Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/35

14.1.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/35

af 13. januar 2025

om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 ved fastsættelse af procedurerne for kontrol efter ibrugtagning af tunge køretøjers CO_2-emissioner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF ([1]), særlig artikel 9, stk. 3, og artikel 13, stk. 4, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Artikel 9 i forordning (EU) 2019/1242 pålægger typegodkendelsesmyndigheder at foretage indberetning til Kommissionen af enhver afvigelse i CO_2-emissionsværdierne for tunge køretøjer, der er i brug, i forhold til de værdier, der er angivet i den typeattest eller kundeoplysningsfil, der ledsager køretøjerne, som følge af verifikationer foretaget i overensstemmelse nævnte forordnings artikel 13.

(2) I henhold til artikel 13 i forordning (EU) 2019/1242 skal de typegodkendelsesmyndigheder, der har givet fabrikanter tilladelse til at anvende et simuleringsværktøj i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ([2]) og Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 ([3]) (»godkendende myndigheder«), for disse fabrikanter på grundlag af relevante og repræsentative køretøjsprøver verificere, at de CO_2-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er registreret i kundeinformationsfilerne, svarer til CO_2-emissionerne og brændstofforbruget for tunge køretøjer i brug som fastlagt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, samt om der i eller for de prøveudtagne køretøjer findes eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer køretøjernes præstationer i forbindelse med de prøvninger eller de beregninger, der foretages med henblik på certificering af CO_2-emissioner og brændstofforbrug (»kontrol efter ibrugtagning«).

(3) I Kommissionens delegerede forordning (EU) 2024/1127 ([4]) er de vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af procedurerne for udførelse af kontrol efter ibrugtagning fastsat.

(4) Ved nærværende forordning fastsættes detaljerede procedurer for kontrol efter ibrugtagning i overensstemmelse med disse vejledende principper og kriterier.

([1]) EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2024/1127 af 8. februar 2024 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår fastsættelse af vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af procedurerne for kontrol af værdierne for CO_2-emissioner og brændstofforbrug for ibrugtagne tunge køretøjer (kontrol efter ibrugtagning) (EUT L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) For at målrette kontrollen efter ibrugtagning mod de familier af køretøjer eller dæk, der udgør den største risiko for afvigelser i CO_2-emissions- og brændstofforbrugsværdierne i forhold til de specifikke CO_2-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, bør den godkendende myndighed udvælge familier på grundlag af en risikovurdering, der skal foretages af Kommissionen.

(6) For så vidt angår dæk bør prøvningen af dæk fra en dækfamilie med henblik på kontrol efter ibrugtagning, da sådanne familier kan anvendes af flere køretøjsfabrikanter, begrænses til én godkendende myndighed i hver indberetningsperiode for kontrol efter ibrugtagning for at forenkle proceduren og mindske den administrative byrde. På samme måde kan en komponent, der definerer en verifikationsprøvningsprocedurefamilie, anvendes af flere køretøjsfabrikanter. Derfor bør prøvningen af køretøjer fra en verifikationsprøvningsprocedurefamilie også begrænses til én godkendende myndighed i hver indberetningsperiode for kontrol efter ibrugtagning.

(7) For at sikre, at kontrollen efter ibrugtagning er repræsentativ, bør de godkendende myndigheder udvælge et minimumsantal familier, der skal prøves, på grundlag af beregningen for hver fabrikant af det samlede antal køretøjer, hvis CO_2-emissioner og brændstofforbrug er blevet bestemt i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400 (»samlet antal køretøjer i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400«), og for påhængskøretøjer på grundlag af beregningen for hver påhængskøretøjsfabrikant af det samlede antal påhængskøretøjer, hvis CO_2-emissioner og brændstofforbrug er blevet bestemt i henhold til artikel 8 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ([5]) (»samlet antal påhængskøretøjer i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362«). For påhængskøretøjer bør der til kontrol efter ibrugtagning kun udvælges dækfamilier med henblik på kontrol efter ibrugtagning (»ISV-dækfamilier«), da verifikationsprøvningsproceduren og luftmodstandsprøvningerne endnu ikke er fastlagt for påhængskøretøjer.

(8) De CO_2-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der registreres i kundeoplysningsfilen, skal bestemmes ved hjælp af et simuleringsværktøj på grundlag af certificeringsprøvning af relevante køretøjskomponenter. Simuleringsværktøjets funktions overensstemmelse skal verificeres ved hjælp af en verifikationsprøvningsprocedure på køretøjsniveau i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/2400. Det bør kræves, at de køretøjer, der udvælges til kontrolprøvninger efter ibrugtagning, er i en lignende stand som dem, der prøves under verifikationsprøvningsproceduren, navnlig ved at fastsætte krav til deres maksimale kilometertal og alder.

(9) Kun nye dæk er egnede til en prøvning af dækrullemodstandskoefficienten udført som led i en kontrol efter ibrugtagning, da prøvning af brugte dæk på grund af deres slitage vil resultere i en betydeligt lavere rullemodstandskoefficient. Udvælgelsen af dæk til kontrolprøvninger efter ibrugtagning bør være uafhængig af udvælgelsen af køretøjer til kontrolprøvninger efter ibrugtagning.

(10) For at gøre det muligt for den godkendende myndighed på grundlag af prøvningsresultaterne for de køretøjer, der er udtaget til prøvning, at nå frem til en konklusion for alle de pågældende køretøjer er der fastlagt en statistisk evalueringsmetode baseret på sekventiel stikprøvetagning.

(11) Hvis en verifikationsprøvningsprocedurefamilie ikke består den statistiske evaluering af prøvningsresultaterne som fastsat i bilag I, bør CO_2-emissionsværdierne for alle berørte køretøjer korrigeres, da det er en forudsætning for at opretholde emissionstypegodkendelsen, at verifikationsprøvningsproceduren er bestået. Desuden bør den godkendende myndighed undersøge, om der er tilstrækkelig dokumentation for, at en specifik komponent er årsagen til, at den statistiske evaluering ikke blev bestået, da flere køretøjer i så fald kan være berørt.

(12) For at verificere, at de CO_2-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, svarer til værdierne for tunge køretøjer i brug, bør prøvningsbetingelserne og prøvningsresultaterne specificeres i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) For så vidt angår betingelser for luftmodstandsprøvning bør luftmodstandsprøvningsbetingelserne i henhold til den seneste gældende udgave af forordning (EU) 2017/2400 anvendes for at sikre, at eventuelle variationer i prøvningsbetingelserne mellem kontrolprøvninger efter ibrugtagning reduceres mest muligt, da disse betingelser er skærpet i forhold til de betingelser, der var gældende på tidspunktet for certificeringen.

(14) I henhold til forordning (EU) 2017/2400 kan fabrikanterne bestemme luftmodstandsværdier på grundlag af en metode til elektronisk simulering af hydrodynamik (computational fluid dynamics — »CFD«). Der bør derfor indføres en specifik prøvning for at verificere den specifikke validering af denne simuleringsmetode som led i kontrolprøvningerne efter ibrugtagning for at verificere luftmodstandsværdierne.

(15) For at opdage kunstige strategier, som kun fungerer under verifikationsprøvningerne og ikke under normal drift efter ibrugtagning, er det afgørende, at de specifikke prøvningsbetingelser ikke kendes på forhånd. Betingelserne for de særlige prøvninger for kunstige strategier bør derfor fastsættes fra sag til sag af den godkendende myndighed.

(16) Da den nøjagtige karakter af kunstige strategier ikke kan kendes på forhånd, bør den godkendende myndighed analysere og vurdere resultaterne af prøvninger for kunstige strategier på grundlag af en sammenligning af resultater, der er opnået med forskellige prøvningsbetingelser.

(17) For at dokumentere prøvningsresultaterne og med henblik på yderligere analyse heraf bør den godkendende myndighed stille prøvningsrapporten til rådighed for Kommissionen og den pågældende fabrikant. For at understøtte den risikovurdering, som Kommissionen foretager, bør det kræves, at prøvningsdataene også indsendes til Kommissionen via en særlig platform.

(18) Hvis der er konstateret en afvigelse i CO_2-emissionsværdierne, bør den pågældende fabrikant have mulighed for at reagere på den godkendende myndigheds resultater inden for en passende frist for at undgå en unødig forlængelse af proceduren for kontrol efter ibrugtagning. Det bør dog være muligt at forlænge fristen for at foretage en ordentlig vurdering af de tekniske dokumenter, der fremlægges.

(19) Hvis der som følge af udførelse af kontrolprøvninger efter ibrugtagning konstateres manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne i kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilerne, eller det konstateres, at der forekommer strategier, der kunstigt forbedrer køretøjernes præstationer, bør de specifikke CO_2-emissioner for alle berørte køretøjer korrigeres, da prøvningskøretøjerne anses for at være repræsentative for alle de pågældende køretøjer.

(20) For at tage hensyn til afvigelserne i beregningen og korrektionen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner bør Kommissionen fastslå størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne, og hvilke køretøjer der er berørt.

(21) En korrektion af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner bør finde anvendelse fra indberetningsperioden for år 2025, da det er den første indberetningsperiode, hvor CO_2-emissionsreduktionsmål finder anvendelse i overensstemmelse forordning (EU) 2019/1242.

(22) Foranstaltningerne i nærværende forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Klimaændringer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved nærværende forordning fastsættes detaljerede procedurer for kontrol efter ibrugtagning af tunge køretøjer som omhandlet i delegeret forordning (EU) 2024/1127.

2. Ved nærværende forordning fastsættes også detaljerede regler om indberetning af konstaterede afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for ibrugtagne tunge køretøjer i forhold til de værdier, der er angivet i typeattesterne eller kundeoplysningsfilerne, som følge af kontrol efter ibrugtagning samt om hensyntagen til disse afvigelser i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for de fabrikanter, for hvilke der er konstateret en afvigelse i CO_2-emissionsværdierne som følge af kontrollen efter ibrugtagning.

3. Nærværende forordning finder ikke anvendelse på tunge nulemissionskøretøjer som defineret i artikel 3, nr. 11), i forordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 3 i og bilag III, VIII, X og Xa til forordning (EU) 2017/2400 og artikel 2 i delegeret forordning (EU) 2024/1127 anvendelse.

Desuden forstås ved:

1) »verifikationsprøvningsprocedurefamilie (»VTP-familie«)«: en gruppe af køretøjer, der har en eller et eller flere af de i artikel 12, stk. 1, litra a)-f), h) og j), i forordning (EU) 2017/2400 opførte komponenter, separate tekniske enheder og systemer til fælles

2) »prøvning efter verifikationsprøvningsproceduren (»VTP-prøvning«)«: en prøvning, der udføres i overensstemmelse med den verifikationsprøvningsprocedure, der gennemføres for et ibrugtaget køretøj i overensstemmelse med bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400

3) »luftmodstandsfamilie med henblik på kontrol efter ibrugtagning (»ISV-luftmodstandsfamilie«)«: en gruppe af køretøjer, der har en oplyst luftmodstandsværdi, der er lavere end eller lig med værdien for stamkøretøjet i luftmodstandsfamilien, som er udvalgt til udførelse af en luftmodstandsprøvning, og som har tilladelse til at være i samme luftmodstandsfamilie som nævnte stamkøretøj, jf. tillæg 5 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400

4) »luftmodstandsprøvning«: en prøvning ved konstant hastighed, hvor der foretages målinger af drejningsmomentet på et ibrugtaget køretøj i overensstemmelse med afsnit 3 i bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400

5) »CFD-familie«: en gruppe af køretøjer, for hvilke luftmodstandsværdien er bestemt ved hjælp af samme metode til computerbaseret simulering af hydrodynamik (computational fluid dynamics — »CFD«) som godkendt i overensstemmelse med tillæg 10 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400

6) »CFD-luftmodstandsprøvning«: en prøvning til verifikation af den specifikke validering af den i overensstemmelse med tillæg 10 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400 godkendte CFD-simuleringsmetode

7) »dækfamilie med henblik på kontrol efter ibrugtagning (»ISV-dækfamilie«)«: en gruppe af dæk, der med henblik på kontrol efter ibrugtagning består af alle dæk, der tilhører en dæktype som defineret i afsnit 2, nr. 3), i bilag X til forordning (EU) 2017/2400, fra samme fabrikant og fra samme brændstofeffektivitetsklasse som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/740 ([6])

8) »prøvning af dækrullemodstandskoefficient (»RRC-dækprøvning«)«: en prøvning, der udføres på hvert dæk i overensstemmelse med afsnit 3, punkt 3.2, i bilag X til forordning (EU) 2017/2400 på et referencelaboratorium eller et kandidatlaboratorium som defineret i afsnit 1, nr. 1) og 2), i bilag V til forordning (EU) 2020/740

9) »masseprøvning«: en prøvning til bestemmelse af »køretøjets korrigerede reelle masse« som defineret i afsnit 2, nr. 4), i bilag III til forordning (EU) 2017/2400, eller, hvis der er tale om et påhængskøretøj, den »korrigerede masse i køreklar stand« som beskrevet i afsnit 3, tabel 1, i bilag III til gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362

10) »prøvning for kunstige strategier«: en særlig prøvning, der udføres på et ibrugtaget køretøj for at kontrollere, om der forekommer kunstige strategier

11) »afvigelse i CO_2-emissionsværdierne«: at de CO_2-emissioner fra køretøjer, der er bestemt ved en kontrol efter ibrugtagning udført i henhold til nærværende forordning, er højere end de emissioner, der for motorkøretøjer er bestemt i overensstemmelse med procedurerne i forordning (EU) 2017/2400 eller for påhængskøretøjer i overensstemmelse med procedurerne i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 og registreret i de kundeoplysningsfiler, typeattester eller individuelle godkendelsesattester, der ledsager disse motorkøretøjer eller påhængskøretøjer, under hensyntagen til den statistiske evaluering af prøvningerne i overensstemmelse med bilag I.

Artikel 3

Udvælgelse af familier

1. Ved udvælgelsen af køretøjer i henhold til artikel 3 i delegeret forordning (EU) 2024/1127 udvælger den godkendende myndighed køretøjer fra VTP-familier, ISV-luftmodstandsfamilier, CFD-familier og ISV-dækfamilier på grundlag af risikoen for afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for køretøjer med visse komponenter, separate tekniske enheder og systemer eller dæk i disse familier som vurderet af Kommissionen i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2 og oplyst i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3.

Den godkendende myndighed sikrer også, at køretøjer fra en VTP-familie eller dæk fra en ISV-dækfamilie ikke prøves af en anden godkendende myndighed i samme indberetningsperiode for kontrol efter ibrugtagning.

2. Når Kommissionen vurderer risikoen for afvigelser i CO_2-emissionsværdierne, jf. stk. 1, første afsnit, tager den som minimum hensyn til følgende elementer, hvis de foreligger:

a) det samlede antal nye køretøjer fra VTP-familien, ISV-luftmodstandsfamilien og ISV-dækfamilien, der er bragt i omsætning på EU-markedet

b) data fra køretøjer, der tilhører visse VTP-familier, ISV-luftmodstandsfamilier og ISV-dækfamilier med lignende tekniske egenskaber, men med lavere CO_2-emissioner, identificeret ved hjælp af de data, der er indsamlet i henhold til artikel 1 i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1430 ([7])

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/740 af 25. maj 2020 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre parametre, om ændring af forordning (EU) 2017/1369 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1222/2009 (EUT L 177 af 5.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1430 af 31. maj 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 med angivelse af, hvilke data der skal indberettes af medlemsstaterne med henblik på at kontrollere nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 309 af 2.9.2021, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) dokumentation for afvigelser i CO_2-emissionsværdierne opnået af Kommissionen eller modtaget fra en anden typegodkendelsesmyndighed, en markedsovervågningsmyndighed eller en tredjepart, der opfylder kravene i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/163 ([8])

d) resultaterne af tidligere kontroller efter ibrugtagning, navnlig resultaterne vedrørende forekomsten af kunstige strategier

e) relevante oplysninger fra prøvninger, der er udført og indberettet til Kommissionen i henhold til delegeret forordning (EU) 2021/1430, og fra prøvninger af produktionens overensstemmelse, der er udført i henhold til afsnit 4 i bilag X til forordning (EU) 2017/2400

f) data om faktisk brændstofforbrug.

3. Hvert år senest den 30. juni offentliggør Kommissionen en rapport med en liste over de VTP-familier, ISV-luftmodstandsfamilier, CFD-familier og ISV-dækfamilier med den største risiko for afvigelser i CO_2-emissionsværdierne. Rapporten skal også beskrive, hvilken metode der er anvendt til den i stk. 1, første afsnit, omhandlede vurdering for den indberetningsperiode, som rapporten vedrører, og redegøre for de vigtigste resultater af denne vurdering.

Artikel 4

Type og antal af kontrolprøvninger efter ibrugtagning

1. I hver indberetningsperiode udfører den godkendende myndighed for hver fabrikant, som den har givet tilladelse til at anvende simuleringsværktøjet, og som minimum for det antal VTP-familier, ISV-luftmodstandsfamilier og ISV-dækfamilier, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 3 og fastsat i tabel 1 i bilag I, de tilsvarende kontrolprøvninger efter ibrugtagning af de individuelle køretøjer og dæk, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 5.

Den godkendende myndighed beregner for hver fabrikant det »samlede antal køretøjer i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400«, som nævnt i tabel 1 i bilag I til nærværende forordning, som gennemsnittet af fabrikantens samlede antal køretøjer, hvis CO_2-emissioner og brændstofforbrug er blevet bestemt i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400, i de tre indberetningsperioder forud for kontrollen efter ibrugtagning.

For hver fabrikant, for hvilken det »samlede antal køretøjer i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400« er lig med eller højere end 5 000, udfører den godkendende myndighed desuden i hver indberetningsperiode én masseprøvning pr. fabrikant og én prøvning for kunstige strategier pr. fabrikant.

2. Hvis der i risikovurderingen i nærværende forordnings artikel 3, stk. 1, identificeres familier for en eller flere fabrikanter, for hvilke det »samlede antal køretøjer i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400« er lavere end 5 000, udfører den godkendende myndighed de(n) tilsvarende prøvning(er) for mindst én sådan fabrikant.

3. Hvis der i risikovurderingen i artikel 3, stk. 1, identificeres en CFD-familie, udfører den godkendende myndighed desuden CFD-luftmodstandsprøvning for den pågældende CFD-familie.

4. For påhængskøretøjsfabrikanter udfører den godkendende myndighed RRC-dækprøvninger af de dæk, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 5, for hver indberetningsperiode, som minimum for det antal dækfamilier, der er fastsat i tabel 2 i bilag I til nærværende forordning.

Den godkendende myndighed beregner for hver påhængskøretøjsfabrikant det »samlede antal påhængskøretøjer i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362«, som nævnt i tabel 2 i bilag I til nærværende forordning, som gennemsnittet af påhængskøretøjsfabrikantens samlede antal påhængskøretøjer, hvis CO_2-emissioner og brændstofforbrug er blevet bestemt i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362, i de tre indberetningsperioder forud for kontrollen efter ibrugtagning.

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/163 af 7. februar 2022 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 for så vidt angår funktionelle krav til markedsovervågning af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder (EUT L 27 af 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

For hver påhængskøretøjsfabrikant, for hvilken det »samlede antal påhængskøretøjer i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362« er lig med eller højere end 5 000, udfører den godkendende myndighed desuden i hver indberetningsperiode én masseprøvning pr. påhængskøretøjsfabrikant.

Hvis der i risikovurderingen i artikel 3, stk. 1, identificeres påhængskøretøjsfabrikanter, for hvilke det »samlede antal køretøjer i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362« er lavere end 5 000, udfører den godkendende myndighed de(n) tilsvarende prøvning(er) for mindst én sådan fabrikant.

5. For hver familie, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 3, udføres følgende prøvninger for følgende antal køretøjer og dæk, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 5:

a) VTP-prøvning: for ét til højst fem køretøjer

b) luftmodstandsprøvning: for ét til højst fem køretøjer

c) CFD-luftmodstandsprøvning: for to køretøjer, hvor de to køretøjer må være fra forskellige luftmodstandsfamilier

d) RRC-dækprøvning: for tre til højst ti dæk.

Resultaterne af de i første afsnit, litra a), b) og d), omhandlede prøvninger evalueres i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i bilag II til nærværende forordning, mens resultaterne af de i første afsnit, litra c), omhandlede prøvninger evalueres i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i tillæg 10 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400.

6. Ud over de prøvninger, der er omhandlet i stk. 5, udføres følgende prøvninger i henhold til stk. 1, tredje afsnit, for hver fabrikant for følgende antal køretøjer, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 5:

a) masseprøvning: for tre til højst ti køretøjer

b) prøvning for kunstige strategier: for mindst ét køretøj.

Resultaterne af de i første afsnit, litra a), omhandlede prøvninger evalueres i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i bilag II.

7. Den godkendende myndighed kan beslutte at medtage resultater af kontrolprøvninger efter ibrugtagning, der er foretaget af Kommissionen, en anden typegodkendelsesmyndighed, en markedsovervågningsmyndighed eller en tredjepart, der opfylder kravene i gennemførelsesforordning (EU) 2022/163, i den statistiske metode, der er beskrevet i bilag I, hvis begge følgende betingelser er opfyldt:

a) den godkendende myndighed er underrettet om sådanne kommende prøvninger, så den godkendende myndighed har mulighed for at observere prøvningen

b) alle resultater af sådanne kontrolprøvninger efter ibrugtagning er indberettet til den godkendende myndighed senest fem dage efter udførelsen af hver prøvning.

Artikel 5

Udvælgelse af individuelle prøvningskøretøjer og -dæk

1. Den godkendende myndighed udvælger prøvningsmotorkøretøjer, der på tidspunktet for udvælgelsen helst ikke er ældre end tre år og desuden opfylder alle følgende kriterier:

a) de har et kilometertal på mindst 25 000 km

b) de opfylder de maksimumskriterier for alder og kilometertal, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 595/2009.

Den godkendende myndighed udvælger prøvningspåhængskøretøjer, der på tidspunktet for udvælgelsen ikke er ældre end fem år regnet fra datoen for deres første registrering.

2. Den godkendende myndighed kontrollerer og sikrer ved hjælp af tjeklisten i bilag III, at prøvningskøretøjerne er i en tilstand, der er repræsentativ for et køretøj, der vedligeholdes og anvendes korrekt, og har egenskaber, som svarer til dem, der er registreret i kundeoplysningsfilerne, typeattesterne eller de individuelle godkendelsesattester.

Hvis et køretøj har gennemgået en prøvning af produktionens overensstemmelse, udelukkes køretøjet fra enhver kontrolprøvning efter ibrugtagning.

3. Ud over kravene i stk. 1 og 2 skal et køretøj, der udvælges til en VTP-prøvning, opfylde alle følgende krav:

a) det må ikke være et køretøj, for hvilket der er anvendt standardværdier for transmission og akseltab til CO_2-certificeringen af dets komponenter, separate tekniske enheder eller systemer, medmindre der ikke kan findes et andet køretøj

b) køretøjet er omfattet af bestemmelserne i punkt 3.3-3.6 i bilag II til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 ([9])

c) køretøjet er omfattet af bestemmelserne om brændstof og smøremidler i punkt 4.2 i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400

d) der må ikke være foretaget nogen ændringer af køretøjet af relevans for resultaterne af VTP-prøvningen i noget efterfølgende fremstillingstrin, som ikke gør det muligt at genoprette drivlinjekonfigurationen som dokumenteret i kundeoplysningsfilen.

4. Ud over kravene i stk. 1 og 2 skal et køretøj, der udvælges til en luftmodstandsprøvning, opfylde alle følgende krav:

a) køretøjet skal være udvalgt fra en ISV-luftmodstandsfamilie, for hvilken luftmodstandsværdien er blevet bestemt i overensstemmelse med punkt 3 i bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400, og for hvilken der ikke er anvendt en standardværdi

b) køretøjet skal være en del af de medlemmer af luftmodstandsfamilien, der kan prøves, jf. punkt 4.3 i tillæg 5 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400

c) der må ikke være foretaget nogen ændringer af køretøjets aerodynamiske konfiguration, som ikke gør det muligt at genoprette den aerodynamiske konfigurationen som dokumenteret i kundeoplysningsfilen.

5. For så vidt angår lastbiler, der udvælges til masseprøvning, udvælges kun køretøjer uden overbygning.

6. De dæk, der udvælges til prøvning af dækrullemodstandskoefficienten, skal være nye dæk, som sælges på markedet og er certificeret i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/2400.

7. Hvis den godkendende myndighed ikke kan finde det krævede antal køretøjer, jf. artikel 4, stk. 5, litra a) og b), på grund af bestemmelserne i nærværende artikels stk. 3 og 4, afslutter den godkendende myndighed ISV-prøvningsproceduren i den næste ISV-indberetningsperiode. Hvis den godkendende myndighed stadig ikke kan finde det krævede antal køretøjer i den næste ISV-indberetningsperiode, afsluttes den statistiske procedure som »ikke fuldført«, og den godkendende myndighed udvælger en anden familie i overensstemmelse med artikel 3.

Artikel 6

Prøvningsbetingelser for VTP-prøvning

1. Forholdet mellem målte og simulerede CO_2-emissioner i VTP'en (»$C_{VTP,\ ratio}$«) bestemmes i overensstemmelse med den VTP, der er fastsat i afsnit 6 i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400 i den udgave, der er gældende på tidspunktet for certificeringen af prøvningskøretøjerne.

([9]) Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Den godkendende myndighed sikrer, at måleudstyret opfylder kravene i punkt 5 i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400.

Artikel 7

VTP-prøvningsresultat for et individuelt prøvningskøretøj

1. For hvert individuelt prøvningskøretøj, der underkastes en VTP-prøvning, bestemmer den godkendende myndighed $C_{VTP,\ ratio}$ i overensstemmelse med afsnit 7 i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400.

2. For hvert individuelt prøvningskøretøj aflæser den godkendende myndighed før og efter VTP'en værdierne fra den indbyggede brændstofforbrugsmåler og kilometertælleren i køretøjet som fastsat i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400 og medtager dem i prøvningsrapporten.

Artikel 8

Statistisk evaluering af VTP-prøvningsresultater, beregning af afvigelsens størrelse og undersøgelse heraf

1. Den godkendende myndighed vurderer de VTP-prøvningsresultater for individuelle prøvningskøretøjer, der er opnået i overensstemmelse med artikel 7, for at fastslå, om der er afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for den VTP-familie, der er underkastet VTP-prøvningerne, ved hjælp af metoden i bilag II til nærværende forordning.

2. Hvis VTP-familien ikke består den statistiske evaluering, jf. bilag II til nærværende forordning, gør den godkendende myndighed følgende:

a) bestemmer størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne på følgende måde:

Afvigelse = $(average_{ratio} - 1) * CO_{2\ ref}$ [g/tkm]

hvor:

— $average_{ratio}$ er det gennemsnitlige $C_{VTP,\ ratio}$ som fastsat i bilag II for VTP-prøvningsresultater

— $CO_{2\ ref}$ er den oplyste CO_2-emissionsværdi for køretøjet i VTP-familien med den højeste CO_2-emissionsværdi

b) indleder en undersøgelse for at fastslå årsagen til, at VTP-familien ikke bestod, i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EU) 2017/2400. Andre godkendelsesmyndigheder, der eventuelt er involveret i komponentcertificeringen, samarbejder i det omfang, det er nødvendigt for undersøgelsen.

Artikel 9

Prøvningsbetingelser for luftmodstandsprøvning

1. Luftmodstandsegenskaberne bestemmes i overensstemmelse med den prøvningsprocedure for konstant hastighed, der er fastsat i bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400 i den seneste gældende udgave.

2. Den godkendende myndighed sikrer, at kravene vedrørende prøvebane, kravene til omgivelsesforhold, køretøjets montering og måleudstyret opfylder kravene i afsnit 3, punkt 3.1-3.4, i bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400 i den seneste gældende udgave. Fabrikanterne kan stille dæk til rådighed for den godkendende myndighed til luftmodstandsprøvning.

Artikel 10

Luftmodstandsprøvningsresultat for et individuelt prøvningskøretøj

1. For hvert individuelt prøvningskøretøj, der underkastes en luftmodstandsprøvning, bestemmer den godkendende myndighed produktet af luftmodstandskoefficienten via tværsnitsområdet for betingelser med nulsidevind (»luftmodstandsværdi (C_dA)«) ud fra målingerne under prøvningen ved konstant hastighed i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 9 ved hjælp af luftmodstandsforbehandlingsværktøjsversionen af stamluftmodstanden i overensstemmelse med tillæg 1 til tillæg 2 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400.

2. For hvert individuelt prøvningskøretøj, der underkastes en luftmodstandsprøvning, bestemmer den godkendende myndighed luftmodstandsprøvningsresultatet (»C_dA_{ratio}«) som forholdet mellem den luftmodstandsværdi, der er blevet bestemt i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 1 (»$C_dA_{in\text{-}service\ verification}$«), og køretøjets oplyste luftmodstandsværdi (»$C_dA_{declared}$«), der er registreret under punkt 1.8.4 i fabrikantens registreringsfil, i overensstemmelse med afsnit 3, del I, i bilag IV til forordning (EU) 2017/2400.

Artikel 11

Statistisk evaluering af luftmodstandsprøvningsresultater og beregning af afvigelsens størrelse

1. Den godkendende myndighed vurderer de luftmodstandsprøvningsresultater for individuelle prøvningskøretøjer, der er opnået i overensstemmelse med artikel 10, for at fastslå, om der er afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for den ISV-luftmodstandsfamilie, der er underkastet luftmodstandsprøvningerne, ved hjælp af metoden i bilag II.

2. Hvis ISV-luftmodstandsfamilien ikke består den statistiske evaluering, jf. bilag II, bestemmer den godkendende myndighed størrelsen af afvigelsen i luftmodstanden som gennemsnitsværdien for C_dA_{ratio} ($average_{ratio}$) som fastsat i bilag II for luftmodstandsprøvningsresultater.

Artikel 12

Prøvningsbetingelser for RRC-dækprøvning

1. Dækrullemodstandskoefficienten bestemmes i overensstemmelse med den metode til måling af dækrullemodstands-koefficienten, der er fastsat i punkt 3.2 i bilag X til forordning (EU) 2017/2400 i den udgave, der er gældende på tidspunktet for certificeringen af prøvningsdækkene.

2. Den godkendende myndighed sikrer, at dækkene prøves på et referencelaboratorium eller et kandidatlaboratorium som defineret i afsnit 1, nr. 1) og 2), i bilag V til forordning (EU) 2020/740.

Artikel 13

RRC-dækprøvningsresultat for et individuelt prøvningsdæk

For hvert individuelt prøvningsdæk, der underkastes en RRC-dækprøvning, bestemmer den godkendende myndighed RRC-dækprøvningsresultatet (»RRC_{ratio}«) som forholdet mellem den RRC-dækværdi, der er blevet bestemt i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 12 (»$RRC_{in\text{-}service\ verification}$«), og dækkets oplyste RRC-dækværdi (»$RRC_{declared}$«), der er registreret under punkt 7.1 i certifikatet vedrørende CO_2-emissioner og brændstofforbrugsrelaterede egenskaber, i overensstemmelse med tillæg 1 til bilag X til forordning (EU) 2017/2400.

Artikel 14

Statistisk evaluering af RRC-dækprøvningsresultater og beregning af afvigelsens størrelse

1. Den godkendende myndighed vurderer de RRC-dækprøvningsresultater for individuelle prøvningsdæk, der er opnået i overensstemmelse med artikel 13, for at fastslå, om der er afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for den ISV-dækfamilie, der er underkastet RRC-dækprøvningerne, ved hjælp af metoden i bilag II.

2. Hvis ISV-dækfamilien ikke består den statistiske evaluering, jf. bilag II, bestemmer den godkendende myndighed størrelsen af afvigelsen i dækrullemodstandskoefficienten som gennemsnitsværdien for RRC_{ratio} ($average_{ratio}$) som fastsat i bilag II for RRC-dækprøvningsresultater.

Artikel 15

Prøvningsbetingelser for masseprøvning

1. For motorkøretøjer består masseprøvningen af bestemmelse af »køretøjets korrigerede reelle masse« ved vejning af et prøvningskøretøj og anvendelse af de korrektioner, der er fastsat i afsnit 2, nr. 4), i bilag III til forordning (EU) 2017/2400, og for påhængskøretøjer bestemmelse af »påhængskøretøjets korrigerede masse i køreklar stand« ved vejning af et prøvningskøretøj og anvendelse af de korrektioner, der er fastsat i afsnit 3, tabel 1, i bilag III til gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

2. Den godkendende myndighed sikrer, at vægten opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/31/EU ([10]).

3. Eventuelle yderligere dele, der ikke er taget i betragtning i de i denne artikels stk. 1 nævnte korrektioner, fjernes, eller deres masse trækkes fra den masse, der er blevet bestemt i overensstemmelse med stk. 1.

4. Hvis ikke alt standardudstyr er installeret, lægger fabrikanten den tilsvarende masse af de manglende komponenter som omhandlet i punkt 4.2 i bilag III til forordning (EU) 2017/2400 til som beskrevet i nævnte bilags punkt 4.3.

Artikel 16

Masseprøvningsresultat for et individuelt prøvningskøretøj

1. For hvert individuelt prøvningskøretøj, der underkastes en masseprøvning, bestemmer den godkendende myndighed masseprøvningsresultatet ($mass_{ratio}$) som forholdet mellem »køretøjets korrigerede reelle masse«, bestemt i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 15 ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), og køretøjets »korrigerede reelle masse« ($mass_{declared}$), der er registreret under punkt 1.1.8 i kundeoplysningsfilen i overensstemmelse med afsnit 3, del II, i bilag IV til forordning (EU) 2017/2400.

2. For påhængskøretøjer bestemmer den godkendende myndighed for hvert individuelt prøvningskøretøj, der underkastes en masseprøvning, masseprøvningsresultatet ($mass_{ratio}$) som forholdet mellem »påhængskøretøjets korrigerede masse i køreklar stand«, bestemt i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 15 ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), og påhængskøretøjets »korrigerede masse i køreklar stand« ($mass_{declared}$), der er registreret under punkt 1.1.10 i kundeoplysningsfilen i overensstemmelse med del II, i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/31/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning vedrørende tilgængeliggørelse på markedet af ikkeautomatiske vægte (EUT L 96 af 29.3.2014, s. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Artikel 17

Statistisk evaluering af masseprøvningsresultater og beregning af afvigelsens størrelse

1. Den godkendende myndighed vurderer de masseprøvningsresultater for individuelle prøvningskøretøjer, der er opnået i overensstemmelse med artikel 16, for at fastslå, om der er afvigelser i CO_2-emissionsværdierne for alle den pågældende fabrikants køretøjer, ved hjælp af metoden i bilag II.

2. Hvis køretøjsfabrikanten ikke består den statistiske evaluering, jf. bilag II, bestemmer den godkendende myndighed størrelsen af afvigelsen i massen som gennemsnitsværdien for $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$) som fastsat i bilag II for masseprøvningsresultater.

Artikel 18

Prøvningsbetingelser for prøvning for kunstige strategier

Den godkendende myndighed kontrollerer, om der forekommer kunstige strategier i det prøvningskøretøj, der er udvalgt i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 5, ved hjælp af som minimum følgende prøvninger:

a) en VTP-prøvning

b) en VTP-prøvning, hvor prøvningsbetingelserne er fastsat uden for de grænser, der er fastsat i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400, eller enhver anden prøvning, hvor prøvningsbetingelserne ikke fører til en væsentlig ændring af køretøjets eller nogen af dets delsystemers fysiske respons.

Artikel 19

Evaluering af resultater af prøvninger for kunstige strategier og beregning af afvigelsens størrelse

1. Den godkendende myndighed vurderer resultaterne af de prøvninger, der er udført i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 18, for at vurdere risikoen for kunstige strategier i prøvningskøretøjet ved at sammenligne $C_{VTP,\ ratio}$, bestemt i overensstemmelse med punkt 7.2.2 i bilag Xa til forordning (EU) 2017/2400 og opnået ved den i nærværende forordnings artikel 18, litra b), omhandlede prøvning, med $C_{VTP,\ ratio}$, opnået ved den i nærværende forordnings artikel 18, litra a), omhandlede prøvning. Den godkendende myndighed vurderer desuden alle andre relevante prøvninger, der er udført af det pågældende køretøj.

2. Den godkendende myndighed redegør i prøvningsrapporten for, hvilke kriterier der er anvendt ved vurderingen i stk. 1. Med henblik herpå forstås kunstige strategier som enhver software, styrelogik, hardware eller komponent i eller for køretøjet, som reducerer køretøjets CO_2-emissions- eller brændstofforbrugsværdier i prøvninger, der udføres med henblik på CO_2-emissionscertificering, men som ikke fungerer konsekvent, når køretøjet er i brug, under hensyntagen til forskellen mellem disse prøvningsbetingelser og driftsforholdene, medmindre denne inkonsekvente funktion skyldes krav fastsat i EU-retten eller er begrundet i nødvendigheden af at beskytte køretøjet mod umiddelbar skade eller garantere sikker drift af køretøjet.

3. Hvis den godkendende myndighed på grundlag af vurderingen i stk. 1 vurderer risikoen for, at der forekommer kunstige strategier i prøvningskøretøjet, til at være høj, specificerer og gennemfører den ud over de prøvninger, der udføres i henhold til artikel 18, et specifikt prøvningsprogram for at fastslå, om der forekommer en kunstig strategi eller ej. Efter anmodning fra den godkendende myndighed skal fabrikanten fremlægge alle relevante relaterede softwarekoder med henblik på at afklare, om der forekommer en kunstig strategi eller ej.

4. Hvis den godkendende myndighed konkluderer, at der forekommer kunstige strategier, bestemmer den, hvilke køretøjer der er berørt, og hvor stor afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne er, ved at sammenligne CO_2-emissionsværdien med og uden kunstige strategier. Hvis afvigelsens størrelse ikke kan bestemmes ud fra de prøvninger, der er udført i henhold til artikel 18, og, hvis det er relevant, nærværende artikels stk. 3, er størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne 10 % af CO_2-emissionsværdien for CO_2-referenceemissionerne for undergruppen af køretøjer.

Artikel 20

Prøvningsrapport

1. Den godkendende myndighed medtager i de prøvningsrapporter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, i delegeret forordning (EU) 2024/1127, som minimum følgende oplysninger for hver prøvet familie:

a) typen af de prøvninger, der er udført

b) køretøjstjeklisten

c) prøvningsbetingelserne

d) prøvningsresultaterne for hvert individuelt prøvningskøretøj eller -dæk

e) den statistiske evaluering af resultaterne

f) hvis det er relevant, beregningen af afvigelsens størrelse

g) ved prøvning for kunstige strategier: de kriterier, der er anvendt til at vurdere prøvningsresultaterne.

2. Senest 20 arbejdsdage efter afslutningen af prøvningerne stiller den godkendende myndighed prøvningsrapporten til rådighed for fabrikanten af de pågældende køretøjer eller dæk og uploader den i et krypteret format til en særlig server hos Kommissionen sammen med følgende data for hvert individuelt prøvningskøretøj eller -dæk:

a) for hver udført VTP-prøvning de data, der er angivet i punkt 1) i bilag IV til nærværende forordning

b) for hver udført luftmodstandsprøvning de data, der er angivet i punkt 2) i bilag IV til nærværende forordning

c) for hver udført CFD-luftmodstandsprøvning de data og beregninger, der er angivet i tillæg 10 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400

d) for hver udført prøvning af dækrullemodstandskoefficienten de data, der er angivet i punkt 3) i bilag IV til nærværende forordning

e) for hver udført masseprøvning de data, der er angivet i punkt 4) i bilag IV til nærværende forordning.

Dataene og parametrene i litra a)-e) offentliggøres ikke.

Når alle data er korrekt uploadet for alle prøvede køretøjer eller dæk i en familie, sendes en kvittering fra Kommissionens server til den enhed, der har uploadet dataene.

Artikel 21

Den godkendende myndigheds konklusioner

1. Hvis resultaterne af kontrollen efter ibrugtagning viser, at der ikke er nogen afvigelse i CO_2-emissionsværdierne, drager den godkendende myndighed den konklusion, at der ikke er manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne fra kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, og medtager denne konklusion i prøvningsrapporten.

2. Hvis resultaterne af kontrollen efter ibrugtagning viser, at der er en afvigelse i CO_2-emissionsværdierne, kan fabrikanten anfægte resultaterne senest 20 arbejdsdage efter modtagelsen af prøvningsrapporten ved at fremlægge dokumentation for, at CO_2-emissionsværdierne fra kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, er i overensstemmelse. Fabrikanten kan anmode om en forlængelse på 20 arbejdsdage til fremlæggelsen af denne dokumentation.

Hvis fabrikanten ikke reagerer, anses denne for at have accepteret resultaterne af kontrollen efter ibrugtagning.

3. Under hensyntagen til den af fabrikanten fremlagte dokumentation, jf. stk. 2, drager den godkendende myndighed en konklusion om, hvorvidt der ved kontrollen efter ibrugtagning er konstateret manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne i kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, samt om der forekommer kunstige strategier eller ej.

Den godkendende myndighed fremsender sin konklusion til den pågældende fabrikant og til Kommissionen, senest 40 arbejdsdage, eller i tilfælde af forlængelse i henhold til stk. 2 senest 80 arbejdsdage, efter at den har sendt prøvningsrapporten til fabrikanten, jf. stk. 2.

4. Den godkendende myndigheds konklusion i henhold til stk. 3 skal som minimum omfatte følgende:

a) hvis den godkendende myndighed finder, at der ikke er manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne fra kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, eller den ikke kan fastslå forekomsten af kunstige strategier:

   i) prøvningstypen og den pågældende familie

   ii) grundlaget for den godkendende myndigheds konklusion om, at den afvigelse i CO_2-emissionsværdierne, der blev konstateret som følge af kontrollen efter ibrugtagning, ikke fører til manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne fra kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen

b) hvis den godkendende myndighed fastslår, at der er manglende overensstemmelse mellem CO_2-emissionsværdierne fra kontrollen efter ibrugtagning og de værdier, der er registreret i kundeoplysningsfilen, eller at der forekommer kunstige strategier:

   i) prøvningstypen og den pågældende familie

   ii) afvigelsens størrelse som indberettet i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1, litra e)

   iii) hvis det er relevant, de påviste kunstige strategier.

5. Senest den 30. september hvert kalenderår offentliggør den godkendende myndighed en oversigt over de kontroller efter ibrugtagning, der er udført i den foregående indberetningsperiode, og sine konklusioner i samme indberetningsperiode, jf. stk. 1 og 3, i det format, der er fastsat i bilag V. For kontrolprøvninger efter ibrugtagning, for hvilke der ikke er draget nogen konklusion før offentliggørelsen af oversigten, medtages konklusionen i den næste årlige oversigt.

Artikel 22

Størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne og bestemmelse af, hvilke køretøjer der er berørt

Hvis den godkendende myndighed har draget en konklusion som omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), bestemmer Kommissionen størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne og alle berørte køretøjer som følger:

a) for VTP-familier er størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne lig med den størrelse af afvigelsen, der er fastslået af den godkendende myndighed, og som er omhandlet i nærværende forordnings artikel 21, stk. 4, litra b), nr. ii). De berørte køretøjer er alle køretøjer i VTP-familien, der har samme kombination af motor og transmission. Hvis undersøgelsen i henhold til artikel 8, stk. 2, litra b), fastslår, at årsagen til den manglende beståelse, der er omhandlet i nævnte bestemmelse, er en komponent, der er opført i artikel 12, stk. 1, litra a)-f), h) eller j), i forordning (EU) 2017/2400, er de berørte køretøjer alle køretøjer med den pågældende komponent

b) for ISV-luftmodstandsfamilier bestemmer Kommissionen størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne for hver undergruppe af køretøjer i ISV-luftmodstandsfamilien på grundlag af fornyet prøvning efter referencemodellen i simuleringsværktøjet med den oplyste værdi og med den korrigerede værdi for luftmodstand. Den korrigerede værdi for luftmodstand er $C_dA_{declared}$ ganget med størrelsen af afvigelsen som omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), nr. ii). De berørte køretøjer er alle køretøjer i den pågældende ISV-luftmodstandsfamilie, jf. artikel 21, stk. 4, litra b), nr. i), og alle køretøjer, for hvilke luftmodstandsværdien er blevet overført fra en luftmodstandsfamilie i den pågældende ISV-luftmodstandsfamilie

c) for CFD-familier bestemmer Kommissionen størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne for hver undergruppe af køretøjer og for hver luftmodstandsfamilie i CFD-familien på grundlag af fornyet prøvning efter referencemodellen i simuleringsværktøjet med den oplyste værdi og med den korrigerede værdi for luftmodstand. Den korrigerede værdi for luftmodstand er lig med luftmodstandsværdien for stamkøretøjet (worst case-køretøjet) for hver luftmodstandsfamilie, eller, hvis denne værdi er bestemt ved CFD-simulering, standardværdien for luftmodstandsfamilien minus den oplyste luftmodstandsværdi for hvert berørt køretøj. De berørte køretøjer er alle køretøjer i den pågældende CFD-familie og alle køretøjer, for hvilke luftmodstandsværdien er blevet overført fra en luftmodstandsfamilie i den pågældende CFD-familie

d) for ISV-dækfamilier bestemmer Kommissionen størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne for hver undergruppe af køretøjer i ISV-dækfamilien på grundlag af fornyet prøvning efter referencemodellen i simuleringsværktøjet med den oplyste værdi og med den korrigerede værdi for rullemodstandskoefficienten. Den korrigerede værdi for rullemodstandskoefficienten er $RRC_{declared}$ ganget med størrelsen af afvigelsen som omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), nr. ii). De berørte køretøjer er alle køretøjer, der er registreret efter den 1. juli 2025, og som anvender dæk fra den pågældende ISV-dækfamilie, jf. artikel 21, stk. 4, litra b), nr. i)

e) for masseprøvninger bestemmer Kommissionen størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne på grundlag af fornyet prøvning efter bilparksgennemsnitsmodellen i simuleringsværktøjet med den oplyste værdi og den korrigerede værdi for masse for hver af den pågældende fabrikants undergrupper af køretøjer. Den korrigerede værdi for masse er $mass_{declared}$ ganget med størrelsen af afvigelsen som omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), nr. ii). De berørte køretøjer er alle fabrikantens køretøjer

f) i tilfælde af forekomst af en kunstig strategi i henhold til den konklusion, der er omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), er størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne lig med størrelsen af afvigelsen som omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b), nr. ii). Hvilke køretøjer der er berørt, bestemmes på grundlag af den konklusion, der er omhandlet i artikel 21, stk. 4, litra b).

Artikel 23

Beregning og korrektion af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner

1. Hvis den godkendende myndighed har draget en konklusion som omhandlet i nærværende forordnings artikel 21, stk. 4, litra b), anvender Kommissionen for indberetningsperioden for det år, hvor konklusionen blev draget, og for de efterfølgende indberetningsperioder størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne på de berørte køretøjer som bestemt i overensstemmelse med artikel 22 ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i henhold til artikel 4 i forordning (EU) 2019/1242.

2. Kommissionen anvender også størrelsen af afvigelsen i CO_2-emissionsværdierne på de berørte køretøjer som bestemt i overensstemmelse med artikel 22 til korrektion af fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for de ti indberetningsperioder, der går forud for indberetningsperioden for det år, hvor konklusionen blev draget, dog ikke for indberetningsperioder før indberetningsperioden for 2025.

Artikel 24

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. januar 2025.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

MINIMUMSANTAL FAMILIER, DER SKAL UDVÆLGES

1. For køretøjsfabrikanter:

Tabel 1

Antal familier, for hvilke de tilsvarende kontrolprøvninger efter ibrugtagning af de individuelle køretøjer og dæk skal udføres

Samlet antal køretøjer i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400	Antal VTP-familier (VTP-prøvning)	Antal luftmodstandsfamilier (luftmodstandsprøvning)	Antal ISV-dækfamilier (RRC-dækprøvning)
5 000 til 20 000	1	1	1
20 001 til 40 000	1	1	2
Mere end 40 000	2	2	3

2. For påhængskøretøjsfabrikanter:

Tabel 2

Antal ISV-dækfamilier, for hvilke de tilsvarende kontrolprøvninger efter ibrugtagning af de individuelle dæk skal udføres

Samlet antal påhængskøretøjer i henhold til artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362	Antal ISV-dækfamilier (RRC-dækprøvning)
Op til 10 000	1
Mere end 10 000	2

BILAG II

STATISTISK EVALUERING AF PRØVNINGER

1. **Udgangspunkt**

Udgangspunktet for den statistiske evaluering af prøvningsresultaterne er følgende værdier, beregnet for minimumsantallet af individuelle prøvningskøretøjer eller -dæk:

1) For VTP-prøvninger værdien »$C_{VTP,\ ratio}$« beregnet i overensstemmelse med artikel 7 for N = 1

2) For luftmodstandsprøvninger værdien »C_dA_{ratio}« beregnet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, for N = 1

3) For prøvninger af dækrullemodstandskoefficienten værdien »RRC_{ratio}« beregnet i overensstemmelse med artikel 13 for N = 3

4) For masseprøvninger værdien »$mass_{ratio}$« beregnet i overensstemmelse med artikel 16 for N = 3.

Den godkendende myndighed afgør, om det er nødvendigt at prøve yderligere køretøjer eller dæk, ved hjælp af kriterierne i dette bilags punkt 3.

2. **Statistiske parametre**

For det samlede antal prøvede køretøjer eller dæk (N) bestemmes gennemsnittet (X_{tests}) af og standardafvigelsen (s) i prøvningsresultaterne ved hjælp af følgende formler:

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

og

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

hvor:

x_i er forholdet beregnet for det individuelle prøvningskøretøj eller -dæk i:

— $C_{VTP,\ ratio}$ for VTP-prøvningsresultater i overensstemmelse med artikel 7

— CdA_{ratio} for luftmodstandsprøvningsresultater i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2

— RRC_{ratio} for resultater af prøvninger af dækrullemodstandskoefficienten i overensstemmelse med artikel 13

— $mass_{ratio}$ for masseprøvningsresultater i overensstemmelse med artikel 16.

3. **Evaluering**

Efter hvert yderligere køretøj eller dæk, der er prøvet, vurderes værdien X_{tests} som anført nedenfor for at nå frem til en af følgende konklusioner for den pågældende køretøjs- eller dækfamilie:

1) Familien består, hvis: $X_{tests} \leq$ bound $_P$

2) Familien består ikke, hvis: $X_{tests} >$ bound $_F$

3) Yderligere et køretøj eller dæk prøves, hvis: $bound_P < X_{tests} \leq bound_F$

hvor:

$bound_P$ og $bound_F$ er fastsat i tabel 1 i dette bilag for VTP-prøvningsresultater og for luftmodstandsprøvningsresultater

$bound_P$ og $bound_F$ er fastsat i tabel 2 i dette bilag for resultater af prøvninger af dækrullemodstandskoefficienten og for masseprøvningsresultater

s er standardafvigelsen bestemt i overensstemmelse med dette bilags punkt 2

A er 1,03 for VTP-prøvningsresultater

A er $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ for luftmodstandsprøvningsresultater

hvor

N_x er antallet af prøvede køretøjer med en dato for første registrering fra den 1. juli 2027

N_y er antallet af prøvede køretøjer med en dato for første registrering før den 1. juli 2027

A er 1,03 for resultater af prøvninger af dækrullemodstandskoefficienten

A er $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$ for masseprøvningsresultater

hvor

N_x er antallet af prøvede køretøjer med en dato for første registrering fra den 1. juli 2027

N_y er antallet af prøvede køretøjer med en dato for første registrering før den 1. juli 2027.

Tabel 1

Værdier for bound $_P$ og bound $_F$ for VTP-prøvningsresultater og for luftmodstandsprøvningsresultater

Antal prøvede køretøjer	bound $_P$	bound $_F$
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

Tabel 2

Værdier for bound $_P$ og bound $_F$ for resultater af prøvninger af dækrullemodstandskoefficienten og for masseprøvningsresultater

Antal prøvede køretøjer	bound $_P$	bound $_F$
3	$A - 2{,}2655 * s$	$A + \max\{1{,}1062, (0{,}02 / s)\} * s$
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. **Beregning af afvigelsens størrelse**

Ved beregning af afvigelsens størrelse fastsættes average $_{ratio}$ som X_{tests} for det samlede antal prøvede køretøjer, efter at køretøjs- eller dækfamilien ikke har bestået vurderingen, jf. dette bilags punkt 3, stk. 2:

average $_{ratio} = X_{tests}$

BILAG III

TJEKLISTE FOR KØRETØJER, DER UDVÆLGES TIL KONTROLPRØVNING EFTER IBRUGTAGNING

1. **Definitioner**

I dette bilag forstås ved:

1) »udelukkelseskriterier«: at hvis den beskrevne betingelse er opfyldt (spørgsmålet er besvaret med »ja«), kan køretøjet ikke udvælges til kontrolprøvninger efter ibrugtagning.

2) »fortroligt«: at oplysningerne opbevares hensigtsmæssigt af den godkendende myndighed, men medtages ikke i den prøvningsrapport, der forelægges Kommissionen.

2. **Køretøjets egenskaber**

2.1. Følgende oplysninger registreres og medtages i prøvningsrapporten:

2.1.1.	Køretøjets identifikationsnummer (VIN)	FORTROLIGT
2.1.2.	Kilometerstand [km]	
2.1.3.	Dato for første registrering	
2.1.4.	Kryptografisk hash af fabrikantens registreringsfil	FORTROLIGT

2.2. Følgende udelukkelseskriterier kontrolleres:

		Ja/nej
2.2.1.	Kilometerstand: *Er kilometertallet lavere end 25 000 km eller højere end 160 000/300 000/700 000 km i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 595/2009?*	
2.2.2.	Dato for første registrering: *Ligger datoen mere end 5/6/7 år, jf. artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 595/2009, forud for datoen for udvælgelsen af køretøjet?*	

3. **Interview af køretøjets ejer/bruger**

(Ejeren må ikke have kendskab til konsekvenserne af svarene)

3.1. Følgende oplysninger registreres:

3.1.1.	Ejerens navn	FORTROLIGT
3.1.2.	Kontaktoplysninger (adresse/telefon)	FORTROLIGT

3.2. Følgende udelukkelseskriterier kontrolleres:

	Uautoriseret brug af køretøjet	**Ja/nej**
3.2.1.	Har køretøjet kørt med tung last, der overstiger de af fabrikanten opgivne specifikationer?	
3.2.2.	Er køretøjet blevet anvendt til væddeløbskørsel eller motorsport?	
3.2.3.	Er køretøjet blevet kørt i et ikke-EU-medlemsland i mere end 10 % af køretiden?	

	Uautoriseret brug af køretøjet	**Ja/nej**
3.2.4.	Er køretøjet blevet anvendt med en forkert brændstoftype (f.eks. benzin i stedet for diesel) eller med et ikke kommercielt tilgængeligt EU-brændstof (brændstof fra det sorte marked eller selvblandet brændstof)?	
3.2.5.	Er der blevet anvendt et brændstoftilsætningsstof, som ikke er godkendt af fabrikanten?	
	Uautoriserede reparationer	
3.2.6.	Er køretøjet vedligeholdt på en måde, som ikke er i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger?	
3.2.7.	Har motoren/køretøjet været genstand for større uautoriserede reparationer?	
3.2.8.	Har køretøjet været involveret i en alvorlig ulykke?	
	Uautoriserede ændringer	
3.2.9.	Har motoren været genstand for effektforøgelse/tuning?	
3.2.10.	Er en del af køretøjets emissionsefterbehandlingssystem blevet fjernet permanent?	
3.2.11.	Har der været installeret uautoriserede emissionsrelaterede anordninger (ureadræber, emulator osv.)?	

4. **Undersøgelse af køretøjet**

4.1. Følgende oplysninger medtages i prøvningsrapporten:

4.1.1.	Software til og kalibrering af drivaggregatets kontrolmodul, reservedelsnumre og kontrolsummer	
4.1.2.	OBD-diagnose	De diagnostiske fejlkoder aflæses, og fejllogfilen udskrives ([1])
4.1.3.	OBD-servicemodus 09 — forespørgsel	Servicemodus 09 aflæses, og oplysningerne registreres
4.1.4.	OBD-modus 07	Servicemodus 07 aflæses, og oplysningerne registreres
4.1.5.	Billeder af det prøvede køretøj, herunder undervognen	

([1]) Alle systemer skal være omfattet af OBD-diagnosen, og fejllogfiler og detekterede og diagnosticerede oplysninger (»Error logs/Information detected and diagnosed«) skal medtages i prøvningsrapporten.
Bemærk: *Alle kontroller, der kræver OBD-forbindelser, udføres før og efter emissionsprøvningen.*

4.2. Følgende udelukkelseskriterier kontrolleres:

		Ja/nej
4.2.1.	KUN ved VTP-prøvning: Er der nogen lysende advarselslamper på instrumentbrættet, der angiver en fejlfunktion i et køretøjssystem eller et system til efterbehandling af udstødningen, som ikke kan løses ved normal vedligeholdelse? (lysende advarselslampe for fejlfunktion, serviceeftersyn osv.?)	
4.2.2.	KUN ved VTP-prøvning: Er der foretaget nogen ændringer af køretøjet af relevans for resultaterne af VTP-prøvningen i noget efterfølgende fremstillingstrin, som ikke gør det muligt at genoprette drivlinjekonfigurationen som dokumenteret i kundeoplysningsfilen?	

		Ja/nej
4.2.3.	KUN ved luftmodstandsprøvning: Er der foretaget nogen ændringer af køretøjets aerodynamiske konfiguration, som ikke gør det muligt at genoprette den aerodynamiske konfigurationen som dokumenteret i kundeoplysningsfilen?	

4.3. Hvis følgende betingelser ikke er opfyldt, kan køretøjet stadig udvælges, på betingelse af at der træffes passende foranstaltninger, inden der udføres kontrolprøvning efter ibrugtagning:

	Kontrol	Konstateret problem og de foranstaltninger, der skal træffes
4.3.1.	Brændstofniveau	*Hvis advarselslampen for lavt brændstofniveau lyser, påfyldes der brændstof før prøvningen.*
4.3.2.	Dieseludstødningsvæske (AdBlue)	*Hvis SCR-advarselslampen lyser efter motorstart, tilsættes der AdBlue eller foretages reparation, før køretøjet anvendes til prøvning.*
4.3.3.	Luftfilter og oliefilter *Kontrollér, om der er urenheder eller skader*	*Hvis filtret er beskadiget eller meget urent/kontamineret, eller hvis der er mindre end 800 km til næste anbefalede skift, udskiftes filtrene.*
4.3.4.	Kontrollér væskestand og -kvalitet *Kontrollér maksimums- og minimumsstand (motorolie og kølervæske)*	*Hvis standen er under minimum, påfyldes der væske.* *Hvis der er tale om en anden kvalitet, udskiftes væsken.*
4.3.5.	Tændingskabel (styret tænding) *Kontrollér tændrør, kabler osv.*	*Hvis der er skader, udskiftes delene.*
4.3.6.	Serviceeftersyn *Kontrollér, om der er mindre end 800 km til næste serviceeftersyn.*	*Hvis ja, udføres serviceeftersynet.*
4.3.7.	KUN ved luftmodstandsprøvning: *Kontrollér, om sporingen af hjulene og køretøjets justerbare højde/frihøjde ligger uden for det tilladte interval.*	*Hvis ja, justeres sporingen af hjulene og køretøjets højde/frihøjde til at være inden for det tilladte interval.*
4.3.8.	KUN ved luftmodstandsprøvning: *Kontrollér, om der er installeret et standardkarosseri i overensstemmelse med bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400.*	*Hvis ikke, installeres et standardkarrosseri.*

BILAG IV

DATA FRA KONTROLPRØVNING EFTER IBRUGTAGNING, DER SKAL INDBERETTES

1. **Data fra kontrolprøvning efter ibrugtagning, som skal indberettes for en VTP-prøvning**

De data, der skal indberettes, er dataene i de prøvningsrapporter, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1, andet afsnit, i forordning (EU) 2017/2400.

Derudover indberettes følgende data:

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
1	Godkendende myndighed, der er ansvarlig for kontrolprøvningerne efter ibrugtagning	—	—	
2	Køretøjsnummer	—	—	Køretøjets nummer (1, 2, 3 ... 10) i rækkefølgen i den statistiske vurdering
3	Samlet antal prøvede køretøjer	—	—	Det samlede antal køretøjer, der indgår i den statistiske vurdering, der er beskrevet i bilag I
4	Afgørelse om, hvorvidt prøvningen er bestået eller ikke bestået	—	—	Om prøvningen er bestået eller ikke bestået

2. **Data fra kontrolprøvning efter ibrugtagning, som skal indberettes for en luftmodstandsprøvning**

De data, der skal indberettes, er de data, der er specificeret i tillæg 2 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400.

Derudover indberettes følgende data:

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
1	Godkendende myndighed, der er ansvarlig for kontrolprøvningerne efter ibrugtagning	—	—	
2	Køretøjsnummer	—	—	Køretøjets nummer (1, 2, 3 ... 10) i rækkefølgen i den statistiske vurdering
3	Samlet antal prøvede køretøjer	—	—	Det samlede antal køretøjer, der indgår i den statistiske vurdering, der er beskrevet i bilag I
4	Køretøjets identifikationsnummer (VIN)	—	—	Det udvalgte køretøjs VIN-nummer
5	Kilometertælleraflæsning ved ISV-prøvningens start	km	—	
6	Prøvebane, som prøvningerne er gennemført på	-		
7	Køretøjets samlede masse under målingen	kg	—	Køretøjets reelle masse under målingen
8	Køretøjets maksimale højde under målingen	m	—	
9	Gennemsnitlig omgivende temperatur under den første prøvning ved lav hastighed	°C	—	

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
10	Gennemsnitlig køretøjshastighed under prøvning ved høj hastighed	km/t.	—	
11	Produkt af luftmodstandskoefficienten (C_d) via tværsnitsområdet (A_{cr}) for betingelser med nulsidevind $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Produkt af luftmodstandskoefficienten (C_d) via tværsnitsområdet (A_{cr}) for gennemsnitlige sidevindsbetingelser under prøvning ved konstant hastighed $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Gennemsnitlig drejningsvinkel under prøvning ved konstant hastighed β	°	—	
14	Versionsnummer for luftmodstandsforbehandlingsværktøj	-	—	
15	Luftmodstandsprøvningsresultat (C_dA_{ratio})	-	—	Som fastsat i artikel 10
16	Kryptografisk hash af fabrikantens registreringsfil:		—	
17	Oplyst C_dA	m^2	—	Oplyst værdi for luftmodstandsfamilie
18	Afgørelse om, hvorvidt prøvningen er bestået eller ikke bestået	-	—	Om prøvningen er bestået eller ikke bestået

Derudover indberettes for en CFD-luftmodstandsprøvning de data og beregninger, der er angivet i punkt 2 i tillæg 10 til bilag VIII til forordning (EU) 2017/2400.

3. **Data fra kontrolprøvning efter ibrugtagning, som skal indberettes for en RRC-dækprøvning**

De data, der skal indberettes, er de data, der er specificeret i tillæg 2 til bilag X til forordning (EU) 2017/2400.

Derudover indberettes følgende data:

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
1	Godkendende myndighed, der er ansvarlig for kontrolprøvningerne efter ibrugtagning	—	—	
2	Navn på og beliggenhed af det laboratorium, der udfører ISV-prøvningen			
3	Dæknummer	—	—	Dækkets nummer (1, 2, 3 ... 10) i rækkefølgen i den statistiske vurdering
4	Samlet antal prøvede dæk	—	—	Det samlede antal dæk, der indgår i den statistiske vurdering, der er beskrevet i bilag I
5	Dækkets certificeringsnummer			I overensstemmelse med tillæg 4 til bilag X til forordning (EU) 2017/2400

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
6	Hash af dækcertifikatet			
7	Certificeringslaboratoriets navn og beliggenhed			
8	Resultat af prøvning af dækrullemodstandskoefficienten (RRC_{ratio})			Som fastsat i nærværende forordnings artikel 13
9	Afgørelse om, hvorvidt prøvningen er bestået eller ikke bestået	—		Om prøvningen er bestået eller ikke bestået

4. **Data fra kontrolprøvning efter ibrugtagning, som skal indberettes for en masseprøvning**

Følgende data indberettes:

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde	Bemærkninger
1	Godkendende myndighed, der er ansvarlig for kontrolprøvningerne efter ibrugtagning	—	—	
2	Køretøjsnummer	—	—	Køretøjets nummer (1, 2, 3 ... 10) i rækkefølgen i den statistiske vurdering
3	Samlet antal prøvede køretøjer	—	—	Det samlede antal køretøjer, der indgår i den statistiske vurdering, der er beskrevet i bilag I
4	Køretøjsfabrikantens navn og adresse			
5	Køretøjets identifikationsnummer (VIN)			
6	Kilometertælleraflæsning ved ISV-prøvningens start	km		
7	Køretøjsmodel			
8	Køretøjets klasse			
9	Akselkonfiguration			
10	Teknisk tilladt totalmasse i lastet stand (TPMLM)			
11	Køretøjsgruppe			
12	Kryptografisk hash af fabrikantens registreringsfil:			
13	Køretøjets målte korrigerede reelle masse	kg		I overensstemmelse med artikel 15
14	Køretøjets oplyste korrigerede reelle masse	kg	1.1.8 i kundeoplysningsfilen	I overensstemmelse med artikel 16
15	Masseprøvningsresultat ($mass_{ratio}$)			Som fastsat i artikel 14
16	Afgørelse om, hvorvidt prøvningen er bestået eller ikke bestået			Om prøvningen er bestået eller ikke bestået

BILAG V

RAPPORTERINGSFORMAT FOR DEN ÅRLIGE OVERSIGT OVER KONTROLLER EFTER IBRUGTAGNING

A. *Generelle oplysninger*

1)	Godkendende myndighed	
2)	Dato for årlig oversigt	
3)	Indberetningsperiode for det pågældende år	
4)	Samlet antal køretøjer pr. fabrikant i gennemsnit over de tre indberetningsperioder forud for kontrollen efter ibrugtagning	
5)	Minimumsantal udvalgte VTP-/luftmodstands-/ISV-dækfamilier	
6)	Samlet antal udvalgte VTP-/luftmodstands-/CFD-/ISV-dækfamilier i det pågældende år	

B. *Liste over VTP-/luftmodstands-/CFD-/ISV-dækfamilier udvalgt til kontrol efter ibrugtagning*

— Identifikationsnummer for den udvalgte familie (ISV-ID)

— Berørt køretøjsfabrikant (OEM)

— Identifikatorer for VTP-/luftmodstands-/CFD-/ISV-dækfamilie for hver udvalgt familie

— Begrundelse(r) for udvælgelsen af familierne til kontrol efter ibrugtagning:

  — »risikovurdering«, hvis udvælgelsen er sket på grundlag af artikel 3

  — »andet«, hvis udvælgelsen er sket på andet grundlag — dette uddybes i en fodnote.

ISV-ID	OEM	Identifikatorer for VTP-/luftmodstands-/CFD-/ISV-dækfamilier	Begrundelse
1			
2			
3			
…			

C. *Sammenfatning af resultater af kontrolprøvninger efter ibrugtagning*

— Type prøvning: prøvning efter verifikationsprøvningsproceduren (VTP), luftmodstandsprøvning (AD), CFD-luftmodstandsprøvning (CFD), prøvning af dækrullemodstandskoefficienten (RRC), masseprøvning (mass) eller prøvning for kunstige strategier (AS)

— Minimumsantal familier pr. type prøvning (Min.) beregnet i henhold til artikel 4, stk. 1, på grundlag af dette bilags punkt A, nr. 4)

— Samlet antal prøvninger pr. type prøvning (I alt)

— Samlet antal konklusioner pr. type prøvning:

  — ingen manglende overensstemmelse (Bestået)

  — manglende overensstemmelse (Ikke bestået)

  — endnu ingen konklusion (Konklusion afventes).

Type prøvning	Min.	I alt	Bestået	Ikke bestået	Konklusion afventes
VTP-prøvning					
Luftmodstandsprøvning					
CFD-luftmodstandsprøvning					
RRC-dækprøvning					
Masseprøvning	1				
Prøvning for kunstige strategier	1				

D. *Detaljerede resultater af kontrolprøvninger efter ibrugtagning for det pågældende år*

— Identifikationsnummer for den udvalgte familie (ISV-ID)

— Berørt køretøjsfabrikant (OEM)

— Type prøvning, der er udført (Type prøvning): prøvning efter verifikationsprøvningsproceduren (VTP), luftmodstandsprøvning (AD), CFD-luftmodstandsprøvning (CFD), prøvning af dækrullemodstandskoefficienten (RRC), masseprøvning (mass) eller prøvning for kunstige strategier (AS)

— Startdato for prøvningen (Startdato), jf. artikel 5, stk. 2, i delegeret forordning (EU) 2024/1127

— Navn på den eller de organisationer, der har udført prøvningen (godkendende myndighed eller teknisk tjeneste) (Godkendende myndighed/teknisk tjeneste)

— Antal prøvede køretøjer (#køretøjer)

— Prøvningsresultat for hvert individuelt prøvningskøretøj ($average_{ratio}$)

— Konklusionen af prøvningen (Konklusion/afvigelse), dvs. »Bestået«, »Ikke bestået« eller »Konklusion afventes«, inklusive afvigelsens størrelse i tilfælde af »Ikke bestået«

— Prøvningsrapportens referencenummer (Ref. — prøvning)

— Konklusionens referencenummer (Ref. — konklusion).

ISV-ID	OEM	Type prøvning	Start-dato	Godken-dende myndig-hed/ teknisk tjeneste	#køretøjer	$average_{ratio}$	Konklusion/ afvigelse	Ref. — prøv-ning	Ref. — konklusion
1									
2									
3									
…									

E. *Detaljerede resultater af kontrolprøvninger efter ibrugtagning, for hvilke konklusionerne blev indberettet som »Konklusion afventes« i den foregående årlige oversigt*

— Indberetningsperiode for det pågældende år (År)

— Andre felter: se beskrivelsen i punkt D

— Hvis den godkendende myndighed stadig ikke kan finde det krævede antal køretøjer, anføres »ikke fuldført« i feltet »Konklusion/afvigelse«.

År	ISV-ID	OEM	Type prøvning	Startdato	Godkendende myndighed/ teknisk tjeneste	#køretøjer	$average_{ratio}$	Konklusion/ afvigelse	Ref. — prøvning	Ref. — konklusion
…	…									