РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/35 НА КОМИСИЯТА

от 13 януари 2025 година

за изпълнение на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на процедурите за проверка в експлоатация на стойностите на емисиите на CO_2 на тежкотоварните превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета ([1]), и по-специално член 9, параграф 3 и член 13, параграф 4, първа алинея от него,

като има предвид, че:

(1) Съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2019/1242 се изисква органите по одобряването на типа да съобщават на Комисията за отклонения в стойностите на емисиите на CO_2 от тежкотоварни превозни средства в експлоатация спрямо стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или в информационния файл за клиента, придружаващ тези превозни средства, установени вследствие на проверките, извършени в съответствие с член 13 от посочения регламент.

(2) Съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2019/1242 органите по одобряването на типа, които са предоставили на производителите лиценз за работа със симулационния инструмент в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) и Регламент (ЕС) 2017/2400 ([3]) на Комисията („органите по одобряването“), трябва да проверят за тези производители, въз основа на подходящи и представителни образци от превозните средства, дали стойностите на емисиите на CO_2 и стойностите на разхода на гориво, записани в информационните файлове за клиента, отговарят на стойностите на емисиите на CO_2 и стойностите на разхода на гориво от тежкотоварни превозни средства в експлоатация, определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за неговото прилагане, както и наличието на стратегии на борда или свързани с включените в извадката превозни средства, които изкуствено подобряват показателите на превозното средство по време на провежданите изпитвания или при изчисленията, извършвани с цел сертифициране за емисиите на CO_2 и разхода на гориво („проверка в експлоатация“).

(3) В Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127 на Комисията ([4]) се установяват ръководните принципи и критерии за определяне на процедурите за извършване на проверката в експлоатация.

(4) В настоящия регламент се определят подробни процедури за проверката в експлоатация в съответствие с тези ръководни принципи и критерии.

([1]) ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO_2 и разхода на гориво на тежки превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127 на Комисията от 8 февруари 2024 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета чрез установяване на ръководните принципи и критерии за определяне на процедурите за проверка в експлоатация на стойностите на емисиите на CO_2 и разхода на гориво на тежкотоварните превозни средства (проверка в експлоатация) (ОВ L, 2024/1127, 16.4.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) За да се насочат към проверка в експлоатация онези фамилии с превозни средства или гуми, представляващи най-висок риск от отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 и стойностите на разхода на гориво от специфичните стойности на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво, записани в информационния файл за клиента, органът по одобряването следва да избира фамилии въз основа на оценка на риска, която да се извърши от Комисията.

(6) В случай на гуми, тъй като фамилията гуми за проверка в експлоатация може да се използва от множество производители на превозни средства, е целесъобразно изпитването на гуми от фамилия гуми за проверка в експлоатация да се ограничи до един орган по одобряването в рамките на всеки период за докладване за проверка в експлоатация, така че да се опрости процесът и да се намали административната тежест. По същия начин компонент, с който се определя фамилия за контролна процедура за изпитване, може да се използва от множество производители на превозни средства. Поради това е целесъобразно и изпитването на превозни средства от фамилия за контролна процедура за изпитване да се ограничи до един орган по одобряването в рамките на всеки периода за докладване за проверка в експлоатация.

(7) За да се гарантира, че проверката в експлоатация е представителна, органите по одобряването следва да изберат минимален брой фамилии, които да бъдат изпитвани, въз основа на изчислението за всеки производител на общия брой превозни средства, за които емисиите на CO_2 и разходът на гориво са определени съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400 („общ брой превозни средства съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400“), а в случай на ремаркета — въз основа на изчислението за всеки производител на ремаркета, от общия брой ремаркета, за които емисиите на CO_2 и разходът на гориво са определени съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията ([5]) („общ брой ремаркета съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362“). В случай на ремаркета за проверката в експлоатация следва да се избират само фамилиите гуми за проверка в експлоатация („ISV“), тъй като контролната процедура за изпитването и изпитванията за въздушно съпротивление все още не са определени, що се отнася до ремаркета.

(8) Записаните в информационния файл за клиента стойности на емисиите на CO_2 и стойностите на разхода на гориво трябва да се определят чрез симулационен инструмент въз основа на изпитване за сертифициране на съответните компоненти на превозното средство. Съответствието на работата на симулационния инструмент трябва да бъде проверено чрез контролна процедура за изпитване на ниво превозно средство в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400. Целесъобразно е да се изисква превозните средства, избрани за изпитванията за проверка в експлоатация, да са в подобно състояние като тези, изпитвани по време на контролната процедура за изпитването, по-специално чрез определяне на изисквания за техния максимален пробег и възраст.

(9) За изпитване на коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата, извършено в рамките на проверка в експлоатация, е подходящо да се използват само нови гуми, тъй като изпитването на употребявани гуми би довело до значително по-нисък коефициент на съпротивление при търкаляне поради тяхното износване. Изборът на гуми за изпитвания за проверка в експлоатация следва да бъде независим от избора на превозни средства за изпитвания за проверка в експлоатация.

(10) За да може органът по одобряването да стигне до заключение за всички засягани превозни средства въз основа на резултатите от изпитванията на подбраните превозни средства, следва да се установи метод за статистическа оценка въз основа на последователно избиране на образци.

(11) В случай че фамилията за контролна процедура за изпитване не покрие изискванията за статистическата оценка на резултатите от изпитването, както е посочено в приложение I, стойностите на емисиите на CO_2 на всички засягани превозни средства следва да бъдат коригирани, тъй като преминаването на тази контролна процедура за изпитване е предпоставка за запазване на одобрението на типа по отношение на емисиите. Освен това е целесъобразно органът по одобряването да проучи дали са налице достатъчно доказателства, че конкретен компонент е причината за непокриване на изискванията за статистическата оценка, като в този случай могат да бъдат засягани повече превозни средства.

(12) С цел да се провери дали записаните в информационния файл за клиента стойности на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво съответстват на тези стойности за тежкотоварните превозни средства в експлоатация, условията на изпитване и резултатите от изпитването следва да бъдат определени в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 и мерките за прилагането му.

([5]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията от 1 август 2022 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на експлоатационните характеристики на тежкотоварни ремаркета и тяхното въздействие върху емисиите на CO_2, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробега с нулеви емисии на моторните превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 (ОВ L 205, 5.8.2022 г., стр. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) По отношение на условията на изпитване за въздушно (челно) съпротивление, за да се гарантира, че възможните промени в условията на изпитване между изпитванията за проверка в експлоатация са намалени доколкото е възможно, е целесъобразно да се прилагат условията на изпитване за въздушно съпротивление в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 в най-актуалната версия, която е в сила, тъй като тези условия са ограничени в сравнение с условията, приложими към момента на сертифицирането.

(14) В съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400 на производителите е разрешено да определят стойностите на въздушното съпротивление въз основа на метод за симулация с прилагане на изчислителната динамика на флуидите („CFD“). Поради това като част от изпитванията за проверка в експлоатация за проверка на стойностите на въздушното съпротивление е целесъобразно да се въведе специфично изпитване за проверка на специфичното валидиране на този симулационен метод.

(15) За да се открие изкуствена стратегия, която работи само по време на изпитванията за проверка, а не по време на нормална работа в експлоатация, е от решаващо значение специфичните условия на изпитването да не са известни предварително. Поради това условията за изпитванията на специалната изкуствена стратегия следва да се определят за всеки отделен случай от органа по одобряването.

(16) Като се има предвид, че точното естество на изкуствените стратегии не може да бъде известно предварително, анализът и оценката на резултатите от изпитването на изкуствената стратегия следва да се извършват от органа по одобряването въз основа на сравнение на резултатите, получени при различни условия на изпитване.

(17) С цел документиране на резултатите от изпитването и осигуряване на техния допълнителен анализ органът по одобряването следва да предостави протокола от изпитването на разположение на Комисията и на съответния производител. С цел да се подпомогне оценката на риска, извършена от Комисията, е целесъобразно да се изиска данните от изпитването също така да се предоставят на Комисията, като се използва специална за целта платформа.

(18) Ако е установено отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, на съответния производител следва да се даде възможност да предприеме мерки в отговор на констатациите на органа по одобряването в рамките на подходящ срок, за да се избегне неоправдано удължаване на процеса на проверка в експлоатация. Следва обаче да е възможно срокът да бъде удължен, за да се оцени правилно предоставената техническа документация.

(19) Когато в резултат на извършването на изпитвания за проверка в експлоатация се установи липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационните файлове за клиента, или наличието на каквито и да било стратегии, които изкуствено подобряват работата на тези превозни средства, специфичните емисии на CO_2 на всички засягани превозни средства следва да бъдат коригирани, като се има предвид, че изпитваните превозни средства се считат за представителни за всички засягани превозни средства.

(20) За да се вземат предвид отклоненията за целите на изчисляването и коригирането на средните специфични емисии на CO_2 на даден производител, е уместно Комисията да определи размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 и вида на съответните превозни средства.

(21) Корекция на средните специфични емисии на CO_2 на производител следва да се прилага от периода за докладване за 2025 г., тъй като това е първият период за докладване, за който се прилагат целите за намаляване на емисиите на CO_2 в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1242.

(22) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменението на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се определят подробни процедури за проверка в експлоатация на тежкотоварните превозни средства, посочени в Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127.

2. С настоящия регламент се определят подробни правила относно докладването на отклонения, установени в стойностите на емисиите на CO_2 от тежкотоварни превозни средства в експлоатация в сравнение със стойностите, посочени в сертификатите за съответствие или информационните файлове за клиента, в резултат на проверка в експлоатация, и за вземане предвид на тези отклонения при изчисляването на средните специфични емисии на CO_2 на производителите, за които е установено отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 в резултат на проверката в експлоатация.

3. Настоящият регламент не се прилага за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2019/1242.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от член 3 и приложения III, VIII, X и Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400 и член 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127.

Прилагат се също така следните определения:

1) „фамилия за контролна процедура за изпитване (VTP)“ означава група превозни средства, при които са общи един или повече от компонентите, отделните технически възли и системите, изброени в член 12, параграф 1, букви а)—е), з)—й) от Регламент (ЕС) 2017/2400;

2) „изпитване с прилагане на контролната процедура за изпитване (VTP)“ означава изпитване, извършено в съответствие с контролната процедура за изпитване, извършена върху превозно средство в експлоатация в съответствие с приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400;

3) „фамилия по въздушно съпротивление за проверка в експлоатация“ („ISV“) означава група превозни средства, които имат обявена стойност на въздушното съпротивление по-малка или равна на тази на базовото превозно средство на фамилията по въздушно съпротивление, която е била избрана за извършване на изпитване за въздушно съпротивление, и за които е разрешено да бъдат с това базово превозно средство в рамките на същата фамилия по въздушно съпротивление, както е посочено в допълнение 5 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

4) „изпитване за въздушно съпротивление“ означава изпитване при постоянна скорост с измервания на въртящия момент, извършено върху превозно средство в експлоатация в съответствие с раздел 3 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

5) „фамилия по CFD“ означава група превозни средства, за които стойността на въздушното съпротивление е определена с помощта на един и същ метод за симулация на базата на изчислителната динамика на флуидите („CFD“), одобрен в съответствие с допълнение 10 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

6) „изпитване за въздушно съпротивление по метода с използване на CFD“ означава изпитване за проверка на специфичното валидиране на метода за симулация на базата на изчислителната динамика на флуидите („CFD“), одобрен в съответствие с допълнение 10 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

7) „фамилия гуми за проверка в експлоатация („ISV“) означава група гуми, състояща се, за целите на проверката в експлоатация, от всички гуми, принадлежащи към даден вид гуми, както е определено в раздел 2, точка 3 от приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400, от същия производител и от същия клас на горивна ефективност, както е определено в Регламент (ЕС) 2020/740 на Европейския парламент и на Съвета ([6]);

8) „изпитване за коефициента на съпротивление при търкаляне (RRC) на гумата“ означава изпитване, извършено върху всяка гума в съответствие с раздел 3, точка 3.2 от приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400 в проверочна лаборатория или лаборатория кандидат, както е определено в раздел 1, точки 1) и 2) от приложение V към Регламент (ЕС) 2020/740;

9) „изпитване за масата“ означава изпитване за определяне на „коригираната действителна маса на превозното средство“ съгласно определението в раздел 2, точка 4 от приложение III към Регламент (ЕС) 2017/2400 или, в случай на ремарке — „коригираната маса в готовност за движение“ съгласно определението в раздел 3, таблица 1 от приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362;

10) „изпитване за изкуствени стратегии“ означава специално изпитване, извършено върху превозно средство в експлоатация, за да се провери дали са налице изкуствени стратегии;

11) „отклонение в стойностите на емисиите на CO_2“ означава, че емисиите на CO_2 от превозни средства, определени при извършената съгласно настоящия регламент проверка в експлоатация, са по-високи от определените емисии за моторни превозни средства в съответствие с процедурите, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2400, или за ремаркета — в съответствие с процедурите, определени в Регламент (ЕС) 2022/1362, и са записани в информационния файл за клиента, сертификатите за съответствие или индивидуалните сертификати за одобрение, придружаващи въпросните моторни превозни средства или ремаркета, като се вземе предвид статистическата оценка на изпитванията в съответствие с приложение I.

Член 3

Избор на фамилии

1. При избора на превозни средства в съответствие с член 3 от Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127 органът по одобряването избира превозни средства от фамилиите за контролна процедура за изпитване, фамилиите по въздушно съпротивление за ISV, фамилиите по CFD и фамилиите гуми за ISV въз основа на риска от отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 от превозните средства с определени компоненти, отделни технически възли или системи или гуми от тези фамилии, оценени от Комисията в съответствие с параграф 2 от настоящия член и докладвани в съответствие с параграф 3 от настоящия член.

Органът по одобряването гарантира също така, че превозни средства от фамилия за контролна процедура за изпитване или гуми от фамилия гуми за ISV не се изпитват от друг орган по одобряването през същия период за докладване за проверка в експлоатация.

2. При извършване на оценката на риска от отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, посочена в параграф 1, първа алинея, Комисията взема предвид най-малко следните елементи, когато са налични:

а) общия брой нови превозни средства от фамилията за контролна процедура за изпитване, фамилията по въздушно съпротивление за ISV и фамилията гуми за ISV, които са пуснати на пазара на Съюза;

б) данните от превозни средства, принадлежащи към определени фамилии за контролна процедура за изпитване, фамилии по въздушно съпротивление за ISV и фамилии гуми за ISV със сходни технически характеристики, но с по-ниски емисии на CO_2, установени с помощта на данните, събрани съгласно член 1 от Делегиран регламент (ЕС) 2021/1430 на Комисията ([7]);

([6]) Регламент (ЕС) 2020/740 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други параметри, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/1369 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1222/2009 (ОВ L 177, 5.6.2020 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Делегиран регламент (ЕС) 2021/1430 на Комисията от 31 май 2021 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на данните, които да бъдат докладвани от държавите членки за целите на проверката на емисиите на CO_2 и разхода на гориво на нови тежки превозни средства (ОВ L 309, 2.9.2021 г., стр. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

в) доказателства за отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, получени от Комисията или получени от друг орган по одобряването на типа, орган за надзор на пазара или трета страна, отговаряща на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163 на Комисията ([8]);

г) резултатите от предишни проверки в експлоатация и по-специално констатациите, свързани с наличието на изкуствени стратегии;

д) съответната информация от извършени изпитвания, които са докладвани на Комисията съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2021/1430, и от изпитвания за съответствие на производството, извършени съгласно раздел 4 от приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400;

е) данни за реалния разход на гориво.

3. Всяка година до 30 юни Комисията публикува доклад, съдържащ списък на фамилии за контролна процедура за изпитване, фамилии по въздушно съпротивление за ISV, фамилии по CFD и фамилии гуми за ISV, които са изложени на най-висок риск от отклонение в стойностите на емисиите на CO_2. В доклада се описват и методиката, използвана за посочената в параграф 1, първа алинея оценка, предприета през периода за докладване, за който се отнася докладът, и основните констатации от тази оценка.

Член 4

Тип и брой изпитвания за проверка в експлоатация

1. През всеки период за докладване органът по одобряването извършва, за всеки производител, на който е предоставил лиценз за работа със симулационния инструмент, най-малко за броя фамилии за контролна процедура за изпитване, фамилии по въздушно съпротивление за ISV и фамилии гуми за ISV, избрани в съответствие с член 3 и посочени в таблица 1 от приложение I, съответните изпитвания за проверка в експлоатация на отделните превозни средства и гуми, избрани в съответствие с член 5.

Органът по одобряването изчислява за всеки производител „общия брой превозни средства съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400“, посочен в таблица 1 от приложение I към настоящия регламент, като средна стойност за трите периода за докладване, предхождащи проверката в експлоатация, от общия брой превозни средства на производителя, за които емисиите на CO_2 и разходът на гориво са били определени съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400.

Освен това за всеки производител, за който „общият брой превозни средства съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400“, е по-голям или равен на 5 000, органът по одобряването извършва през всеки период на докладване едно масово изпитване/производител и едно изпитване за изкуствени стратегии/производител.

2. Ако при оценката на риска, посочена в член 3, параграф 1 от настоящия регламент, се установяват фамилии за един или повече производители, за които „общият брой превозни средства съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400“ е по-малък от 5 000, органът по одобряването извършва съответното(ите) изпитване(я) за поне един такъв производител.

3. Освен това, ако при оценката на риска, посочена в член 3, параграф 1, се установи фамилия по CFD, органът по одобряването извършва изпитване за въздушно съпротивление по метода с прилагане на CFD за тази фамилия по CFD.

4. За производителите на ремаркета органът по одобряването извършва изпитвания за RRC върху гумите, избрани в съответствие с член 5 за всеки период на докладване, най-малко за броя на фамилиите гуми, посочени в таблица 2 от приложение I към настоящия регламент.

Органът по одобряването изчислява за всеки производител на ремаркета „общия брой ремаркета съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362“, посочен в таблица 2 от приложение I към настоящия регламент, като средна стойност за трите периода за докладване, предхождащи проверката в експлоатация, от общия брой ремаркета на производителя на ремаркета, за които емисиите на CO_2 и разходът на гориво са били определени съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.

([8]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163 на Комисията от 7 февруари 2022 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на функционалните изисквания за надзора на пазара на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли (ОВ L 27, 8.2.2022 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Освен това за всеки производител на ремаркета, за който „общият брой ремаркета съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362“, е по-голям или равен на 5 000, органът по одобряването извършва през всеки период на докладване едно масово изпитване/производител на ремаркета.

Ако при оценката на риска, посочена в член 3, параграф 1, се установяват производители на ремаркета, за които „общият брой превозни средства съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362“ е по-малък от 5 000, органът по одобряването извършва съответното(ите) изпитване(я) за поне един такъв производител.

5. За всяка фамилия, избрана в съответствие с член 3, се провеждат следните изпитвания за следния брой превозни средства и гуми, избрани в съответствие с член 5:

а) изпитвания с прилагане на контролна процедура за изпитване: за 1 до най-много 5 превозни средства;

б) изпитвания за въздушно съпротивление: за 1 до най-много 5 превозни средства;

в) изпитвания за въздушно съпротивление по метода с използване на CFD: за 2 превозни средства, когато се допуска двете превозни средства да са от различни фамилии по въздушно съпротивление;

г) изпитвания за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата: за 3 до най-много 10 гуми.

Резултатите от изпитванията, посочени в първа алинея, букви а), б) и г), се оценяват в съответствие с метода, описан в приложение II към настоящия регламент, докато резултатите от изпитванията, посочени в първа алинея, буква в), се оценяват в съответствие с метода, описан в допълнение 10 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400.

6. Освен изпитванията, посочени в параграф 5, за всеки производител за следния брой превозни средства, избрани в съответствие с член 5, съгласно параграф 1, трета алинея се провеждат следните изпитвания:

а) изпитвания за масата: за 3 до най-много 10 превозни средства;

б) изпитвания за изкуствени стратегии: за най-малко 1 превозно средство.

Резултатите от посочените в първа алинея, буква а) изпитвания се оценяват в съответствие с метода, описан в приложение II.

7. Органът по одобряването може да реши да включи резултатите от изпитванията за проверка в експлоатация, извършени от Комисията, друг орган по одобряването на типа, орган за надзор на пазара или трета страна, отговаряща на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163, в статистическия метод, описан в приложение I, ако са изпълнени едновременно следните две условия:

а) органът по одобряването бива информиран за такова предстоящо изпитване, за да може органът по одобряването да наблюдава изпитването;

б) всички резултати от такова изпитване за проверка в експлоатация се докладват на органа по одобряването в срок от 5 дни след извършването на всяко изпитване.

Член 5

Избор на отделни изпитвани превозни средства и гуми

1. Органът по одобряването избира моторни превозни средства за изпитване, които по време на подбора са за предпочитане не по-стари от три години и отговарят на всеки от следните критерии:

а) имат минимален пробег 25 000 km;

б) отговарят на критериите за максимална възраст и пробег, определени в член 4, параграф 2, трета алинея от Регламент (ЕО) № 595/2009.

Органът по одобряването подбира изпитваните ремаркета, които към момента на избора не са по-стари от 5 години, считано от датата на първата им регистрация.

2. Органът по одобряването проверява и гарантира, че изпитваните превозни средства са в състояние, което е представително за правилно поддържано и използвано превозно средство, и имат подобни характеристики на тези, записани в информационните файлове за клиента, сертификатите за съответствие или сертификатите за индивидуално одобрение, като използва посочения в приложение III контролен списък.

Ако дадено превозно средство е преминало изпитване за съответствие на производството, то се изключва от всякакво изпитване за проверка в експлоатация.

3. Освен посочените в параграфи 1 и 2 изисквания избраното за изпитването с прилагане на контролна процедура за изпитване превозно средство трябва да отговаря на всички изброени по-долу изисквания:

а) не трябва да е превозно средство, за което са използвани стандартни стойности за силовото предаване и за загубите в мостовете за сертифициране на CO_2 на неговите компоненти, отделни технически възли или системи, освен ако не може да бъде намерено друго превозно средство;

б) подлежи на разпоредбите, посочени в точки 3.3—3.6 от приложение II към Регламент (ЕС) 582/2011 на Комисията ([9]);

в) подлежи на разпоредбите относно горивата и смазочните материали, посочени в точка 4.2 от приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400;

г) не трябва да е претърпяло промени от значение за резултатите от изпитването с прилагане на VTP на последващ етап на производството, които не позволяват възстановяване на конфигурацията на силовото задвижване, както е документирано в информационния файл за клиента.

4. Освен посочените в параграфи 1 и 2 изисквания избраното за изпитването за въздушно съпротивление превозно средство трябва да отговаря на всички изброени по-долу изисквания:

а) избира се от фамилия по въздушно съпротивление за ISV, за която стойността на въздушното съпротивление е определена в съответствие с точка 3 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400 и за която не е използвана стандартна стойност;

б) част е от подлежащите на изпитване членове на фамилия по въздушно съпротивление в съответствие с точка 4.3 от допълнение 5 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

в) не е претърпяло промени в аеродинамичната конфигурация, които не позволяват възстановяване на аеродинамичната конфигурация, както е документирано в информационния файл за клиента.

5. В случай на несъчленени товарни автомобили, избрани за масово изпитване, се избират само превозни средства без надстройка.

6. Гумите, които трябва да бъдат избрани за изпитване за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата, са нови гуми, които се продават на пазара и имат сертификат в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2400.

7. Когато органът по одобряването не може намери изисквания брой превозни средства в съответствие с член 4, параграф 5, букви а) и б) поради разпоредбите в параграфи 3 и 4 от настоящия член, органът по одобряването трябва да завърши процедурата за изпитване за проверка в експлоатация в рамките на следващия период за докладване за проверка в експлоатация. Ако той все още не е в състояние да намери изисквания брой превозни средства в рамките на следващия период за докладване за проверка в експлоатация, статистическата процедура се прекратява като „незавършена“ и той избира друга фамилия в съответствие с член 3.

Член 6

Условия на изпитване за изпитвания с прилагане на контролна процедура за изпитване

1. Отношението на измерените към симулираните емисии на CO_2 във контролната процедура за изпитване („$C_{VTP,\ ratio}$“) се определя в съответствие с контролната процедура за изпитване, определена в раздел 6 от приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400 във версията, която е в сила към момента на сертифициране на изпитваните превозни средства.

([9]) Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Органът по одобряването гарантира, че оборудването за измерване отговаря на изискванията на раздел 5 от приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400.

Член 7

Резултат от изпитването с прилагане на контролната процедура за изпитване на отделно изпитвано превозно средство

1. За всяко отделно изпитвано превозно средство, подложено на изпитване с прилагане на контролната процедура за изпитване, органът по одобряването определя отношението $C_{VTP,\ ratio}$ в съответствие с раздел 7 от приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400.

2. За всяко отделно изпитвано превозно средство органът по одобряването прочита от превозното средство, преди и след контролната процедура за изпитване, стойностите, свързани с бордовото устройство за измерване на разхода на гориво и километражния брояч, както е предвидено в приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400, и ги включва в протокола от изпитването.

Член 8

Статистическа оценка на резултатите от изпитването с прилагане на контролната процедура за изпитване, изчисляване на размера на отклонението и разследване на отклонението

1. Органът по одобряването оценява резултатите от изпитването с прилагане на контролната процедура за изпитване на отделните изпитвани превозни средства, получени в съответствие с член 7, за да установи дали е налице отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на фамилията за контролна процедура за изпитване, подложена на изпитвания с прилагане на контролната процедура за изпитване, като използва метода, посочен в приложение II към настоящия регламент.

2. Ако фамилията за контролна процедура за изпитване не премине статистическата оценка, както е посочено в приложение II към настоящия регламент, органът по одобряването процедира, както следва:

а) определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2, както следва:

Отклонение = (средно$_{отношение}$ - 1) * $CO_{2\ ref}$ [g/tkm],

където:

— средно$_{отношение}$ е средното $C_{VTP,\ ratio}$ съгласно определението в приложение II за резултатите от изпитването с прилагане на контролната процедура за изпитване;

— $CO_{2\ ref}$ е обявената стойност на емисиите на CO_2 на превозното средство от фамилията за контролна процедура за изпитване с най-високата стойност на емисиите на CO_2;

б) започва разследване, за да установи причината за това неизпълнение на изискванията, в съответствие с член 20 от Регламент (ЕС) 2017/2400. Когато това е необходимо за разследването си сътрудничат други органи по одобряването, които евентуално участват в сертифицирането на компоненти.

Член 9

Условия на изпитване за изпитвания за въздушно съпротивление

1. Характеристиките на въздушното съпротивление се определят в съответствие с процедурата за изпитване при постоянна скорост, посочена в приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400 в най-актуалната версия, която е в сила.

2. Органът по одобряването гарантира, че изискванията за изпитвателното трасе, изискванията за условията на околната среда, монтажът на превозното средство и оборудването за измерване отговарят на изискванията, посочени в точки 3.1—3.4 от раздел 3 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400 в най-актуалната версия, която е в сила. За изпитвания за въздушно съпротивление производителите могат да предоставят гуми на органа по одобряването.

Член 10

Резултат от изпитването за въздушно съпротивление на отделно изпитвано превозно средство

1. За всяко отделно изпитвано превозно средство, подложено на изпитване за въздушно съпротивление, органът по одобряването определя произведението на коефициента на съпротивление по площта на напречното сечение за условия на нулев страничен вятър („стойност на въздушното съпротивление (C_dA)“) от измерванията по време на изпитването при постоянна скорост в съответствие с член 9 от настоящия регламент, като се използва версията на инструмента за предварителна обработка на въздушното съпротивление на базовото въздушно съпротивление в съответствие с притурка 1 към допълнение 2 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400.

2. За всяко отделно изпитвано превозно средство, подложено на изпитване за въздушно съпротивление, органът по одобряването определя резултата от изпитването за въздушно съпротивление („C_dA_{ratio}“) като отношение на стойността на въздушното съпротивление, определена в съответствие с параграф 1 от настоящия член („$C_dA_{in\text{-}service\ verification}$“), и обявената стойност на въздушното съпротивление на това превозно средство („$C_dA_{declared}$“), записана в запис 1.8.4 от файла с протоколите на производителя в съответствие с раздел 3, част I от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400.

Член 11

Статистическа оценка на резултатите от изпитването за въздушно съпротивление и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът по одобряването оценява резултатите от изпитването за въздушно съпротивление на отделните изпитвани превозни средства, получени в съответствие с член 10, за да установи дали има или няма отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на фамилията по въздушно съпротивление за ISV, подложена на изпитвания за въздушно съпротивление, като използва метода, посочен в приложение II.

2. В случай че фамилията по въздушно съпротивление за ISV не премине статистическата оценка, както е посочено в приложение II, органът по одобряването определя размера на отклонението на въздушното съпротивление като средна стойност за C_dA_{ratio} (средно$_{отношение}$), както е определено в приложение II за резултатите от изпитването за въздушно съпротивление.

Член 12

Условия на изпитване за изпитвания за RRC

1. Коефициентът на съпротивление при търкаляне (RRC) се определя в съответствие с процедурата за измерване на RRC, посочена в точка 3.2 от приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400, във версията, която е в сила към момента на сертифициране на изпитваните гуми.

2. Органът по одобряването гарантира, че гумите са изпитани в проверочна лаборатория или кандидат лаборатория, както е определено в раздел 1, точки 1 и 2 от приложение V към Регламент (ЕС) 2020/740.

Член 13

Резултат от изпитването за RRC на отделна изпитвана гума

За всяка отделна изпитвана гума, подложена на изпитване за RRC, органът по одобряването определя резултата от изпитването за RRC (RRC_{ratio}) като отношение на стойността на RRC, определена в съответствие с член 12 ($RRC_{in\text{-}service\ verification}$) от настоящия регламент, към обявената стойност на този RRC ($RRC_{declared}$), записана в точка 7.1 от сертификата за свойствата, свързани с емисиите на CO_2 и разхода на гориво, в съответствие с допълнение 1 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400.

Член 14

Статистическа оценка на резултатите от изпитването за RRC и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът по одобряването оценява резултатите от изпитването за RRC на отделните изпитвани гуми, получени в съответствие с член 13, за да установи дали е налице отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на фамилията гуми за ISV, подложена на изпитвания за RRC, като използва метода, посочен в приложение II.

2. В случай че фамилията гуми за ISV не премине статистическата оценка, както е посочено в приложение II, органът по одобряването определя размера на отклонението на RRC като средна стойност за RRC_{ratio} (средно$_{отношение}$), както е определено в приложение II за резултатите от изпитването за RRC.

Член 15

Условия на изпитване за изпитвания за масата

1. В случай на моторно превозно средство изпитването за масата се състои от определяне на „коригираната действителна маса на превозното средство“ чрез претегляне на изпитваното превозно средство и прилагане на корекциите, предвидени в раздел 2, точка 4 от приложение III към Регламент (ЕС) 2017/2400, или, в случай на ремарке — за определяне на неговата „коригирана маса в готовност за движение“ чрез претегляне на изпитваното превозно средство и прилагане на корекциите, предвидени в раздел 3, таблица 1 от приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.

2. Органът по одобряването гарантира, че везната отговаря на изискванията, посочени в Директива 2014/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([10]).

3. Всички допълнителни части, които не са взети предвид за корекциите, посочени в параграф 1 от настоящия член, се премахват или тяхната маса се изважда от масата, определена в съответствие с параграф 1.

4. Ако не е монтирано цялото стандартно оборудване, се добавя съответната маса на липсващите конструктивни елементи, посочени в точка 4.2 от приложение III към Регламент (ЕС) 2017/2400, както е представено в точка 4.3 от посоченото приложение.

Член 16

Резултат от изпитването за масата на отделно изпитвано превозно средство

1. За всяко отделно изпитвано превозно средство, подложено на изпитване за масата, органът по одобряването определя резултата от изпитването за масата ($mass_{ratio}$) като отношение на „коригираната действителна маса на превозното средство“, определена в съответствие с член 15 от настоящия регламент ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), към „коригираната действителна маса“ на това превозно средство ($mass_{declared}$), записана в запис 1.1.8 на информационния файл за клиента в съответствие с раздел 3, част II от приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/2400.

2. В случай на ремарке, за всяко отделно изпитвано превозно средство, подложено на изпитване за масата, органът по одобряването определя резултата от изпитването за масата ($mass_{ratio}$) като отношение на „коригираната действителна маса в готовност за движение на ремаркето“, определена в съответствие с член 15 от настоящия регламент ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), към „коригираната маса в готовност за движение“ на това ремарке ($mass_{declared}$), записана в запис 1.1.10 на информационния файл за клиента в съответствие с част II от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362.

([10]) Директива 2014/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставянето на пазара на везни с неавтоматично действие (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Член 17

Статистическа оценка на резултатите от изпитването за масата и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът по одобряването оценява резултатите от изпитването за масата на отделните изпитвани превозни средства, получени в съответствие с член 16, за да установи дали има отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на всички превозни средства на въпросния производител, като използва метода, посочен в приложение II.

2. В случай че производителят на превозни средства не премине успешно статистическата оценка, както е посочено в приложение II, органът по одобряването определя размера на отклонението на масата като средна стойност за $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$), както е определено в приложение II за резултатите от изпитването за масата.

Член 18

Условия на изпитване за изпитвания за изкуствени стратегии

Органът по одобряването проверява наличието на изкуствени стратегии в изпитваното превозно средство, избрано в съответствие с член 5 от настоящия регламент, посредством най-малко следните изпитвания:

а) изпитване с прилагане на контролната процедура за изпитване;

б) изпитване с прилагане на контролната процедура за изпитване с условията на изпитване, определени извън посочените в приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400 граници, или всяко друго изпитване, за което условията на изпитване не водят до значителна промяна във физическата реакция на превозното средство или на някоя от неговите подсистеми.

Член 19

Оценка на резултатите от изпитването за изкуствени стратегии и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът по одобряването оценява резултатите от изпитванията, извършени в съответствие с член 18 от настоящия регламент, с цел да оцени риска от наличие на изкуствени стратегии в изпитваното превозно средство, като сравнява $C_{VTP, ratio}$, определено в съответствие с точка 7.2.2. от приложение Ха към Регламент (ЕС) 2017/2400 и получено при изпитването, посочено в член 18, буква б) от настоящия регламент, с $C_{VTP, ratio}$, получено при изпитването, посочено в член 18, буква а) от настоящия регламент. Освен това органът по одобряването оценява всички други съответни изпитвания, извършени върху засяганото превозно средство.

2. Органът по одобряването посочва в протокола от изпитването критериите, използвани за оценката, извършена в съответствие с параграф 1. За тази цел под изкуствени стратегии се разбира всякакво програмно осигуряване, управляваща логика, апаратна част или компонент на борда на или свързан с превозното средство, които намаляват емисиите на CO_2 или стойностите на разхода на гориво в изпитванията, извършени за целите на сертифицирането на емисиите на CO_2, но които не работят съобразно, когато превозното средство е в експлоатация, като се вземе предвид разликата между тези условия на изпитване и условията в експлоатация, освен ако тази несъобразна работа е резултат от определени в правото на Съюза изисквания или е оправдана от необходимостта да се защити превозното средство от непосредствена повреда или да се осигури безопасна експлоатация на превозното средство.

3. Ако въз основа на оценката, извършена в съответствие с параграф 1, органът по одобряването прецени, че рискът от наличие на изкуствени стратегии в изпитваното превозно средство е висок, той уточнява и изпълнява специфична програма за изпитване в допълнение към изпитванията, извършени съгласно член 18, за да установи наличието или отсъствието на изкуствена стратегия. За установяване наличието или отсъствието на изкуствена стратегия, по искане на органа по одобряването производителят предоставя целия съответен софтуерен код.

4. Ако органът по одобряването заключи, че са налице изкуствени стратегии, той определя засяганите превозни средства и размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 чрез сравняване на стойността на емисиите на CO_2 със и без изкуствени стратегии. Ако размерът на това отклонение не може да бъде определен въз основа на изпитванията, извършени в съответствие с член 18 и, ако е приложимо, параграф 3 от настоящия член, размерът на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 е 10 % от стойността на еталонните емисии на CO_2 от подгрупата превозни средства.

Член 20

Протокол от изпитването

1. Органът по одобряването включва в протоколите от изпитванията, посочени в член 5, параграф 1 от Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127, най-малко следната информация за всяка изпитвана фамилия:

а) вида на извършените изпитвания;

б) списъка за проверка на превозното средство;

в) условията на изпитване;

г) резултатите от изпитването на всяко от отделните изпитвани превозни средства или гуми;

д) статистическата оценка на резултатите от изпитването;

е) ако е приложимо, изчислението на размера на отклонението;

ж) в случай на изпитване за изкуствени стратегии: критериите, използвани за оценка на резултатите от изпитването.

2. В срок от 20 работни дни след приключване на изпитванията органът по одобряването предоставя протокол от изпитването на производителя на съответните превозни средства или гуми и го качва в криптиран формат на специален за целта сървър на Комисията заедно със следните данни за всяко от отделните изпитвани превозни средства или гуми:

а) за всяко извършено изпитване с прилагане на контролна процедура за изпитване — данните, посочени в точка 1 от приложение IV към настоящия регламент;

б) за всяко извършено изпитване за въздушно съпротивление — данните, посочени в точка 2 от приложение IV към настоящия регламент;

в) за всяко извършено изпитване за въздушно съпротивление по метода с използване на CFD — данните и изчисленията, посочени в допълнение 10 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400;

г) за всяко извършено изпитване за коефициент на съпротивление при търкаляне на гумата — данните, посочени в точка 3 от приложение IV към настоящия регламент;

д) за всяко извършено изпитване за масата — данните, посочени в точка 4 от приложение IV към настоящия регламент.

Данните и параметрите, посочени в букви а)—д), не се публикуват.

Когато всички данни за всички изпитвани превозни средства или гуми от дадена фамилия са качени правилно, от сървъра на Комисията се изпраща разписка до субекта, който е извършил качването.

Член 21

Заключения на органа по одобряването

1. Ако резултатите от проверката в експлоатация показват, че липсва отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, органът по одобряването стига до заключението, че няма липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента, и включва това заключение в протокола от изпитването.

2. Ако резултатите от проверката в експлоатация покажат, че има отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, производителят може да оспори резултатите в срок от 20 работни дни след получаване на протокола от изпитването, като предостави доказателства, показващи съответствието между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента. Производителят може да поиска удължаване от 20 работни дни, за да предостави това доказателство.

При липса на отговор се счита, че производителят е приел резултатите от проверката в експлоатация.

(3) Като взема предвид доказателствата, предоставени от производителя съгласно параграф 2, органът по одобряването стига до заключение дали при проверката в експлоатация е установена липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента, или дали има наличие на изкуствени стратегии.

Органът по одобряването предава своето заключение на съответния производител и на Комисията най-късно 40 работни дни или в случай на удължаване в съответствие с параграф 2 — най-късно 80 работни дни, след като изпрати протокола от изпитването на производителя съгласно параграф 2.

4. Заключението на органа по одобряването, посочено в параграф 3, включва най-малко следната информация:

а) когато органът по одобряването установи, че няма липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента, или не може да установи наличието на изкуствени стратегии:

i) типа изпитване и засяганата фамилия;

ii) основанията за констатацията си, че отклонението в стойностите на емисиите на CO_2, установено в резултат на проверката в експлоатация, не води до липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента;

б) когато органът по одобряването установи липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в информационния файл за клиента, или наличието на изкуствени стратегии:

i) типа изпитване и засяганата фамилия;

ii) размера на отклонението, както е докладвано в съответствие с член 20, параграф 1, буква д);

iii) когато е приложимо, установените изкуствени стратегии.

5. Преди 30 септември на всяка календарна година органът по одобряването публикува преглед на проверките в експлоатация, извършени през предходния период за докладване, и своите заключения, издадени през този период за докладване, както е посочено в параграфи 1 и 3, като използва формата, посочен в приложение V. За изпитвания за проверка в експлоатация, за които не е направено заключение преди публикуването на прегледа, заключението се включва в следващия годишен преглед.

Член 22

Размер на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 и определяне на засяганите превозни средства

Когато органът по одобряването е издал заключение, както е посочено в член 21, параграф 4, буква б), Комисията определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 и всички засягани превозни средства, както следва:

а) за фамилия за контролна процедура за изпитване размерът на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 е равен на размера на отклоненията, установени от органа по одобряването и посочени в член 21, параграф 4, буква б), точка ii) от настоящия регламент. Засяганите превозни средства са всички превозни средства от фамилията за контролна процедура за изпитване, които имат една и съща комбинация от двигател и силово предаване. Ако при разследването по член 8, параграф 2, буква б) се установи, че причината за неизпълнението на изискванията, посочена във въпросната разпоредба, е компонент, посочен в член 12, параграф 1, букви а)—е), з) и й) от Регламент (ЕС) 2017/2400, засяганите превозни средства са всички превозни средства с този компонент;

б) за фамилия по въздушно съпротивление за ISV Комисията определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 за всяка подгрупа превозни средства от тази фамилия по въздушно съпротивление за ISV въз основа на повторно пускане на еталонния модел в симулационния инструмент с обявената стойност и с коригираната стойност за въздушно съпротивление. Коригираната стойност за въздушно съпротивление е $C_dA_{declared}$, умножена по размера на отклонението, посочен в член 21, параграф 4, буква б), точка ii). Засяганите превозни средства са всички превозни средства от съответната фамилия по въздушно съпротивление за ISV, посочена в член 21, параграф 4, буква б), точка i), и всички превозни средства от тази фамилия по въздушно съпротивление за ISV, за които стойността на въздушното съпротивление е била прехвърлена от фамилия по въздушно съпротивление.

в) за дадена фамилия по CFD Комисията определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 за всяка подгрупа превозни средства и за всяка фамилия по въздушно съпротивление от тази фамилия по CFD въз основа на повторно пускане на еталонния модел в симулационния инструмент с обявената стойност и с коригираната стойност за въздушно съпротивление. Коригираната стойност за въздушното съпротивление е равна на стойността на въздушното съпротивление за базовото (най-неблагоприятния случай) превозно средство на всяка фамилия по въздушно съпротивление, или в случай че тази стойност се определя чрез симулация с използване на CFD — стойността по подразбиране за тази фамилия по въздушно съпротивление, минус обявената стойност на въздушното съпротивление за всяко засягано превозно средство. Засяганите превозни средства са всички превозни средства от посочената фамилия по CFD и всички превозни средства, за които стойността на въздушното съпротивление е била прехвърлена от фамилия по въздушно съпротивление от посочената фамилия по CFD.

г) за фамилия гуми за ISV Комисията определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 за всяка подгрупа превозни средства от тази фамилия гуми за ISV въз основа на повторно пускане на еталонния модел в симулационния инструмент с обявената стойност и с коригираната стойност за коефициента на съпротивление при търкаляне. Коригираната стойност за коефициента на съпротивление при търкаляне е $RRC_{declared}$, умножена по размера на отклонението, посочено в член 21, параграф 4, буква б), точка ii). Засяганите превозни средства са всички превозни средства, регистрирани след 1 юли 2025 г., използващи гуми от съответната фамилия гуми за ISV, посочена в член 21, параграф 4, буква б), точка i);

д) за изпитването за масата Комисията определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 въз основа на повторно пускане на осредняващия стойностите за автомобилния парк модел в симулационния инструмент с обявената стойност и с коригираната стойност за масата за всяка подгрупа превозни средства на този производител. Коригираната стойност за масата е $mass_{declared}$, умножена по размера на отклонението, посочено в член 21, параграф 4, буква б), точка ii). Засяганите превозни средства са всички превозни средства на производителя;

е) в случай че е налице изкуствена стратегия съгласно заключението, посочено в член 21, параграф 4, буква б), размерът на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 е равен на размера на отклонението, посочено в член 21, параграф 4, буква б), точка ii). Засяганите превозни средства се определят въз основа на заключението, посочено в член 21, параграф 4, буква б).

Член 23

Изчисляване и корекция на средните специфични емисии на CO_2 на производителя

1. Когато органът по одобряването е издал заключение, както е посочено в член 21, параграф 4, буква б) от настоящия регламент, за изчисляване на средните специфични емисии на CO_2 на производител в съответствие с член 4 от Регламент (ЕС) 2019/1242, Комисията прилага за периода за докладване от годината, през която е издадено заключението, и за последващите периоди за докладване, размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2, спрямо засяганите превозни средства, определени в съответствие с член 22.

2. Комисията също така прилага размера на отклонението на стойностите на емисиите на CO_2 спрямо засяганите превозни средства, определени в съответствие с член 22, за коригиране на средните специфични емисии на CO_2 на производителя за десетте периода за докладване преди периода за докладване от годината, през която е издадено заключението, но не по-рано от периода за докладване за 2025 г.

Член 24

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 13 януари 2025 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

МИНИМАЛЕН БРОЙ ИЗБРАНИ ФАМИЛИИ

1. За производители на превозни средства:

Таблица 1

Брой на фамилиите, за които се извършват съответните изпитвания за проверка в експлоатация на отделните превозни средства и гуми

Общ брой на превозните средства съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2400	Брой на фамилиите за контролна процедура за изпитване (VTP) (изпитване с прилагане на контролната процедура за изпитване)	Брой на фамилиите по въздушно съпротивление (изпитване за въздушно съпротивление)	Брой на фамилиите гуми за проверка в експлоатация (изпитване за коефициента на съпротивление при търкаляне (RRC) на гумата)
5 000—20 000	1	1	1
20 001—40 000	1	1	2
Над 40 000	2	2	3

2. За производители на ремаркета:

Таблица 2

Брой на фамилиите гуми за проверка в експлоатация (ISV), за които се извършват съответните изпитвания за проверка в експлоатация на отделните гуми

Общ брой на ремаркетата съгласно член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362	Брой на фамилиите гуми за проверка в експлоатация (изпитване за коефициента на съпротивление при търкаляне (RRC) на гумата)
До 10 000	1
Над 10 000	2

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СТАТИСТИЧЕСКА ОЦЕНКА НА ИЗПИТВАНИЯТА

1. **Начална точка**

Началната точка за статистическата оценка на резултатите от изпитването са следните стойности, изчислени за минималния брой отделни изпитвани превозни средства или гуми:

(1) За изпитвания с прилагане на контролната процедура за изпитване (VTP) — стойността $C_{VTP,\ ratio}$, изчислена в съответствие с член 7, за N = 1;

(2) За изпитвания за въздушно съпротивление — стойността C_dA_{ratio}, изчислена в съответствие с член 10, параграф 2, за N = 1;

(3) За изпитванията за коефициента на съпротивлението при търкаляне на гумата — стойността RRC_{ratio}, изчислена в съответствие с член 13, за N = 3;

(4) За изпитванията за масата — стойността $mass_{ratio}$, изчислена в съответствие с член 16, за N = 3.

Органът по одобряването определя дали е необходимо да се изпитват допълнителни превозни средства или гуми, като прилага критериите, посочени в точка 3 от настоящото приложение.

2. **Статистически параметри**

За общия брой изпитвани превозни средства или гуми (N) средните ($X_{тестове}$) и стандартното(ите) отклонение(я) на резултатите от изпитването се определят чрез прилагане на следните формули:

$$X_{tests} = \frac{(x_1+x_2+\ldots+x_N)}{N}$$

и

$$s = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2+(x_2 - X_{tests})^2+\ldots+(x_N - X_{tests})^2}{N-1}} \text{ ако N > 2,}$$

където:

x_i е коефициентът, изчислен за отделно изпитваното превозно средство или гумата i:

— $C_{VTP,\ ratio}$ за резултатите от изпитването с прилагане на VTP в съответствие с член 7;

— CdA_{ratio} за резултатите от изпитването за въздушно съпротивление в съответствие с член 10, параграф 2;

— RRC_{ratio} за резултатите от изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата в съответствие с член 13;

— $mass_{ratio}$ за резултатите от изпитването за масата в съответствие с член 16.

3. **Оценка**

След всяко допълнително изпитване на превозно средство или гума стойността X_{tests} се оценява, както е посочено по-долу, за да се достигне до едно от следните заключения за съответната фамилия превозни средства или гуми:

(1) Фамилията преминава успешно изпитването, ако: $X_{tests} \leq$ граница $_P$

(2) Фамилията не преминава изпитването, ако: $X_{tests} >$ граница $_F$

(3) Изпитайте допълнително превозно средство или гума, ако: *граница* $_P < X_{tests} \leq$ *граница* $_F$

където:

граница $_P$ и *граница* $_F$ са определени в таблица 1 от настоящото приложение за резултатите от изпитването с прилагане на VTP и за резултатите от изпитването за въздушно съпротивление;

граница $_P$ и граница $_F$ са определени в таблица 2 от настоящото приложение за резултатите от изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата и за резултатите от изпитването за масата;

s е стандартното отклонение, определено в съответствие с точка 2 от настоящото приложение;

A е 1,03 за резултатите от изпитването с прилагане на VTP;

A е $\frac{1,03*N_x+1,07*N_y}{N_x+N_y}$ за резултатите от изпитването за въздушно съпротивление,

където

N_x е броят на изследваните превозни средства с дата на първа регистрация считано от 1 юли 2027 г.;

N_y е броят на изследваните превозни средства с дата на първа регистрация преди 1 юли 2027 г.;

A е 1,03 за резултатите от изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата;

A е $\frac{1,02*N_x+1,05*N_y}{N_x+N_y}$ за резултатите от изпитването за масата.

където

N_x е броят на изследваните превозни средства с дата на първа регистрация считано от 1 юли 2027 г.;

N_y е броят на изследваните превозни средства с дата на първа регистрация преди 1 юли 2027 г.

Таблица 1

Стойности за граница $_P$ и граница $_F$ за резултатите от изпитването с прилагане на VTP и за резултатите от изпитването за въздушно съпротивление

Брой на изпитваните превозни средства	граница $_P$	граница $_F$
1	A - 0,03	A + 0,07
2	A - 0,03	A + 0,05
3	A - 0,8027 * s	A + 0,7325 * s
4	A - 0,3973 * s	A + 0,2233 * s
5	A	A

Таблица 2

Стойности за граница $_P$ и граница $_F$ за резултатите от изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата и за резултатите от изпитването за масата

Брой на изпитваните превозни средства	граница $_P$	граница $_F$
3	A - 2,2655 * s	A + макс.{1,1062, (0,02/s)} * s
4	A - 1,5093 * s	A + 0,5970 * s
5	A - 1,1230 * s	A + 0,3737 * s
6	A - 0,8196 * s	A + 0,2430 * s
7	A - 0,5944 * s	A + 0,1548 * s
8	A - 0,3866 * s	A + 0,0902 * s
9	A - 0,1873 * s	A + 0,0402 * s
10	A	A

4. **Изчисляване на размера на отклонението**

За изчисляване на размера на отклонението средното $_{\text{отношение}}$ се определя като X_{tests} за общия брой изпитвани превозни средства, след като фамилията превозни средства или гуми не е преминала изпитването съгласно точка 3, параграф 2 от настоящото приложение):

средно $_{\text{отношение}} = X_{tests}$

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СПИСЪК ЗА ПРОВЕРКА НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ИЗБРАНИ ЗА ИЗПИТВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКА В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

1. **Определения**

За целите на настоящото приложение се прилагат следните определения:

1) „Критерии за изключване“ означава, че ако описаното условие е изпълнено (отговорът на въпроса е „да“), превозното средство не може да бъде избрано за изпитвания за проверка в експлоатация.

2) „Поверително“ означава, че тази информация се пази по целесъобразност от органа по одобряването, но не се включва в протокола от изпитването, представен на Комисията.

2. **Характеристики на превозното средство**

2.1. В протокола от изпитването се записва и включва следната информация:

2.1.1.	Идентификационен номер на превозното средство (VIN):	ПОВЕРИТЕЛНО
2.1.2.	Пробег [km]	
2.1.3.	Дата на първа регистрация	
2.1.4.	Криптографски хеш код на файла с данни на производителя	ПОВЕРИТЕЛНО

2.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

		Да/Не
2.2.1.	Пробег: *Пробегът по-малък от 25 000 km ли е, или е над 160 000/300 000/700 000 km съгласно член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 595/2009?*	
2.2.2.	Дата на първа регистрация: *Тази дата, както е посочено в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 595/2009, повече от 5/6/7 години преди датата на избор на превозно средство ли е?*	

3. **Интервю със собственика на превозното средство/ползвателя**

(Собственикът не трябва да знае за последиците от отговорите)

3.1. Записва се следната информация:

3.1.1.	Име на собственика	ПОВЕРИТЕЛНО
3.1.2.	Лице за контакт (адрес/телефон)	ПОВЕРИТЕЛНО

3.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

	Неразрешено използване на превозното средство	**Да/Не**
3.2.1.	Превозвало ли е превозното средство тежки товари над спецификациите на производителя?	
3.2.2.	Използвано ли е превозното средство за състезания или авторалита?	
3.2.3.	Управлявано ли е превозното средство в държава, която не е членка на ЕС, за повече от 10 % от общото време на движение?	

	Неразрешено използване на превозното средство	**Да/Не**
3.2.4.	Превозното средство използвано ли е с грешен вид гориво (например бензин вместо дизелово гориво) или с гориво, което не се предлага в търговската мрежа с качество на ЕС (черен пазар или смесено гориво)?	
3.2.5.	Използвана ли е добавка за гориво, която не е одобрена от производителя?	
	Неразрешени ремонти	
3.2.6.	Обслужвано ли е превозното средство не в съответствие с инструкциите на производителя?	
3.2.7.	Извършвани ли са неразрешени значителни ремонти на двигателя или превозното средство?	
3.2.8.	Участвало ли е превозното средство в сериозно пътно произшествие?	
	Неразрешени изменения	
3.2.9.	Увеличавана ли е мощността/тунинговано ли е превозното средство?	
3.2.10.	Премахната ли е окончателно някоя част от уредбата за последваща обработка на емисиите?	
3.2.11.	Има ли монтирани неразрешени устройства, свързани с емисии (дезактиватор на уреа, емулатор и др.)?	

4. **Изследване на превозното средство**

4.1. В протокола от изпитването трябва да бъде включена следната информация:

4.1.1.	Каталожни номера и контролни суми за софтуера и калибрирането на модула за управление на силовото задвижване	
4.1.2.	Бордова диагностика	Да се прочетат диагностичните кодове за неизправности и дневникът за грешки при отпечатване ([1])
4.1.3.	Справка в сервизен режим 09 на СБД (система за бордова диагностика)	Да се прочете сервизен режим 09 и да се запише информацията.
4.1.4.	Режим 07 на СБД	Да се прочете сервизен режим 07 и да се запише информацията.
4.1.5.	Снимки на изпитваното превозно средство, включително и на долната част на каросерията	

([1]) Всички системи трябва да бъдат част от бордовата диагностика и „Дневникът за грешки/откритата и диагностицирана информация“ трябва да бъде част от протокола от изпитването.
Забележка: *Всички проверки, изискващи връзка със СБД, се извършват преди и след края на изпитването за емисии.*

4.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

		Да/Не
4.2.1.	САМО за изпитвания с прилагане на VTP: Има ли включени предупредителни светлини на арматурното табло, указващи неизправност в превозното средство или в уредбата за последваща обработка на отработилите газове, която не може да бъде разрешена с обикновено техническо обслужване? (индикаторна лампа за неизправност, индикаторна лампа за обслужване на двигателя и др.?)	
4.2.2.	САМО за изпитвания с прилагане на VTP: Има ли промени от значение за резултатите от изпитването с прилагане на VTP на последващ етап на производството, които не позволяват възстановяване на конфигурацията на силовото задвижване, както е документирано в информационния файл за клиента?	

		Да/Не
4.2.3.	САМО за изпитванията за въздушно съпротивление: Има ли промени в аеродинамичната конфигурация, които не позволяват възстановяване на аеродинамичната конфигурация, както е документирано в информационния файл за клиента?	

4.3. Ако следните условия не са изпълнени, превозното средство все още може да бъде избрано, при условие че са предприети подходящи действия преди провеждането на изпитвания за проверка в експлоатация:

	Проверка, която да бъде извършена	Проблемът е набелязан и трябва да се предприемат действия
4.3.1.	Ниво на горивото в резервоара	*Ако индикаторът за резерва на гориво СВЕТИ, заредете с гориво преди изпитването.*
4.3.2.	Течност за отработилите газове от дизелов двигател (AdBlue)	*Ако индикаторната лампа за селективна каталитична редукция (SCR) свети след пускане на двигателя, се зарежда AdBlue или се извършва ремонт, преди превозното средство да се използва за изпитвания.*
4.3.3.	Въздушен филтър и маслен филтър *Проверете за замърсявания и повреди*	*Ако бъдат открити повреди или сериозно замърсяване, или ако остават по-малко от 800 km преди следващата препоръчителна смяна; сменете филтрите.*
4.3.4.	Проверете нивата на течностите и сорта им *Проверете максималните и минималните нива (двигателно масло, охлаждаща течност)*	*Долейте, ако са под минимума.* *Ако са различен сорт, сменете.*
4.3.5.	Кабел за високо напрежение (принудително запалване) *Проверете запалителните свещи, кабели и др.*	*В случай на повреда ги подменете.*
4.3.6.	Техническо обслужване *Проверете дали не остават по-малко от 800 km до следващото планово техническо обслужване*	*Ако е така, извършете техническото обслужване.*
4.3.7.	САМО за изпитванията за въздушно съпротивление: *Проверете дали регулировката на колелата и регулируемата височина на превозното средство/пътният просвет са извън обхвата.*	*Ако е така, регулирайте колелата и височината/пътния просвет на автомобила, за да бъдат в обхвата.*
4.3.8.	САМО за изпитването за въздушно съпротивление: *Проверете дали е монтирана стандартна каросерия в съответствие с приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400*	*Ако не е така, монтирайте стандартна каросерия*

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ДАННИ ОТ ИЗПИТВАНЕТО ЗА ПРОВЕРКА В ЕКСПЛОАТАЦИЯ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ДОКЛАДВАТ

1. **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитването с прилагане на VTP**

Данните, които трябва да бъдат докладвани, са данните от протоколите от изпитванията, посочени в член 20, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕС) 2017/2400.

Освен това се докладват следните данни:

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Орган по одобряването, отговорен за изпитванията за проверка в експлоатация	—	—	
2	Номер на превозното средство	—	—	Последователност на превозните средства (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
3	Общ брой на изпитваните превозни средства	—	—	Общ брой превозни средства, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
4	Решение за успешно/неуспешно преминаване	—	—	Успешно или неуспешно преминаване на изпитването

2. **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитването за въздушно съпротивление**

Данните, които трябва да се докладват, са данните, посочени в допълнение 2 от приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400.

Освен това се докладват следните данни:

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Орган по одобряването, отговорен за изпитванията за проверка в експлоатация	—	—	
2	Номер на превозното средство	—	—	Последователност на превозните средства (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
3	Общ брой на изпитваните превозни средства	—	—	Общ брой превозни средства, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
4	Идентификационен номер на превозното средство (VIN)	—	—	VIN на избраното превозно средство
5	Показание на километражния брояч в началото на изпитванията за ISV	km		
6	Изпитателно трасе, върху което са проведени изпитванията	—		
7	Обща маса на превозно средство по време на измерванията	kg	—	Действителна маса на превозно средство по време на измерванията
8	Максимална височина на превозното средство по време на измерванията	m	—	
9	Средна температура на атмосферния въздух по време на първото изпитване с ниска скорост	°C	—	

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
10	Средна скорост на превозното средство по време на изпитванията с висока скорост	km/h	—	
11	Произведение на коефициента на съпротивлението (C_d) и напречното сечение (A_{cr}) при условия на нулев страничен вятър $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Произведение на коефициента на съпротивлението (C_d) напречното сечение (A_{cr}) при условия на средносилен страничен вятър по време на изпитването с постоянна скорост $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Среден страничен ъгъл на въздушния поток по време на изпитването с постоянна скорост β	°	—	
14	Номер на версията на инструмента за предварителна обработка на данните за въздушното съпротивление	—	—	
15	Резултат от изпитването за въздушно съпротивление (C_dA_{ratio})	—	—	Съгласно определението в член 10
16	Криптографски хеш код на файла с данни на производителя		—	
17	Обявено C_dA	m^2	—	Обявена стойност за фамилия по въздушно съпротивление
18	Решение за успешно/неуспешно преминаване	—	—	Успешно или неуспешно преминаване на изпитването

В допълнение, за изпитване на въздушното съпротивление по метода с използване на изчислителната динамика на флуидите (CFD) се докладват данните и изчисленията, посочени в точка 2 от допълнение 10 към приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/2400.

3. **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата**

Данните, които трябва да се докладват, са данните, посочени в допълнение 2 към приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400.

Освен това се докладват следните данни:

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Орган по одобряването, отговорен за изпитванията за проверка в експлоатация	—	—	
2	Наименование и местоположение на лабораторията, извършваща изпитването за ISV			
3	Номер на гумата	—	—	Последователност на гумите (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
4	Общ брой на изпитваните гуми	—	—	Общ брой на гумите, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
5	Сертификационен номер на гумата			В съответствие с допълнение 4 от приложение X към Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
6	Хеш код на сертификата на гумата			
7	Наименование и местоположение на лабораторията за сертифициране			
8	Резултат от изпитването за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата (RRC_{ratio})			Съгласно определението в член 13 от настоящия регламент
9	Решение за успешно/неуспешно преминаване	—		Успешно или неуспешно преминаване на изпитването

4. **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитването за масата**

Протоколират се следните данни:

№	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Орган по одобряването, отговорен за изпитванията за проверка в експлоатация	—	—	
2	Номер на превозното средство	—	—	Последователност на превозните средства (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
3	Общ брой на изпитваните превозни средства	—	—	Общ брой превозни средства, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
4	Наименование и адрес на производителя на превозното средство			
5	Идентификационен номер на превозното средство (VIN)			
6	Показание на километражния брояч в началото на изпитванията за ISV	km		
7	Модел на превозното средство			
8	Категория на превозното средство			
9	Колесна формула			
10	Обща допустима максимална маса с товар (TPMLM)			
11	Група превозни средства			
12	Криптографски хеш код на файла с данни на производителя			
13	Измерена коригирана действителна маса на превозното средство	kg		В съответствие с член 15
14	Обявена коригирана действителна маса на превозното средство	kg	1.1.8 от информационния файл за клиента	В съответствие с член 16
15	Резултатът от изпитването за масата ($mass_{ratio}$)			Съгласно определението в член 14
16	Решение за успешно/неуспешно преминаване			Успешно или неуспешно преминаване на изпитването

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ФОРМАТ НА ДОКЛАДВАНЕ ЗА ГОДИШНИЯ ПРЕГЛЕД НА ПРОВЕРКАТА В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

А. *Обща информация*

1)	Орган, който издава одобрението	
2)	Дата на годишен преглед	
3)	Период за докладване за съответната година	
4)	Общ брой превозни средства на производител за средната стойност от трите периода за докладване, предхождащи проверката в експлоатация	
5)	Минимален брой на избраните фамилии гуми за VTP/въздушно съпротивление/ISV	
6)	Общ брой на избраните фамилии гуми за VTP/въздушно съпротивление/CFD/ISV през съответната година	

Б. *Списък на избраните фамилии гуми за VTP/въздушно съпротивление/CFD/ISV за проверка в експлоатация*

— Идентификационен номер на избраната фамилия (ISV ID);

— Разглеждан производител на превозни средства (производител на оригинално оборудване, ПОО);

— Идентификационни кодове на фамилии гуми за VTP/въздушно съпротивление/CFD/ISV за всяка от избраните фамилии;

— Причина(и) за избора на фамилиите за проверката в експлоатация:

  — „оценка на риска“, ако се основава на член 3;

  — „друго“, ако има друга причина, моля, уточнете в бележка под линия.

ISV ID	ПОО	Идентификационни кодове на фамилии гуми за VTP/въздушно съпротивление/CFD/ISV	Причина
1			
2			
3			
…			

В. *Обобщение на резултатите от изпитванията за проверка в експлоатация*

— Тип изпитване: контролна процедура за изпитване (VTP), изпитване за въздушно съпротивление (ЧС), за въздушно съпротивление по метода с използване на изчислителната динамика на флуидите (CFD), за коефициента на съпротивление при търкаляне (RRC) на гумата, изпитвания за масата или изкуствени стратегии (ИС)

— Минимален брой фамилии за вид изпитване (минимален), изчислен съгласно член 4, параграф 1 въз основа на точка А, параграф 4 от настоящото приложение

— Общ брой на изпитванията за всеки вид изпитване (общо)

— Общ брой заключения за всеки вид изпитване:

  — няма липса на съответствие (преминато успешно);

  — липса на съответствие (неуспешно);

  — все още няма установено заключение (неприключило).

Тип изпитване	Минимална стойност	Общо	Успешно преминаване	Неуспешно преминаване	Неприключило
Изпитване с прилагане на VTP					
Изпитване за въздушно съпротивление					
Изпитване за въздушно съпротивление по метода с използване на CFD					
Изпитване за коефициента на съпротивление при търкаляне на гумата					
Изпитване за масата	1				
Изпитване за изкуствени стратегии	1				

Г. *Подробни резултати от изпитванията за проверка в експлоатация за разглежданата година*

— Идентификационен номер на избраната фамилия (ISV ID);

— Разглеждан производител (ПОО);

— Вид на извършеното изпитване (Вид изпитване): контролна процедура за изпитване (VTP), изпитване за въздушно съпротивление (ЧС), за въздушно съпротивление по метода с използване на изчислителната динамика на флуидите (CFD), за коефициента на съпротивление при търкаляне (RRC)на гумата, изпитвания за масата или за изкуствени стратегии (ИС);

— Начална дата на изпитването (Начална дата) съгласно член 5, параграф 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2024/1127;

— Наименование на организацията(ите), извършваща(и) изпитването (орган по одобряването или техническа служба) (ОО/ТС);

— Брой на изпитаните превозни средства (брой превозни средства);

— Резултат от изпитване на всяко отделно изпитвано превозно средство ($average_{, ratio}$);

— Заключение на изпитването (Заключение/отклонение), което е „Преминато успешно“, „Неуспешно“ или „Неприключило“, включително размер на отклонението в случай на „Неуспешно“;

— Номер на протокола от изпитването (№ на изпитването);

— Номер на заключението (№ на заключението).

ISV ID	ПОО	Тип изпитване	Начална дата	ОО/ТС	Брой превозни средства	$средно_{отношение}$	Заключение/ отклонение	№ на изпитването	№ на заключението
1									
2									
3									
…									

Д. *Подробни резултати от изпитванията за проверка в експлоатация, заключения за които са докладвани като „Неприключили“ в предишния годишен преглед*

— Период за докладване за съответната година (година);

— Други полета: вж. описанието под точка Г;

— Ако ОО все още не може да намери изисквания брой превозни средства, в полето „Заключение/отклонение“ трябва да се посочи „незавършено“.

Година	ISV ID	ПОО	Тип изпитв-ане	Нача-лна дата	ОО/ТС	Брой превозни средства	средно$_{\text{отношение}}$	Заключение/ отклонение	№ на изп-итва-нето	№ на заключението
…	…									