

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2019/986**ze dne 7. března 2019,****kterým se mění přílohy I a II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011, pokud jde o sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel, která prošla postupem víceetapového schválení typu****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 9 druhý pododstavec a čl. 13 odst. 6 čtvrtý pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Od 1. září 2019 budou všechna lehká užitková vozidla podléhat novému regulativnímu zkušebnímu postupu pro měření emisí CO₂ a spotřeby paliva u lehkých užitkových vozidel, celosvětově harmonizovanému zkušebnímu postupu pro lehká vozidla (WLTP), stanovenému v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁽²⁾, který nahradí nový evropský jízdní cyklus (NEDC) stanovený v nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁽³⁾. Je proto nutné zavést novou metodiku stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva v případě vozidel kategorie N1, která prošla postupem víceetapového schválení typu (dále jen „vozidla vyráběná ve více fázích“).
- (2) Podle nařízení (EU) č. 510/2011 musí být specifické emise CO₂ vozidel vyráběných ve více fázích připsány výrobcí základního vozidla. Aby výrobce základního vozidla mohl účinně a s dostatečnou jistotou plánovat plnění svých cílů pro specifické emise, je nutné zavést takovou metodiku, která zajistí, aby emise CO₂ a hmotnost neúplného základního vozidla připsané tomuto výrobcí, byly známy v okamžiku výroby a prodeje neúplného základního vozidla, a nikoli až v okamžiku, kdy výrobce zapojený v posledním stupni výroby uvede na trh dokončené vozidlo.
- (3) Při určování emisí CO₂ neúplného základního vozidla je vhodné používat metodu interpolace stanovenou v nařízení (EU) 2017/1151, přičemž by specifické vstupní hodnoty měly být zvoleny tak, aby výsledné hodnoty emisí CO₂ a hmotnosti byly co nejreprezentativnější pro hodnoty posléze stanovené pro finální dokončené vozidlo. V zájmu soudržnosti by měl výpočet cíle pro specifické emise výrobce základního vozidla brát v úvahu hodnoty hmotnosti stanovené pro tento účel.
- (4) Výrobce základního vozidla by měl Komisi oznamovat vstupní hodnoty použité v metodě interpolace, jakož i hodnoty emisí CO₂ a hmotnosti neúplného základního vozidla. Zároveň by členské státy měly i nadále Komisi oznamovat specifické emise CO₂ a hmotnost finálních dokončených vozidel.
- (5) Komise by měla na základě těchto oznámených údajů průběžně posuzovat reprezentativnost hodnot emisí CO₂ základních vozidel a informovat výrobce o všech zjištěných rozdílech. V případě významných a přetrvávajících rozdílů mezi průměrnými specifickými emisemi CO₂ finálních dokončených vozidel a průměrem kontrolních hodnot CO₂ stanovených pro výrobce základního vozidla by ke zjištění toho, zda výrobci plní své cíle pro specifické emise, měly být použity hodnoty pro finální dokončená vozidla.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽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 (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).

(6) Přílohy I a II nařízení (EU) č. 510/2011 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Přílohy I a II nařízení (EU) č. 510/2011 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 7. března 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy I a II nařízení (EU) č. 510/2011 se mění takto:

1) v bodě 1 písm. c) přílohy I se doplňuje nový odstavec, který zní:

„V případě neúplných vozidel vyráběných ve více fázích uvedených v příloze II části A bodě 1a se místo hodnoty M použije kontrolní hmotnost (M_{mon}). K výpočtu kontrolní hmotnosti se použije následující vzorec:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

kde

MRO_{base} a B_0 jsou definovány v příloze II části A bodě 1a.1 písm. a).“

2) v příloze II se část A mění takto:

- a) bod 1.2 se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2021;
- b) vkládají se nové body 1a, 1a.1, 1b a 1c, které znějí:

„1a. Specifické emise CO₂ vozidel vyráběných ve více fázích kategorie N1 stanovené podle nařízení (EU) 2017/1151

S účinkem od 1. září 2019 musí výrobce pro každé neúplné základní vozidlo kategorie N1, na které se vztahuje víceetapňové schválení typu podle směrnice 2007/46/ES, určit a oznámit Komisi specifické emise CO₂ tohoto základního vozidla (dále jen „kontrolní emise CO₂“) v souladu s metodikou stanovenou v bodě 1a.1.

Komise použije kontrolní emise CO₂ neúplného základního vozidla, které jí byly oznámeny podle prvního odstavce, k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce základního vozidla v kalendářním roce, v němž je dokončené vozidlo vyráběné ve více fázích zaregistrováno, s výjimkou případů, kdy jsou splněny podmínky uvedené v bodě 1b.

V případě úplných základních vozidel se pro účely sledování emisí CO₂ použijí emise CO₂ a hmotnost tohoto vozidla v provozním stavu.

1a.1 Výpočet specifických emisí CO₂ neúplného základního vozidla

Výrobce základního vozidla vypočítá kontrolní hodnoty CO₂ neúplného základního vozidla metodou interpolace uvedenou v bodech 3.2.3.2 nebo 3.2.4 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 v závislosti na metodice použité pro schválení typu základního vozidla z hlediska emisí, kde výrazy odpovídají definicím v uvedeném bodě s těmito výjimkami:

a) Hmotnost vozidla

Výraz „ TM_{ind} “ uvedený v bodech 3.2.3.2.2.1 a 3.2.4.1.1.1 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla (DM_{base}) nebo případně zkušební hmotností při nízké úrovni – Vehicle Low (TM_{L}) nebo zkušební hmotností při vysoké úrovni – Vehicle High (TM_{H}).

Ke stanovení DM_{base} se použije následující vzorec:

$$DM_{\text{base}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

kde

MRO_{base} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu, jak je definována v bodě 3.2.5 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

B_0 je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375

M_{VL} je reprezentativní hmotnost zatížení vozidla, což znamená 28 % maximálního zatížení vozidla, kde maximální zatížení vozidla je definováno jako maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla minus hmotnost základního vozidla v provozním stavu vynásobeno B_0 , minus 25 kg

Hodnota B_0 se vypočítá jako vážený průměr poměru mezi součtem hmotnosti neúplných základních vozidel v provozním stavu pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v kalendářním roce a standardní přidané hmotnosti vypočtené v souladu s oddílem 5 přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008 a hmotnosti základních vozidel v provozním stavu pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích, která byla registrována v kalendářních letech 2015, 2016 a 2017.

Hodnota B_0 se do 31. října 2021 upraví na základě příslušných hodnot hmotnosti vozidel vyráběných ve více fázích registrovaných v kalendářních letech 2018, 2019 a 2020, které se vypočítají podle těchto vzorců:

Vzorec 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

kde

A_y je vážený průměr poměru mezi M_{fi} a M_{bi}

M_{fi} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu navýšená o standardně přidanou hmotnost, jak je definována v oddíle 5 přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008

M_{bi} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu

n je počet základních vozidel pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v daném kalendářním roce

Vzorec 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

kde

A_i je vážený průměr vypočtený podle vzorce 1

n_i je počet základních vozidel pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v kalendářním roce

Pokud je standardní hmotnost základního vozidla DM_{base} nižší než zkušební hmotnost při nízké úrovni – Vehicle Low (TM_L) vozidla z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_L

Pokud je standardní hmotnost základního vozidla DM_{base} vyšší než zkušební hmotnost při vysoké úrovni – Vehicle High (TM_H) vozidla z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_H

b) Valivý odpor vozidla

Valivý odpor základního vozidla se použije pro účely bodu 3.2.3.2.2.2 nebo 3.2.4.1.1.2 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151.

c) Čelní plocha

V případě neúplného základního vozidla, které patří do rodiny podle matice jízdního zatížení, výrobce určí výraz „ A_f “ uvedený v bodě 3.2.3.2.2.3 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 v souladu s jednou z následujících variant:

- i) čelní plocha reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení ($v \text{ m}^2$);
- ii) střední hodnota při vysoké úrovni (Vehicle High) a při nízké úrovni (Vehicle Low) čelní plochy vozidla z interpolační rodiny ($v \text{ m}^2$);
- iii) čelní plocha při vysoké úrovni (Vehicle High) vozidla z interpolační rodiny v případě, že se metoda interpolace nepoužije ($v \text{ m}^2$).

V případě neúplného základního vozidla, které nepatří do rodiny podle matice jízdního zatížení, se použije hodnota čelní plochy při vysoké úrovni vozidla z interpolační rodiny.

1b. Reprezentativnost kontrolní hodnoty CO₂

Komise každý rok, počínaje kalendářním rokem 2020, posoudí reprezentativnost průměrných kontrolních hodnot CO₂ nahlášených výrobcem základního vozidla v porovnání s průměrem specifických emisí CO₂ dokončených vozidel registrovaných v příslušném kalendářním roce a informuje o tom výrobce základního vozidla.

Pokud toto posouzení ukáže, že mezi průměrem specifických emisí CO₂ všech dokončených vozidel a průměrem kontrolních emisí CO₂ všech souvisejících základních vozidel výrobce byl zaznamenán během každého ze dvou po sobě následujících kalendářních roků rozdíl ve výši 4 % nebo více, použije Komise k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ základních vozidel výrobce nebo seskupení výrobců v daném roce průměr specifických emisí CO₂ dokončených vozidel v následujícím kalendářním roce. V případě přetrvávajících rozdílů se tento výpočet každé tři roky zopakuje.

1c. Hlášení údajů výrobcí základních vozidel

Výrobci základních vozidel oznámí Komisi do 28. února každého roku pro každé neúplné nebo úplné základní vozidlo, na které se vztahuje víceúrovňové schválení typu a které prodali v Unii v předchozím kalendářním roce, následující údaje:

- a) identifikační číslo vozidla;
 - b) identifikátor interpolační rodiny;
 - c) specifické emise CO₂ základního vozidla;
 - d) čelní plochu (s uvedením použité varianty);
 - e) valivý odpor základního vozidla;
 - f) monitorovací hmotnost;
 - g) hmotnost základního vozidla v provozním stavu;
 - h) reprezentativní hmotnost nákladu vozidla, jak je definována v bodě 1a.1 této přílohy.“;
- c) bod 2 se nahrazuje tímto:

„Údaje uvedené v bodu 1 se zjišťují z prohlášení o shodě nebo jsou v souladu s prohlášením o shodě příslušného lehkého užitkového vozidla, které vystavuje výrobce. Ostatní podrobnosti se zjišťují z dokumentace schválení typu nebo z informací ohlášených výrobcem základního vozidla podle bodu 1c. Členské státy zavedou nezbytná opatření, jimiž zajistí dostatečnou přesnost postupu monitorování. Pokud prohlášení o shodě uvádí minimální i maximální hmotnost lehkého užitkového vozidla, použijí členské státy pro účely tohoto nařízení pouze maximální hodnotu. V případě vozidel na dvojí palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.“
