4 písm. a);
Cíl_{2021}	představuje snížení průměrných specifických emisí CO ₂ dotčeného výrobce v roce 2007 o 45 %.“;

2) Část B se mění takto:

a) doplňuje se nový bod 3d, který zní:

„3d. Pro sdružení vytvořené v souladu s článkem 6 se referenční cíl pro specifické emise WLTP určí na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ vypočítaných pro toto sdružení jako celek.

V případě sdružení nově vytvořeného v letech 2021 až 2024 nebo změny členství ve sdružení, které existovalo v roce 2020, se referenční cíl pro specifické emise WLTP vypočítá na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{ci2020}$ pro toto nové sdružení jako celek.“;

b) v bodě 6.2.1. se znění:

„TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce;“

nahrazuje tímto:

„TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce.

V případě úplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem se za zkušební hmotnost považuje zkušební hmotnost tohoto základního vozidla.

V případě neúplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem se za hodnotu zkušební hmotnosti považuje hodnota DM_{base} stanovená podle přílohy III části A bodu 1.2.4 písm. a);“.

—

PŘÍLOHA II

Příloha II nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Část A se mění takto:

a) bod 1a se mění takto:

i) uvozující věta se nahrazuje tímto:

„Členské státy zaznamenají za každý kalendářní rok u každého nového osobního automobilu registrovaného jako vozidlo kategorie M₁ na svém území tyto podrobné údaje a předají je Komisi v souladu s čl. 7 odst. 2 ve formátu stanoveném v části B oddílu 2 A.“;

ii) vkládá se nový bod 5a), který zní:

„5a) identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“;

iii) vkládá se nový bod 9a), který zní:

„9a) znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu“;

iv) body 19), 22), 23) a 24) se zrušují;

v) druhý pododstavec se zrušuje;

b) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1a. se zjišťují z prohlášení o shodě týkajícího se příslušného osobního automobilu, pokud není v části B oddílu 2 A této přílohy uvedeno jinak.“;

2) v části B oddílu 2 A se tabulka mění takto:

a) v prvním sloupci se v první položce nadpis „Odkaz na bod 1 a 1a části A“ nahrazuje tímto:

„Odkaz na bod 1a. části A“;

b) vkládá se nový bod 5a), který zní:

„5a)	Identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení	0.2.3.4. 0.2.3.5“;
------	---	-----------------------

c) vkládá se nový bod 9a), který zní:

„9a)	Znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu	47“;
------	---	------

d) bod 14) se nahrazuje tímto:

„14)	Druh paliva	26
	Režim paliva	26.1 23 (v případě bateriových elektrických vozidel) 23.1 (v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením)“;

e) položky 19), 19), 22), 23) a 24) se zrušují;

f) poznámka 4 se zrušuje.

PŘÍLOHA III

Příloha III nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Část A se mění takto:

a) bod 1.1a se mění takto:

i) nadpis a uvozující věta se nahrazují tímto:

„1.1a. Hlášení členských států o vozidlech registrovaných jako vozidla kategorie N₁

Členské státy zaznamenávají za každý kalendářní rok u každého nového úplného nebo dokončeného lehkého užitkového vozidla registrovaného jako vozidlo kategorie N1 na svém území tyto podrobné údaje a předávají je Komisi v souladu s čl. 7 odst. 2 ve formátu stanoveném v části C oddílu 2a:“;

ii) bod 1) se nahrazuje tímto:

„1) výrobce (v případě dokončených vozidel: výrobce základního vozidla)“;

iii) vkládá se nový bod 5a), který zní:

„5a) identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení“;

iv) vkládá se nový bod 7a), který zní:

„7a) úplné nebo dokončené vozidlo“;

v) vkládá se nový bod 9a), který zní:

„9a) znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu“;

vi) bod 12) se nahrazuje tímto:

„12) hmotnost úplného nebo dokončeného vozidla v provozním stavu“;

vii) vkládá se nový bod 12a), který zní:

„12a) v případě dokončených vozidel hmotnost základního vozidla v provozním stavu“;

viii) body 19), 23), 24) a 25) se zrušují;

ix) druhý pododstavec se zrušuje;

b) body 1.2.1. a 1.2.1.2a. se zrušují;

c) bod 1.2.2. se mění takto:

i) uvozující věta se nahrazuje tímto:

„Pro každé nové dokončené vozidlo nahlášené členskými státy v souladu s bodem 1.1a. oznámí výrobce základního vozidla Komisi údaje uvedené v písmenech a) a b) tohoto bodu pro každé základní vozidlo se stejným identifikačním číslem vozidla, jaké má dokončené vozidlo. Údaje se nahlásí do tří měsíců od oznámení předběžných údajů výrobcí v souladu s čl. 7 odst. 4 druhým pododstavcem.“;

ii) písmeno a) se mění takto:

— podbod ii) se nahrazuje tímto:

„identifikátor interpolační rodiny vozidla podle bodu 6.2.6 předpisu OSN č. 154“;

— podbody iv), v) a viii) se zrušují;

— podbod vii) se nahrazuje tímto:

„vii) hmotnost neúplného základního vozidla v provozním stavu.“;

iii) v písmenu b) se podbod iv) nahrazuje tímto:

„iv) hmotnost úplného základního vozidla v provozním stavu.“;

d) v bodě 1.2.3 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud výrobce základního vozidla neoznámil údaje uvedené v bodě 1.2.2, použijí se pro určení, zda vozidlo spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, a k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ a cíle pro specifické emise pro dotčeného výrobce základního vozidla specifické emise CO₂ a hmotnost v provozním stavu nahlášené členskými státy pro související dokončené vozidlo v souladu s bodem 1.1a.“;

e) bod 1.2.4 se mění takto:

i) uvozující věta se nahrazuje tímto:

„Počínaje kalendářním rokem 2020 vypočítá výrobce kontrolní hodnoty CO₂ pro každé ze svých jednotlivých neúplných základních vozidel metodou interpolace uvedenou v bodech 3.2.3.2 nebo 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 za použití stejné metodiky, jaká platila pro ES schválení typu základního vozidla z hlediska jeho emisí, kde pojmy odpovídají definicím v uvedených bodech s těmito výjimkami:“;

ii) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) hmotnost jednotlivého vozidla

Pojem „TM_{ind}“ uvedený v bodech 3.2.3.2.2.1 nebo 3.2.4.1.1.1 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla, DM_{base}. Je-li DM_{base} nižší než zkušební hmotnost vozidla při nízké úrovni z interpolační rodiny (TM_L), nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_L. Je-li DM_{base} vyšší než zkušební hmotnost vozidla při vysoké úrovni z interpolační rodiny (TM_H), nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_H.

Ke stanovení DM_{base} se použije následující vzorec:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

kde:

MRO _{base}	je hmotnost základního vozidla v provozním stavu, jak je definována v bodě 3.2.5 předpisu OSN č. 154;
B ₀	je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375 do kalendářního roku 2022 a na 1,351 pro kalendářní roky 2023 až 2034;
TPMLM	je maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, jak je definována v bodě 3.2.23 předpisu OSN č. 154.“;

iii) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) valivý odpor jednotlivého vozidla

Valivý odpor základního vozidla se použije pro účely bodu 3.2.3.2.2.2 nebo 3.2.4.1.1.2 přílohy B7 předpisu OSN č. 154.“

iv) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Aerodynamický vliv jednotlivého vozidla

V případě neúplného základního vozidla, které patří do rodiny podle matice jízdního zatížení, výrobce určí výraz „A_{f,ind}“ uvedený v bodě 3.2.4.1.1.3 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 v souladu s jednou z následujících variant:

i) čelní plocha reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení, v m²;

ii) střední hodnota čelní plochy vozidla při vysoké úrovni a při nízké úrovni z interpolační rodiny, v m²;

iii) čelní plocha vozidla při vysoké úrovni z interpolační rodiny v případě, že se metoda interpolace nepoužije, v m².

V případě neúplného základního vozidla, které nepatří do rodiny podle matice jízdního zatížení, se výraz „ $f_{2,ind}$ “ uvedený v bodě 3.2.3.2.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 stanoví jako jedna z následujících hodnot:

- i) střední hodnota výrazů „ $f_{2,L}$ “ a „ $f_{2,H}$ “ uvedených v daném bodě;
- ii) výraz „ $f_{2,H}$ “ uvedený v daném bodě.“;

f) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1.1.a. se zjišťují z prohlášení o shodě týkající se příslušného lehkého užitkového vozidla, pokud není v části C oddílu 2a uvedeno jinak.“;

2) Část B se zrušuje;

3) v části C se oddíl 2a mění takto:

a) nadpis prvního sloupce „Odkaz na bod 1 a 1a části A“ se nahrazuje tímto:

„Odkaz na část A bod 1.1a“;

b) bod 1) se nahrazuje tímto:

„1)	Název výrobce (standardní označení EU) ⁽¹⁾	Název přidělený Komisí
	Název výrobce ⁽²⁾	0.5, v případě vozidel podléhajících víceúrovňovému schválení typu 0.5.1 (název výrobce základního vozidla)“;

c) vkládá se nový bod 5a), který zní:

„5a)	Identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení	0.2.3.4. 0.2.3.5.“;
------	---	------------------------

d) vkládá se nový bod 7a), který zní:

„7a)	Úplné nebo dokončené vozidlo	0.4“;
------	------------------------------	-------

e) vkládá se nový bod 9a), který zní:

„9a)	Znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu	47“;
------	---	------

f) bod 12) se nahrazuje tímto:

„12)	Hmotnost úplného nebo dokončeného vozidla v provozním stavu	13“;
------	---	------

g) vkládá se nový bod 12a), který zní:

„12a)	Hmotnost základního vozidla v provozním stavu (v případě dokončeného vozidla)	14“;
-------	---	------

h) bod 14) se nahrazuje tímto:

„14)	Druh paliva	26
	Režim paliva	26.1 23 (v případě bateriových elektrických vozidel) 23.1 (v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením)“;

i) bod 22) se nahrazuje tímto:

„22)	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (TPMLM)	16.1“;
------	---	--------

j) položky 19), 23), 24) a 25) se zrušují;

k) poznámka 4 se zrušuje.
