

# NARIADENIA

## DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/22

z 31. októbra 2019,

**ktorým sa menia prílohy I a III k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o monitorovanie emisií CO<sub>2</sub> z nových ľahkých úžitkových vozidiel typovo schválených v rámci viacstupňového procesu**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 7 ods. 8 a článok 15 ods. 8,

keďže:

- (1) Od 1. septembra 2019 všetky ľahké úžitkové vozidlá podliehajú novému regulačnému skúšobnému postupu na meranie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva, celosvetovému harmonizovanému skúšobnému postupu pre ľahké vozidlá (WLTP), stanovenému v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151 <sup>(2)</sup>, ktorým sa nahradí nový európsky jazdný cyklus (NEDC) stanovený v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 <sup>(3)</sup>. Preto sa stanovila nová metodika určovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva z vozidiel kategórie N1, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového procesu, a je uvedená v prílohách I a II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 <sup>(4)</sup>.
- (2) Vzhľadom na zrušenie nariadenia (EÚ) č. 510/2011 od 1. januára 2020 je potrebné zabezpečiť, aby sa rovnaká metodika stanovila v nariadení (EÚ) 2019/631.
- (3) Podľa bodu 2 časti B prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 je stanovené, že špecifické emisie CO<sub>2</sub> vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu, sa majú prideliť výrobcovi základného vozidla. Aby mohol výrobca základného vozidla účinne a s dostatočnou istotou plánovať dosahovanie svojich cieľových hodnôt špecifických emisií, mala by sa stanoviť taká metodika, aby emisie CO<sub>2</sub> a hmotnosť dokončovaných vozidiel pridelené tomuto výrobcovi boli známe v čase výroby a predaja základného vozidla, dokončeného alebo nedokončeného, a nie až v okamihu, keď výrobca na koncovom stupni uvedie dokončované vozidlo na trh.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>(3)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

- (4) Preto sa stanovuje špecifická metodika určovania emisií CO<sub>2</sub> nedokončeného základného vozidla, podľa ktorej by sa mala použiť metóda interpolácie stanovená v nariadení (EÚ) 2017/1151. Takto určené hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a hmotnosti by mali byť čo najreprezentatívnejšie pre špecifické emisie CO<sub>2</sub> a hmotnosť v prevádzkovom stave, ktoré sa určujú pre dokončované vozidlo. S cieľom zabezpečiť konzistentnosť by sa pri výpočte cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu základného vozidla mali preto zohľadňovať hodnoty hmotnosti určené podľa tejto metodiky.
- (5) Výrobca základného vozidla by mal Komisii oznamovať vstupné hodnoty použité pri metóde interpolácie, ako aj výsledné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a hmotnosti nedokončeného základného vozidla. Členské štáty by zároveň mali naďalej oznamovať Komisii špecifické emisie CO<sub>2</sub> a hmotnosť v prevádzkovom stave dokončovaných vozidiel.
- (6) Na základe týchto oznámených údajov by Komisia mala priebežne posudzovať reprezentatívnosť kontrolných emisií CO<sub>2</sub> základného vozidla a informovať výrobcov o všetkých zistených rozdieloch. V prípade významných a pretrvávajúcich rozdielov medzi priemernými kontrolnými hodnotami CO<sub>2</sub> základných vozidiel a priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> dokončovaných vozidiel by sa mali použiť hodnoty za dokončované vozidlá s cieľom zistiť, či výrobcovia dodržiavajú svoje cieľové hodnoty špecifických emisií.
- (7) S cieľom zohľadniť skutočnosť, že nariadenie (EÚ) č. 510/2011 sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2020, je vhodné zabezpečiť, aby toto nariadenie nadobudlo účinnosť čo najbližšie k tomuto dátumu.
- (8) Prílohy I a III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

Prílohy I a III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

#### Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť siedmym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 31. októbra 2019

Za Komisiu  
Predseda  
Jean-Claude JUNCKER

## PRÍLOHA

Prílohy I a III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa menia takto:

1. V časti B bode 4 prílohy I sa vymedzenie pojmu „M<sub>0</sub>“ nahrádza takto:

„M<sub>0</sub> je priemerná hmotnosť (M) nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom cieľovom roku v kilogramoch (kg);

kde,

— v prípade dokončeného vozidla je M hmotnosť tohto vozidla v prevádzkovom stave

— v prípade dokončeného základného vozidla súvisiaceho s dokončovaným vozidlom je M hmotnosť tohto základného vozidla v prevádzkovom stave

— v prípade nedokončeného základného vozidla súvisiaceho s dokončovaným vozidlom je M kontrolná hmotnosť (M<sub>mon</sub>) tohto základného vozidla určená podľa tohto vzorca:

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

kde,

MRO<sub>base</sub> je hmotnosť príslušného základného vozidla v prevádzkovom stave,

hodnota B<sub>0</sub> je vymedzená v časti A bode 1.2.4 písm. a) prílohy III.“;

2. V prílohe III sa časť A mení takto:

a) Bod 1.2 sa nahrádza takto:

„1.2. Dokončované vozidlá evidované v kategórii N1

1.2.1. Vykazovanie údajov zo strany členských štátov

Na vykazovanie údajov týkajúcich sa dokončovaných vozidiel kategórie N1 sa používa formát stanovený v časti C oddiele 2.

Identifikačné číslo vozidla uvedené v bode 1.1 písm. o) sa nezverejňuje.

1.2.1.1. Dokončované vozidlá typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 692/2008

Za kalendárny rok 2020 zaznamenávajú členské štáty tieto podrobné údaje týkajúce sa:

a) nedokončeného základného vozidla: údaje uvedené v písmenách a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1 alebo namiesto údajov uvedených v písmenách h) a i) údaje o štandardnej pridanej hmotnosti, ktoré sa poskytujú ako súčasť informácií o typovom schválení uvedených v bode 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES;

b) dokončeného základného vozidla: údaje uvedené v písmenách a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1;

c) dokončovaného vozidla: údaje uvedené v písmenách a), f), g), h), j), k), l), m) a o) bodu 1.1.

Ak niektoré údaje uvedené v písmene a) a b) prvého pododseku pre základné vozidlo nie sú k dispozícii, členské štáty namiesto nich poskytnú údaje o dokončovanom vozidle.

1.2.1.2. Dokončované vozidlá kategórie N1 typovo schválené v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151

Za každé nové dokončované vozidlo zaevidované v roku 2020 a nasledujúcich kalendárnych rokoch vykáže členské štáty minimálne podrobné údaje uvedené v písmenách a), f), g), h), o), p) a r) bodu 1.1.

1.2.2. Vykazovanie údajov zo strany výrobcov

V prípade každého nového dokončovaného vozidla kategórie N1 typovo schváleného v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151, ktoré bolo zaevidované v roku 2020 a nasledujúcich kalendárnych rokoch, vykáže výrobca príslušného základného vozidla Komisii do 28. februára každého roka počnúc rokom 2021 tieto údaje týkajúce sa základného vozidla:

a) ak je základom dokončovaného vozidla nedokončené základné vozidlo:

i) identifikačné číslo vozidla;

ii) identifikátor radu vozidiel podľa bodu 5.0 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;

- iii) kontrolné emisie CO<sub>2</sub> stanovené v súlade s bodom 1.2.4;
  - iv) čelnú plochu s uvedením príslušného variantu ako sa uvádza v bode 1.2.4 písm. c);
  - v) valivý odpor, ako sa uvádza v bode 1.2.4 písm. b);
  - vi) kontrolnú hmotnosť stanovenú v súlade s časťou B bodom 4 prílohy I;
  - vii) hmotnosť v prevádzkovom stave;
  - viii) hmotnosť predstavujúcu zaťaženie vozidla podľa vymedzenia v bode 1.2.4 písm. a).
- b) ak je základom dokončovaného vozidla dokončené základné vozidlo:
- i) identifikačné číslo vozidla;
  - ii) identifikátor radu vozidiel uvedený v písmene a) bode ii) tohto odseku;
  - iii) špecifické emisie CO<sub>2</sub> základného vozidla,
  - iv) hmotnosť v prevádzkovom stave.

### 1.2.3. Výpočet priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> a cieľovej hodnoty špecifických emisií

Komisia použije hodnoty vykázané výrobcom základného vozidla v súlade s bodom 1.2.2 na výpočet jeho priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> a cieľovej hodnoty špecifických emisií v kalendárnom roku, v ktorom je súvisiace dokončované vozidlo zaevidované, s výnimkou prípadov, keď sú splnené podmienky uvedené v bode 1.2.5. V takom prípade sa použijú údaje za dokončované vozidlá.

Ak výrobca základného vozidla nevykáže údaje uvedené v bode 1.2.2, na výpočet priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> a cieľovej hodnoty špecifických emisií príslušného výrobcu sa použijú špecifické emisie CO<sub>2</sub> vykázané členskými štátmi v súlade s bodom 1.2.1 s ohľadom na súvisiace dokončované vozidlo.

### 1.2.4. Výpočet kontrolných emisií CO<sub>2</sub> v prípade nedokončených základných vozidiel

Počnúc kalendárnym rokom 2020 vypočíta výrobca kontrolné emisie CO<sub>2</sub> za každé z jeho jednotlivých nedokončených základných vozidiel v súlade s metódou interpolácie uvedenou v bodoch 3.2.3.2 alebo 3.2.4 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 s použitím rovnakej metódy, aká bola použitá na typové schválenie ES základného vozidla s ohľadom na jeho emisie, pričom pojmy zodpovedajú definíciám v uvedených bodoch s týmito výnimkami:

#### a) Hmotnosť konkrétneho vozidla

Hodnota „TM<sub>ind</sub>“ uvedená v bodoch 3.2.3.2.2.1 alebo 3.2.4.1.1.1 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 sa nahrádza štandardnou hmotnosťou základného vozidla, DM<sub>base</sub>. Ak je DM<sub>base</sub> nižšia ako skúšobná hmotnosť vozidla s nízkou hodnotou (TM<sub>L</sub>) z daného interpolačného radu, TM<sub>ind</sub> sa nahradí hodnotou TM<sub>L</sub>. Ak je DM<sub>base</sub> vyššia ako skúšobná hmotnosť vozidla s vysokou hodnotou (TM<sub>H</sub>) z daného interpolačného radu, TM<sub>ind</sub> sa nahradí TM<sub>H</sub>.

Na stanovenie hodnoty DM<sub>base</sub> sa použije tento vzorec:

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

kde,

MRO<sub>base</sub> je hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave podľa vymedzenia v bode 3.2.5 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151,

hodnota B<sub>0</sub> je hodnota hmotnosti stanovená na 1,375,

M<sub>VL</sub> je hmotnosť predstavujúca zaťaženie vozidla, čo znamená 28 % maximálneho zaťaženia vozidla, pričom maximálne zaťaženie vozidla sa vymedzuje ako najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla po odpočítaní hmotnosti základného vozidla v prevádzkovom stave vynásobené hodnotou B<sub>0</sub>, mínus 25 kg.

Hodnota B<sub>0</sub> sa do 31. októbra 2021 upraví na základe hmotnosti nedokončených základných vozidiel v prevádzkovom stave pre všetky dokončované vozidlá zaevidované v kalendárnych rokoch 2018, 2019 a 2020, a vypočíta sa podľa ďalej uvedených vzorcov. Nová hodnota B<sub>0</sub> sa uplatňuje od 1. januára 2022 do 31. decembra 2024.

Vzorec 1:

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

kde,

$A_i$  je hodnota  $A_y$  vypočítaná podľa vzorca 2 za príslušný kalendárny rok

$n_i$  je počet nedokončených základných vozidiel súvisiacich s dokončovanými vozidlami zaevidovanými v danom kalendárnom roku.

Vzorec 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

kde,

$A_y$  je priemerný podiel hodnôt  $M_{fi}$  a  $M_{bi}$  za každý z kalendárnych rokov 2018 až 2020;

$M_{fi}$  je hmotnosť nedokončeného základného vozidla v prevádzkovom stave navýšená o štandardnú pridanú hmotnosť podľa vymedzenia v oddiele 5 prílohy XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008,

$M_{bi}$  je hmotnosť nedokončeného základného vozidla v prevádzkovom stave,

$n$  je počet nedokončených základných vozidiel súvisiacich s dokončovanými vozidlami zaevidovanými v danom kalendárnom roku.

b) Valivý odpor konkrétneho vozidla

Valivý odpor základného vozidla sa použije na účely bodu 3.2.3.2.2.2 alebo 3.2.4.1.1.2 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

c) Čelná plocha

V prípade nedokončeného základného vozidla, ktoré patrí do radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, stanoví výrobca hodnotu „Af“ uvedenú v bode 3.2.3.2.2.3 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 v súlade s jedným z týchto variantov:

- i) čelná plocha reprezentatívneho vozidla radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, v m<sup>2</sup>;
- ii) stredná hodnota čelnej plochy v m<sup>2</sup> v prípade vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) a vozidla s nízkou hodnotou (vehicle low) z daného interpolačného radu;
- iii) čelná plocha vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) z daného interpolačného radu vyjadrená v m<sup>2</sup>, v prípade, že sa metóda interpolácie nepoužíva.

V prípade nedokončeného základného vozidla, ktoré nepatrí do radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, sa použije hodnota čelnej plochy vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) z daného interpolačného radu.

1.2.5. Reprezentatívnosť kontrolnej hodnoty CO<sub>2</sub>

Komisia každý rok posudzuje reprezentatívnosť priemerných kontrolných emisií CO<sub>2</sub> vykázaných výrobcom základného vozidla v porovnaní s priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> súvisiacich dokončovaných vozidiel zaevidovaných v príslušnom kalendárnom roku. Komisia informuje výrobcu základného vozidla o zistenom rozdiel medzi týmito hodnotami.

Ak sa v priebehu každého z dvoch po sebe nasledujúcich kalendárnych rokov zistí rozdiel 4 % alebo viac, Komisia použije na výpočet priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcu základného vozidla alebo združenia v nasledujúcom roku priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> dokončovaných vozidiel v dotknutom kalendárnom roku.“

b) Bod 2 sa nahrádza takto:

- „2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode alebo musia zodpovedať osvedčeniu o zhode vydanému výrobcom príslušného ľahkého úžitkového vozidla. V prípade tých údajov, ktoré nie sú uvedené v osvedčení o zhode, sa podrobné údaje prevezmú z dokumentácie o typovom schválení alebo z informácií nahlásených výrobcom základného vozidla podľa bodu 1.2.3. Členské štáty zavedú potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí náležitá presnosť postupu monitorovania. Ak sa v osvedčení o zhode špecifikuje minimálna aj maximálna hmotnosť ľahkého úžitkového vozidla, členské štáty použijú na účely tohto nariadenia iba maximálnu hodnotu. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO<sub>2</sub> pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len hodnotu nameranú pre plyn.“
-