

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/986**zo 7. marca 2019,****ktorým sa menia prílohy I a II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011, pokiaľ ide o monitorovanie emisií CO₂ 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) 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 CO₂ z ľahkých vozidiel ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 9 druhý pododsek a článok 13 ods. 6 štvrtý pododsek,

keďže:

- (1) Od 1. septembra 2019 budú všetky ľahké vozidlá podliehať novému regulačnému skúšobnému postupu na meranie emisií CO₂ a spotreby paliva ľahkých vozidiel, celosvetovému harmonizovanému skúšobnému postupu pre ľahké vozidlá (WLTP) stanovenému v nariadení Komisie (EÚ) č. 2017/1151 ⁽²⁾, ktorým sa nahradí nový európsky jazdný cyklus (NEDC) stanovený v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 ⁽³⁾. Preto by sa mala zaviesť nová metodika určovania emisií CO₂ a spotreby paliva vozidiel kategórie N₁, ktoré sú typovo schválené v rámci viacstupňového procesu („vozidlá vyrobené vo viacerých stupňoch“).
- (2) Podľa nariadenia (EÚ) č. 510/2011 sa špecifické emisie CO₂ vozidla vyrobeného vo viacerých stupňoch pridelia výrobcovi základného vozidla. Aby mohol výrobca základného vozidla účinne a s dostatočnou istotou plánovať dosahovanie cieľových hodnôt špecifických emisií, mala by stanoviť taká metodika, aby emisie CO₂ a hmotnosť pridelené tomuto výrobcovi boli známe v čase výroby a predaja nedokončeného základného vozidla, a nie až v okamihu, keď výrobca na koncovom stupni uvedie dokončované vozidlo na trh.
- (3) Pri určovaní emisií CO₂ nedokončeného základného vozidla je vhodné použiť metódu interpolácie stanovenú v nariadení (EÚ) 2017/1151, pričom špecifické vstupné hodnoty by mali byť zvolené tak, aby viedli k takým hodnotám emisií CO₂ a hmotnosti, ktoré predstavujú čo najreprezentatívnejšie údaje z hľadiska hodnôt následne stanovených pre finálne dokončované vozidlo. S cieľom zabezpečiť konzistentnosť by sa pri výpočte cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu základného vozidla mali zohľadňovať hodnoty hmotnosti určené na daný účel.
- (4) Výrobca základného vozidla by mal Komisii oznamovať vstupné hodnoty použité pri metóde interpolácie, ako aj hodnoty emisií CO₂ a hmotnosti nedokončeného základného vozidla. Členské štáty by zároveň mali naďalej oznamovať Komisii špecifické emisie CO₂ a hmotnosť finálnych dokončovaných vozidiel.
- (5) Na základe týchto oznámených údajov by Komisia mala nepretržite posudzovať reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ základného vozidla a informovať výrobcov o všetkých zistených rozdieloch. V prípade významných a pretrvávajúcich rozdielov medzi priemernými špecifickými emisiami CO₂ finálneho dokončovaného vozidla a priemerom kontrolných hodnôt CO₂ určených pre výrobcu základného vozidla by sa mali s cieľom zistiť, či výrobcovia dodržiavajú svoje cieľové hodnoty špecifických emisií, použiť hodnoty týkajúce sa finálnych dokončovaných vozidiel.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

(6) Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) č. 510/2011 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) č. 510/2011 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym 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 7. marca 2019

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) č. 510/2011 sa menia takto:

1. V prílohe I bode 1 písmene c) sa dopĺňa tento odsek:

„V prípade nedokončených vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch, ktoré sú uvedené v prílohy II časti A bode 1a, sa namiesto hodnoty M použije kontrolná hmotnosť (M_{mon}). Na výpočet kontrolnej hmotnosti sa použije tento vzorec:

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

kde

MRO_{base} a B_0 sú vymedzené v prílohe II časti A bode 1a.1 písmene a).“

2. V prílohe II sa časť A mení takto:

- a) Bod 1.2 sa vypúšťa s účinnosťou od 1. januára 2021.
- b) Vkladajú sa tieto body 1a, 1a.1, 1b a 1c:

„1a. Špecifické emisie CO₂ v prípade vozidiel kategórie N₁ vyrobených vo viacerých stupňoch stanovené podľa nariadenia (EÚ) 2017/1151

S účinnosťou od 1. septembra 2019 musí výrobca v prípade každého nedokončeného základného vozidla kategórie N₁, na ktoré sa vzťahuje viacstupňové typové schválenie podľa smernice 2007/46/ES, stanoviť a oznámiť Komisii špecifické emisie CO₂ daného základného vozidla (ďalej len „kontrolné emisie CO₂“) v súlade s metódikou stanovenou v bode 1a.1.

Komisia použije kontrolné emisie CO₂ nedokončeného základného vozidla, ktoré jej boli oznámené podľa prvého odseku na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ základného vozidla výrobcu v kalendárnom roku, v ktorom je dokončované vozidlo vyrobené vo viacerých stupňoch evidované, okrem prípadov, keď sú splnené podmienky uvedené v bode 1b.

V prípade dokončených základných vozidiel sa na účely monitorovania CO₂ použijú emisie CO₂ a hmotnosť tohto vozidla v prevádzkovom stave.

1a.1 Výpočet špecifických emisií CO₂ nedokončeného základného vozidla

Výrobca základného vozidla vypočíta kontrolné hodnoty CO₂ konkrétneho nedokončeného základného vozidla 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 v závislosti od metodiky použitej pre typové schválenie základného vozidla, kde pojmy zodpovedajú definíciám v uvedenom bode s týmito výnimkami:

a) Hmotnosť konkrétneho vozidla

Pojem „ TM_{ind} “ uvedený v bodoch 3.2.3.2.1 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_{base}) alebo ak je to vhodné, skúšobnou hmotnosťou vozidla s nízkou hodnotou (vehicle low) (TM_{l}) alebo skúšobnou hmotnosťou vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) (TM_{h}).

Na stanovenie DM_{base} sa použije tento vzorec:

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

kde

MRO_{base} je hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave podľa vymedzenia v bode 3.2.5 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151,

B_0 je hodnota hmotnosti stanovená na 1,375,

M_{VL} je hmotnosť predstavujúca zaťaženie vozidla, čo znamená 28 % maximálneho zaťaženia vozidla, kde je maximálne zaťaženie vozidla vymedzené ako najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla po odpočítaní hmotnosti základného vozidla v prevádzkovom stave vynásobené hodnotou B_0 , mínus 25 kg.

Hodnota B_0 sa vypočíta ako vážený priemer pomeru medzi súčtom hmotnosti nedokončených základných vozidiel v prevádzkovom stave v prípade všetkých vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch evidovaných v danom kalendárnom roku a štandardnej pridanej hmotnosti vypočítanej v súlade s oddielom 5 prílohy XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008, a hmotnosťou základných vozidiel v prevádzkovom stave v prípade všetkých vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch evidovaných v kalendárnych rokoch 2015, 2016 a 2017.

Hodnota B_0 sa do 31. októbra 2021 upraví na základe príslušných hodnôt hmotnosti vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch evidovaných v kalendárnych rokoch 2018, 2019 a 2020, ktoré sa vypočítajú podľa týchto vzorcov:

Vzorec 1:

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

kde

A_y je vážený priemer pomeru medzi M_{fi} a M_{bi}

M_{fi} je hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave navýšená o štandardnú pridanú hmotnosť podľa vymedzenia v oddiele 5 prílohy XXII k nariadeniu (EÚ) 692/2008,

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

n je počet základných vozidiel pre všetky vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch evidované v danom kalendárnom roku.

Vzorec 2:

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

kde

A_i je vážený priemer vypočítaný podľa vzoru 1,

n_i je počet základných vozidiel v prípade všetkých vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch evidovaných v danom kalendárnom roku.

V prípade, že je štandardná hmotnosť základného vozidla DM_{base} nižšia ako skúšobná hmotnosť vozidla s nízkou hodnotou (vehicle low) (TM_L) z daného interpolačného radu, TM_{ind} sa nahradí hodnotou TM_L .

V prípade, že je štandardná hmotnosť základného vozidla DM_{base} vyššia ako skúšobná hmotnosť vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) (TM_H) z daného interpolačného radu, TM_{ind} sa nahradí hodnotou TM_H .

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 matíc cestného zaťaženia, stanoví výrobca pojem „Af“ uvedený v bode 3.2.3.2.2.3 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 v súlade s jednou z týchto možností:

- i) čelná plocha reprezentatívneho vozidla radu matíc cestného zaťaženia, v m^2 ;
- ii) stredná hodnota čelnej plochy v m^2 v prípade vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) a nízkou hodnotou (vehicle low) z daného interpolačného radu;
- iii) čelná plocha vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) z daného interpolačného radu vyjadrená v m^2 , v prípade, že sa metóda interpolácie nepoužíva.

V prípade nedokončeného základného vozidla, ktoré nepatrí do radu matíc cestného zaťaženia, sa použije hodnota čelnej plochy vozidla s vysokou hodnotou (vehicle high) z daného interpolačného radu.

1b. Reprezentatívnosť kontrolnej hodnoty CO₂

Komisia každý rok počnúc kalendárnym rokom 2020 posúdi reprezentatívnosť priemerných kontrolných hodnôt CO₂, ktoré oznámil výrobca základného vozidla, v porovnaní s priemerom špecifických emisií CO₂ dokončovaných vozidiel evidovaných v príslušnom kalendárnom roku a informuje o tom výrobcu základného vozidla.

Ak toto posúdenie preukáže, že medzi priemerom špecifických emisií CO₂ všetkých dokončovaných vozidiel a priemerom kontrolných emisií CO₂ všetkých súvisiacich základných vozidiel výrobcu bol počas každého z dvoch po sebe nasledujúcich kalendárných rokov zaznamenaný rozdiel 4 % alebo viac, Komisia použije na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu základného vozidla alebo združenia výrobcov v danom roku priemer špecifických emisií CO₂ dokončovaných vozidiel v nasledujúcom kalendárnom roku. V prípade pretrvávajúcich rozdielov sa tento výpočet každé tri roky zopakuje.

1c. Oznamovanie údajov výrobcami základných vozidiel

Výrobcovia základných vozidiel oznamujú Komisii do 28. februára každého roka v prípade každého nedokončeného alebo dokončeného základného vozidla, ktoré bolo predložené na viacstupňové schválenie a ktoré predali v Únii v predchádzajúcom kalendárnom roku, tieto údaje:

- a) identifikačné číslo vozidla,
 - b) identifikátor interpolačného radu,
 - c) špecifické emisie CO₂ základného vozidla,
 - d) čelnú plochu (uveďte príslušný variant),
 - e) valivý odpor základného vozidla,
 - f) kontrolnú hmotnosť,
 - g) hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave,
 - h) hmotnosť predstavujúcu zaťaženie vozidla podľa vymedzenia v bode 1a.1 tejto prílohy“;
- c) Bod 2 sa nahrádza takto:

„Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode alebo musia zodpovedať osvedčeniu o zhode vydanému výrobcom príslušného ľahkého úžitkového vozidla. Ďalšie podrobnosti sa prevezmú z dokumentácie o typovom schválení alebo z informácií oznámených výrobcom základného vozidla podľa bodu 1c. 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 bipalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO₂ v prípade oboch druhov paliva, členské štáty použijú len údaje namerané v prípade pre plynu.“
