

# NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2020/22

ze dne 31. října 2019,

**kterým se mění přílohy I a III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, pokud jde o sledování emisí CO<sub>2</sub> 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) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 7 odst. 8 a čl. 15 odst. 8 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Od 1. září 2019 všechna lehká užitková vozidla podléhají novému regulativnímu zkušebnímu postupu pro měření emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u lehkých užitkových vozidel, celosvětově harmonizovanému zkušebnímu postupu pro lehká vozidla (WLTP), stanovenému v nařízení Komise (EU) 2017/1151<sup>(2)</sup>, který nahrazuje nový evropský jízdní cyklus (NEDC) stanovený v nařízení Komise (ES) č. 692/2008<sup>(3)</sup>. Byla proto stanovena nová metodika pro stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva v případě vozidel kategorie N1, která prošla postupem víceetapového schválení typu, jež je uvedena v přílohách I a III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011.<sup>(4)</sup>
- (2) Jelikož bude nařízení (EU) č. 510/2011 s účinností od 1. ledna 2020 zrušeno, je nezbytné zajistit, aby byla tatáž metodika stanovena v nařízení (EU) 2019/631.
- (3) Bod 2 části B přílohy III nařízení (EU) 2019/631 stanoví, že v případě vozidel vyráběných ve více stupních mají být specifické emise CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> a hmotnost dokončeného vozidla připsané tomuto výrobcí byly známy v okamžiku výroby a prodeje základního vozidla, ať už dokončeného, či nedokončeného, a nikoli až v okamžiku, kdy výrobce zapojený v posledním stupni výroby uvede na trh dokončené vozidlo.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

- (4) Proto je stanovena specifická metodika určování emisí CO<sub>2</sub> neúplného základního vozidla, podle níž by měla být použita metoda interpolace stanovená v nařízení (EU) 2017/1151. Takto stanovené hodnoty CO<sub>2</sub> a hmotnosti by měly být co nejrepresentativnější pro specifické emise CO<sub>2</sub> a hmotnost v provozním stavu, jež budou stanoveny pro dokončené vozidlo. V zájmu soudržnosti by proto měl výpočet cíle pro specifické emise výrobce základního vozidla brát v úvahu hodnoty hmotnosti stanovené podle této metodiky.
- (5) Výrobce základního vozidla by měl Komisi oznamovat vstupní hodnoty použité v metodě interpolace, jakož i výsledné hodnoty emisí CO<sub>2</sub> a hmotnosti neúplného základního vozidla. Zároveň by členské státy měly i nadále Komisi oznamovat specifické emise CO<sub>2</sub> a hmotnost dokončených vozidel v provozním stavu.
- (6) Komise by měla na základě těchto oznámených údajů průběžně posuzovat reprezentativnost sledování hodnot emisí CO<sub>2</sub> základních vozidel a informovat výrobce o všech zjištěných rozdílech. V případě významných a přetrvávajících rozdílů mezi průměrem sledovaných hodnot emisí CO<sub>2</sub> základních vozidel a průměrem specifických emisí CO<sub>2</sub> dokončených vozidel by měly být hodnoty u dokončených vozidel použity k určení toho, zda výrobci plní své cíle pro specifické emise.
- (7) Jelikož bude nařízení (EU) č. 510/2011 s účinností od 1. ledna 2020 zrušeno, je třeba zajistit, aby toto nařízení vstoupilo v platnost co nejbliže tomuto datu.
- (8) Přílohy I a III nařízení (EU) 2019/631 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Přílohy I a III nařízení (EU) 2019/631 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost sedmým 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 31. října 2019

*Za Komisi*  
*Předseda*  
Jean-Claude JUNCKER

## PŘÍLOHA

Přílohy I a III nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) V bodě 4 části B přílohy I se definice „M<sub>0</sub>“ nahrazuje tímto:

„M<sub>0</sub> je průměrná hmotnost (M) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v příslušném roce v kilogramech (kg),

kde

- v případě úplného vozidla je M hmotnost uvedeného vozidla v provozním stavu;
- v případě úplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem je M hmotnost uvedeného základního vozidla v provozním stavu;
- v případě neúplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem je M kontrolní hmotnost (M<sub>mon</sub>) uvedeného základního vozidla stanovená podle tohoto vzorce:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

kde

MRO<sub>base</sub> je hmotnost dotčeného základního vozidla v provozním stavu;

B<sub>0</sub> je definováno v příloze III části A bodě 1.2.4 písm. a).“

2) V příloze III se část A mění takto:

a) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2. Dokončená vozidla registrovaná jako vozidla kategorie N1

1.2.1. Hlášení údajů členskými státy

Pro hlášení údajů týkajících se dokončených vozidel kategorie N1 se použije formát stanovený v oddíle 2 části C.

Identifikační číslo vozidla uvedené v bodě 1.1 písm. o) nesmí být zveřejněno.

1.2.1.1. Dokončená vozidla se schválením typu v souladu s nařízením (ES) č. 692/2008

Pro kalendářní rok 2020 zaznamenají členské státy následující podrobné údaje s ohledem na:

a) neúplné základní vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) nebo, namísto údajů uvedených v písmenech h) a i), standardní přidanou hmotnost sdělenou jako část informací při schválení typu uvedených v bodě 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

b) úplné základní vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o);

c) dokončené vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), f), g), h), j), k), l), m) a o).

Pokud údaje uvedené v písm. a) a b) prvního pododstavce nelze pro základní vozidlo stanovit, poskytnou členské státy místo toho údaje s ohledem na dokončené vozidlo.

1.2.1.2. Dokončená vozidla kategorie N1 se schválením typu v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151

Pro každé nové dokončené vozidlo registrované v roce 2020 a následujících kalendářních letech vykáží členské státy minimálně podrobné údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), f), g), h), o), p) a r).

1.2.2. Hlášení údajů výrobcí

Pro každé nové dokončené vozidlo kategorie N1 se schválením typu v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 registrované v roce 2020 a následujících kalendářních letech vykáže výrobce souvisejícího základního vozidla Komisi do 28. února každého roku počínaje rokem 2021 následující údaje týkající se základního vozidla:

a) pokud je základem dokončeného vozidla neúplné základní vozidlo:

i) identifikační číslo vozidla;

ii) identifikační číslo rodiny vozidel uvedené v bodě 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;

- iii) kontrolované emise CO<sub>2</sub> stanovené v souladu s bodem 1.2.4;
  - iv) čelní plochu, s uvedením použité varianty podle bodu 1.2.4 písm. c);
  - v) valivý odpor podle bodu 1.2.4 písm. b);
  - vi) kontrolní hmotnost stanovenou v souladu s bodem 4.1 části B přílohy I;
  - vii) hmotnost v provozním stavu;
  - viii) reprezentativní hmotnost nákladu vozidla, jak je definována v bodě 1.2.4 písm. a).
- b) pokud je základem dokončeného vozidla úplné základní vozidlo:
- i) identifikační číslo vozidla;
  - ii) identifikační číslo rodiny vozidel uvedené v písm. a) podbodě ii) tohoto odstavce;
  - iii) specifické emise CO<sub>2</sub> základního vozidla;
  - iv) hmotnost v provozním stavu.

### 1.2.3 Výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a cíle pro specifické emise

Komise použije k výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a cíle pro specifické emise hodnoty nahlášené výrobcem základního vozidla v souladu s bodem 1.2.2 v kalendářním roce, v němž je související dokončené vozidlo zaregistrováno, s výjimkou případů, kdy jsou splněny podmínky uvedené v bodě 1.2.5 a kdy se použijí údaje pro dokončená vozidla.

Pokud výrobce základního vozidla nevykázal údaje uvedené v bodě 1.2.2, použijí se k výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a cíle pro specifické emise pro dotčeného výrobce specifické emise CO<sub>2</sub> nahlášené členskými státy v souladu s bodem 1.2.1 s ohledem na související dokončené vozidlo.“

### 1.2.4 Výpočet kontrolní hodnoty emisí CO<sub>2</sub> v případě neúplných základních vozidel

Počínaje kalendářním rokem 2020 vypočítá výrobce kontrolní hodnoty CO<sub>2</sub> pro každé ze svých jednotlivých neúplných základních vozidel metodou interpolace uvedenou v bodech 3.2.3.2 nebo 3.2.4 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 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:

#### a) Hmotnost jednotlivého vozidla

Pojem „TM<sub>ind</sub>“ uvedený v bodech 3.2.3.2.2.1. nebo 3.2.4.1.1.1 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla, DM<sub>base</sub>. Je-li DM<sub>base</sub> nižší než zkušební hmotnost vozidla při nízké úrovni TM<sub>L</sub> z interpolační rodiny, nahradí se TM<sub>ind</sub> hodnotou TM<sub>L</sub>. Je-li DM<sub>base</sub> vyšší než zkušební hmotnost vozidla při vysoké úrovni TM<sub>H</sub> z interpolační rodiny, nahradí se TM<sub>ind</sub> hodnotou TM<sub>H</sub>.

Ke stanovení DM<sub>base</sub> se použije následující vzorec:

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

kde

- MRO<sub>base</sub> je hmotnost základního vozidla v provozním stavu, jak je definována v bodě 3.2.5 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;
- B<sub>0</sub> je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375;
- M<sub>VL</sub> 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<sub>0</sub>, minus 25 kg.

Hodnota B<sub>0</sub> se do 31. října 2021 upraví na základě hmotnosti neúplných základních vozidel v provozním stavu, a to u všech dokončených vozidel registrovaných v kalendářních letech 2018, 2019 a 2020, a vypočítá se podle níže uvedených vzorců. Nová hodnota B<sub>0</sub> se použije od 1. ledna 2022 do 31. prosince 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  $A_y$  vypočtená ve vzorci 2 pro příslušný kalendářní rok;

$n_i$  je počet neúplných základních vozidel souvisejících s dokončenými vozidly registrovanými v daném kalendářním roce.

Vzorec 2:

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

kde

$A_y$  je průměr poměru mezi  $M_{fi}$  a  $M_{bi}$  pro každý z kalendářních roků 2018 až 2020;

$M_{fi}$  je hmotnost neúplného 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 neúplného základního vozidla v provozním stavu;

$n$  je počet neúplných základních vozidel souvisejících s dokončenými vozidly registrovanými v daném kalendářním roce.

#### 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 m<sup>2</sup>);
- ii) střední hodnota čelní plochy vozidla při vysoké úrovni a při nízké úrovni z interpolační rodiny (v m<sup>2</sup>);
- iii) čelní plocha vozidla při vysoké úrovni z interpolační rodiny v případě, že se metoda interpolace nepoužije (v m<sup>2</sup>).

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.

#### 1.2.5. Reprezentativnost kontrolní hodnoty CO<sub>2</sub>

Komise každý rok posoudí reprezentativnost průměru kontrolních hodnot emisí CO<sub>2</sub> nahlášených výrobcem základního vozidla v porovnání s průměrem specifických emisí CO<sub>2</sub> souvisejících dokončených vozidel registrovaných v příslušném kalendářním roce. Komise výrobce základního vozidla informuje o rozdílech zjištěných mezi uvedenými hodnotami.

Je-li během každého ze dvou po sobě následujících kalendářních roků zjištěn rozdíl ve výši 4 % nebo více, použije Komise k výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobce základního vozidla nebo seskupení výrobců v daném roce průměr specifických emisí CO<sub>2</sub> dokončených vozidel v následujícím kalendářním roce.“

b) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2 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. Údaje, které nejsou v prohlášení o shodě k dispozici, se zjišťují z dokumentace schválení typu nebo z informací ohlášených výrobcem základního vozidla podle bodu 1.2.3. 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 dvojitě palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují údaje o specifických emisích CO<sub>2</sub> pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.“

---