



NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2023/2867

ze dne 5. října 2023,

kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů ověřování hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v provozu (ověřování v provozu)

(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. 13 odst. 4 druhý pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) 2019/631 stanoví ověřování emisí CO₂ a spotřeby paliva u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v provozu (dále jen „ověřování v provozu“).
- (2) Ověřování v provozu by se mělo vztahovat na všechny výrobce vozidel, s výjimkou výrobců uvádějících na trh omezený počet vozidel, aby se zabránilo nadměrné zátěži spojené se zkoušením, aniž by to významně ovlivnilo celkovou výkonnost z hlediska emisí CO₂.
- (3) Hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě by měly být ověřeny za použití zkušebních postupů pro jízdní zatížení a vozidlový dynamometr stanovených v předpisu OSN č. 154⁽²⁾, ale za účelem ověření existence strategií, které uměle zlepšují výkonnost vozidla ve zkouškách pro schválení typu, by měly být rovněž provedeny dodatečné zvláštní zkoušky.
- (4) Aby se omezila možnost střetu zájmů, měla by zkoušky ověřování v provozu provádět technická zkušebna, která se nepodílela na zkouškách pro schválení typu dotčených vozidel. Zkoušky na vozidlovém dynamometru by měly být prováděny ve vlastním zařízení technické zkušebny, a nikoli prostřednictvím zkoušek prováděných pod dohledem v zařízení výrobce.
- (5) Aby orgán udělující schválení typu mohl dospět k závěru pro celou dotčenou rodinu vozidel na základě výsledků zkoušek u vozidel vybraných do vzorku, měla by být stanovena vhodná metoda statistického hodnocení.
- (6) Výrobci by měli zajistit, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídaly emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu, jež má orgán udělující schválení typu ověřovat. Aby byly tyto činnosti ověřování v provozu odpovídajícím způsobem financovány, měl by orgán udělující schválení typu výrobcům účtovat přiměřené poplatky.
- (7) Aby se snížila zátěž spojená se zkoušením a náklady, měly by se tam, kde je to možné a vhodné, používat stejná vozidla nebo zkoušky jak pro ověřování emisí CO₂ v provozu, tak pro kontroly shodnosti emisí znečišťujících látek v provozu,

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

⁽²⁾ Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních vozidel a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva a/nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP) (Úř. věst. L 290, 10.11.2022, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví hlavní zásady a kritéria pro určení postupů pro ověřování toho, zda hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu. Stanoví rovněž postupy pro ověřování existence strategií na palubě nebo v souvislosti s vozidly, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu („ověřování v provozu“).
2. Toto nařízení se nevztahuje na:
 - a) vozidla, která jsou osvobozena od povinnosti měřit emise CO₂;
 - b) výrobce, kteří byli spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědní za méně než 1 000 nových osobních automobilů nebo za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v kalendářním roce dva roky před kalendářním rokem, v němž byly vybrány rodiny vozidel pro ověřování v provozu v souladu s čl. 3 odst. 1.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽³⁾ a v článku 3 nařízení (EU) 2019/631.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „orgánem udělujícím schválení typu“ se rozumí schvalovací orgán, který udělil schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽⁴⁾, nebo tam, kde je to relevantní, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ⁽⁵⁾;
- 2) „rodinou pro ověřování v provozu“ se rozumí všechna vozidla kategorie M1 nebo N1, pro něž jeden schvalovací orgán udělil schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, nebo tam, kde je to relevantní, s nařízením (ES) č. 595/2009 na základě stejné zkoušky typu 1, jak je stanoveno v příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 pro „vysokou úroveň“ nebo „nízkou úroveň“;
- 3) „rodinou podle jízdního zatížení“ se rozumí rodina podle jízdního zatížení nebo rodina podle matice jízdního zatížení na základě definic v bodech 6.3.3 a 6.3.4 předpisu OSN č. 154; v případě vozidel kategorie N1, jejichž typ byl schválen podle nařízení (ES) č. 595/2009, se rodina podle jízdního zatížení skládá ze všech vozidel z dotčené rodiny pro ověřování v provozu;

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 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 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

- 4) „umělými strategiemi“ se rozumí strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu.

Článek 3

Výběr rodin vozidel pro ověřování v provozu

Každý orgán udělující schválení typu každoročně vybere vzorek rodin vozidel pro ověřování v provozu, pro které vydal schválení typu z hlediska emisí. Výběr zahrnuje alespoň jednu rodinu pro ověřování v provozu na výrobce, pro kterou orgán udělující schválení typu vydal schválení typu z hlediska emisí během tří kalendářních let předcházejících ověřování v provozu.

Článek 4

Zkoušky ověřování v provozu

1. Pro každou rodinu pro ověřování v provozu vybranou v souladu s článkem 3 vybere orgán udělující schválení typu pro účely zkoušek uvedených v odstavci 2 vozidla v provozu, která jsou ve stavu odpovídajícím řádně udržovanému a používanému vozidlu a která mají vlastnosti, jež odpovídají vlastnostem uvedeným v prohlášení o shodě.
2. Orgán udělující schválení typu ověří, zda hodnoty specifických emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě vozidel vybraných v souladu s odstavcem 1 odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu a zda jsou přítomny umělé strategie, a to některou z těchto zkoušek:
 - a) u řady vozidel určených na základě metody statistického hodnocení: zkoušky na vozidlovém dynamometru podle přílohy B6 a B8 předpisu OSN č. 154;
 - b) u řady vozidel určených na základě metody statistického hodnocení a patřících do jedné rodiny podle jízdního zatížení: zkoušky jízdního zatížení podle přílohy B4 předpisu OSN č. 154;
 - c) u přiměřeného počtu vozidel: zvláštní zkoušky používající zkušební metody se simulací nebo metody fyzických zkoušek.
3. Orgán udělující schválení typu svěří zkoušky uvedené v odstavci 2 technické zkušební, která pro dotčenou rodinu pro ověřování v provozu neprovedla zkoušku typu 1 stanovenou v příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151 pro účely schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 nebo tam, kde je to relevantní, s nařízením (ES) č. 595/2009.
4. Orgán udělující schválení typu vyhodnotí výsledky zkoušek jednotlivých zkušebních vozidel a stanoví, zda jsou hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva vozidel v provozu vyšší než hodnoty specifických emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě, přičemž zohlední statistické vyhodnocení zkoušek uvedených v odst. 2 písm. a) a b), a zda existují umělé strategie.
5. Každý výrobce poskytne orgánu udělujícímu schválení typu a všem subjektům provádějícím zkoušky ověřování v provozu na požádání veškeré informace, dokumentaci a technické specifikace nebo podporu, které jsou potřebné k náležitému provedení ověřování v provozu.

Článek 5

Dokumentace, povinnost informovat a závěr orgánu udělujícího schválení typu

1. Orgán udělující schválení typu zajistí, aby zkoušky provedené v souladu s článkem 4 byly zdokumentovány a aby byly zkušební protokoly zpřístupněny Komisi, výrobci dotčených vozidel a na požádání dalším schvalovacím orgánům, orgánům dozoru nad trhem a třetím stranám, které splňují požadavky prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/163 ⁽⁶⁾.
2. Orgán udělující schválení typu do deseti měsíců od zahájení zkoušky dospěje k závěru, zda ověřování v provozu odhalilo nesoulad mezi hodnotami emisí CO₂ a spotřeby paliva vozidel v provozu a hodnotami uvedenými v prohlášeních o shodě nebo zda existují umělé strategie.
3. Závěr orgánu udělujícího schválení typu podle odstavce 2 se vztahuje na všechna vozidla dotčené rodiny pro ověřování v provozu, nebo pokud je založen na výsledcích zkoušek jízdního zatížení, na všechna vozidla dotčené rodiny podle jízdního zatížení, která byla poprvé uvedena do provozu v Unii.

Článek 6

Financování ověřování v provozu

Orgán udělující schválení typu zajistí dostupnost dostatečných zdrojů k pokrytí nákladů na ověřování v provozu. Tyto náklady jsou hrazeny z poplatků, které může od výrobce vybírat orgán udělující schválení typu. Poplatky zahrnují kroky ověřování v provozu potřebné k tomu, aby orgán udělující schválení typu mohl dospět k závěru podle čl. 5 odst. 2.

Článek 7

Vstup v platnost

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 5. října 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/163 ze dne 7. února 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o funkční požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky (Úř. věst. L 27, 8.2.2022, s. 1).