Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2024/1127

16.4.2024

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2024/1127

ze dne 8. února 2024,

kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů ověřování hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých 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) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES ([1]), a zejména čl. 13 odst. 4 druhý pododstavec tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (EU) 2019/1242 stanoví ověřování emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých vozidel v provozu („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 CO_2.

(3) Hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva zaznamenané v souboru informací pro zákazníky by měly být ověřeny zkušebními postupy stanovenými v nařízení Komise (EU) 2017/2400 ([2]), ale za účelem ověření existence strategií, které uměle zlepšují výkonnost vozidla při prováděných zkouškách nebo ve výpočtech prováděných za účelem certifikace emisí CO_2 a spotřeby paliva, by měly být rovněž provedeny další specializované zkoušky.

(4) Aby se omezila možnost střetu zájmů, měla by ověřovací zkoušky v provozu provádět technická zkušebna, která se nepodílela na zkouškách prováděných za účelem certifikace vlastností konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů dotčených vozidel souvisejících s emisemi CO_2 a spotřebou paliva. Zkoušky odporu vzduchu by měly být prováděny ve vlastním zařízení technické zkušebny, a nikoli prostřednictvím zkoušek prováděných pod dohledem v zařízení výrobce.

(5) Aby orgán udělující schválení mohl na základě výsledků zkoušek u vozidel vybraných do vzorku dospět k závěru ohledně všech dotčených vozidel, měla by být stanovena vhodná metoda statistického hodnocení.

(6) Výrobci by měli zajistit, aby hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva uvedené v souborech informací pro zákazníky odpovídaly emisím CO_2 a spotřebě paliva vozidel v provozu, jež má orgán udělující schválení typu ověřovat. Orgán udělující schválení by měl výrobcům účtovat přiměřené poplatky, aby bylo možné uvedené činnosti ověřování v provozu náležitě financovat.

(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 CO_2 v provozu, tak pro kontroly shodnosti emisí znečišťujících látek v provozu,

([1]) Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202.
([2]) Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, 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 CO_2 a spotřeby paliva uvedené v souborech informací pro zákazníky odpovídají emisím CO_2 a spotřebě paliva těžkých vozidel v provozu. Také stanoví postupy pro ověřování toho, zda existují strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vozidly, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách nebo ve výpočtech prováděných za účelem stanovení emisí CO2 a spotřeby paliva („ověřování v provozu").

2. Toto nařízení se nevztahuje na těžká vozidla s nulovými emisemi definovaná v článku 3 nařízení (EU) 2019/1242.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 3 nařízení (EU) 2019/1242 a v článku 3 nařízení (EU) 2017/2400.

Použijí se rovněž tyto definice:

1) „orgánem udělujícím schválení" se rozumí schvalovací orgán, který udělil licenci v souladu s články 6 a 7 nařízení (EU) 2017/2400;

2) „umělými strategiemi" se rozumí strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách nebo ve výpočtech prováděných za účelem stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva.

Článek 3

Výběr vozidel pro ověřování v provozu

1. Každý orgán udělující schválení vybere pro každé vykazované období vzorek vozidel pro ty výrobce, kterým udělil licenci k používání simulačního nástroje v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 ([3]) a jeho prováděcími opatřeními, zejména s články 6 a 7 nařízení (EU) 2017/2400.

Pro každé vykazované období a pro každého výrobce je třeba provést alespoň všechny ověřovací zkoušky v provozu uvedené v čl. 4 odst. 2 na základě průměru za tři vykazovaná období předcházející ověření v provozu u celkového počtu vozidel daného výrobce stanoveného podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400 nebo článku 8 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 ([4]).

2. Pokud výrobce odpovídá za méně než 100 nových vozidel registrovaných v Unii ve vykazovaném období roku, který dva roky předchází vykazovanému období roku, ve kterém byla vozidla vybrána podle odstavce 1, může orgán udělující schválení rozhodnout, že u tohoto výrobce zkoušky pro ověření v provozu neprovede.

([3]) 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]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO2, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).

Článek 4

Zkoušky ověřování v provozu

1. Orgán udělující schválení vybere 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 souboru informací pro zákazníky.

2. Orgán udělující schválení ověří, zda hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva uvedené v souboru informací pro zákazníka vozidel vybraných v souladu s odstavcem 1 odpovídají emisím CO_2 a spotřebě paliva vozidel v provozu a zda jsou přítomny umělé strategie, a to některou z těchto zkoušek:

a) u určitého počtu vozidel určených na základě metody statistického hodnocení: zkoušky na silnici v souladu s ověřovací zkouškou (VTP) stanovenou v příloze Xa nařízení (EU) 2017/2400, včetně administrativního ověření vstupních informací, vstupních údajů a zpracování údajů;

b) u určitého počtu vozidel určených na základě metody statistického hodnocení: zkoušky odporu vzduchu v souladu s bodem 3 přílohy VIII nařízení (EU) 2017/2400 (zkouška ustálené rychlosti s měřením točivého momentu);

c) u určitého počtu pneumatik určených na základě metody statistického hodnocení: zkoušky koeficientu valivého odporu pneumatik, přičemž každá pneumatika se zkouší v referenční laboratoři definované v bodě 1 přílohy V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ([5]) a v souladu s bodem 3.2 přílohy X nařízení (EU) 2017/2400;

d) u určitého počtu vozidel určených na základě metody statistického hodnocení: hmotnostní zkoušky, u nichž se „korigovaná skutečná hmotnost vozidla“ podle bodu 2 odstavce 4 přílohy III nařízení (EU) 2017/2400 nebo „správná hmotnost v provozním stavu“ podle prováděcího nařízení (EU) 2022/1362 ověří vážením vozidla a případně použitím oprav;

e) u přiměřeného počtu vozidel: specializované zkoušky s využitím virtuálních nebo fyzických zkušebních metod k určení přítomnosti umělých strategií.

3. Orgán udělující schválení svěří zkoušky uvedené v odstavci 2 technické zkušebně, která u dotčených vozidel neprovedla stejný typ zkoušek pro účely certifikace vlastností konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů souvisejících s emisemi CO_2 a spotřebou paliva, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2017/2400.

4. Orgán udělující schválení vyhodnotí výsledky jednotlivých zkoušek a stanoví, zda jsou hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva vozidel v provozu vyšší než hodnoty emisí CO_2 a spotřeby paliva uvedené v souborech informací pro zákazníky, přičemž zohlední statistické vyhodnocení zkoušek uvedených v odst. 2 písm. a), b), c) a d) a stanoví, zda jsou přítomné umělé strategie.

5. Každý výrobce poskytne orgánu udělujícímu schválení 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.

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ze dne 25. května 2020 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry, o změně nařízení (EU) 2017/1369 a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009 (Úř. věst. L 177, 5.6.2020, s. 1).

Článek 5

Dokumentace, povinnost informovat a závěr orgánu udělujícího schválení

1. Orgán udělující schválení 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 orgánům udělujícím schválení, orgánům dozoru nad trhem a třetím stranám, které splňují požadavky prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/163 ([6]).

2. Orgán udělující schválení do deseti měsíců od zahájení zkoušky dospěje k závěru, zda ověřování v provozu odhalilo nesoulad mezi hodnotami emisí CO_2 a spotřeby paliva vozidel v provozu a hodnotami uvedenými v souborech informací pro zákazníky nebo zda existují umělé strategie.

3. Závěr orgánu udělujícího schválení v souladu s odstavcem 2 se vztahuje na všechna dotčená vozidla, která byla poprvé uvedena do provozu v Unii.

Článek 6

Financování ověřování v provozu

Orgán udělující schválení 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. Poplatky zahrnují kroky ověřování v provozu potřebné k tomu, aby orgán udělující schválení 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 8. února 2024.

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).