Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/35

14.1.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/35 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιανουαρίου 2025

για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό των διαδικασιών για την εν χρήσει επαλήθευση των εκπομπών CO_2 από βαρέα οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 3 και το άρθρο 13 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 επιβάλλει στις αρχές έγκρισης τύπου να αναφέρουν στην Επιτροπή τυχόν αποκλίσεις όσον αφορά τις τιμές των εκπομπών CO_2 των βαρέων οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις τιμές που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στον φάκελο πληροφοριών πελάτη που συνοδεύει τα οχήματα αυτά, οι οποίες διαπιστώνονται ύστερα από επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, οι αρχές έγκρισης τύπου οι οποίες έχουν χορηγήσει σε κατασκευαστές άδεια λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) και τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής ([3]) (στο εξής: χορηγούσες αρχές έγκρισης) επαληθεύουν, για τους εν λόγω κατασκευαστές, με βάση κατάλληλα και αντιπροσωπευτικά δείγματα οχημάτων, αφενός ότι οι τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη αντιστοιχούν στις εκπομπές CO_2 και στην κατανάλωση καυσίμου των βαρέων οχημάτων εν χρήσει, όπως προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής αυτού, και αφετέρου τυχόν παρουσία στρατηγικών επί του οχήματος ή στρατηγικών που αφορούν τα οχήματα του δείγματος, οι οποίες βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις των οχημάτων στις δοκιμές που διενεργούνται ή στους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται με σκοπό την πιστοποίηση των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου (στο εξής: επαλήθευση εν χρήσει).

(3) Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/1127 της Επιτροπής ([4]) καθορίζει τις κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών για την εκτέλεση της επαλήθευσης εν χρήσει.

(4) Ο παρών κανονισμός καθορίζει λεπτομερείς διαδικασίες για την επαλήθευση εν χρήσει, σύμφωνα με τις εν λόγω κατευθυντήριες αρχές και κριτήρια.

([1]) ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/1127 της Επιτροπής, της 8ης Φεβρουαρίου 2024, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό κατευθυντήριων αρχών και κριτηρίων για τον ορισμό των διαδικασιών επαλήθευσης των τιμών των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει (επαλήθευση εν χρήσει) (ΕΕ L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Προκειμένου να υποβληθούν σε επαλήθευση εν χρήσει οι οικογένειες οχημάτων ή ελαστικών που παρουσιάζουν τον υψηλότερο κίνδυνο απόκλισης των τιμών εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου από τις ειδικές τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, η χορηγούσα αρχή έγκρισης θα πρέπει να επιλέγει οικογένειες βάσει εκτίμησης κινδύνου που διενεργείται από την Επιτροπή.

(6) Στην περίπτωση των ελαστικών, δεδομένου ότι μια οικογένεια ελαστικών επαλήθευσης εν χρήσει μπορεί να χρησιμοποιηθεί από πολλαπλούς κατασκευαστές οχημάτων, είναι σκόπιμο η δοκιμή ελαστικών μιας οικογένειας ελαστικών επαλήθευσης εν χρήσει να περιοριστεί σε μία χορηγούσα αρχή έγκρισης εντός κάθε περιόδου υποβολής στοιχείων επαλήθευσης εν χρήσει, προκειμένου να απλουστευτεί η διαδικασία και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος. Αντίστοιχα, ένα κατασκευαστικό στοιχείο που ορίζει μια οικογένεια διαδικασίας δοκιμής επαλήθευσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί από πολλαπλούς κατασκευαστές οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να περιοριστεί και η δοκιμή οχημάτων μιας οικογένειας διαδικασίας δοκιμής επαλήθευσης σε μία χορηγούσα αρχή έγκρισης εντός κάθε περιόδου υποβολής στοιχείων επαλήθευσης εν χρήσει.

(7) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η επαλήθευση εν χρήσει είναι αντιπροσωπευτική, οι χορηγούσες αρχές έγκρισης θα πρέπει να επιλέγουν έναν ελάχιστο αριθμό οικογενειών προς δοκιμή, με βάση τον υπολογισμό, για κάθε κατασκευαστή, του συνολικού αριθμού οχημάτων για τα οποία έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO_2 και η κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 [στο εξής: συνολικός αριθμός οχημάτων κατά το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400] και, στην περίπτωση των ρυμουλκουμένων, με βάση τον υπολογισμό, για κάθε κατασκευαστή ρυμουλκουμένων, του συνολικού αριθμού ρυμουλκουμένων για τα οποία έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO_2 και η κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής ([5]) [στο εξής: συνολικός αριθμός ρυμουλκουμένων κατά το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362]. Στην περίπτωση των ρυμουλκουμένων, θα πρέπει να επιλέγονται μόνο οικογένειες ελαστικών επαλήθευσης εν χρήσει (στο εξής: ISV) για την επαλήθευση εν χρήσει, δεδομένου ότι δεν έχουν οριστεί ακόμη η διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης και οι δοκιμές οπισθέλκουσας για τα ρυμουλκούμενα.

(8) Οι τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη πρέπει να προσδιορίζονται με εργαλείο προσομοίωσης, με βάση δοκιμές πιστοποίησης των σχετικών κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος. Η συμμόρφωση της λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης πρέπει να επαληθεύεται με διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης σε επίπεδο οχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400. Είναι σκόπιμο να απαιτείται τα οχήματα που επιλέγονται για τις δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει να βρίσκονται σε κατάσταση παρόμοια με την κατάσταση των οχημάτων που δοκιμάστηκαν κατά τη διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης, ιδίως με τον καθορισμό απαιτήσεων όσον αφορά τον ανώτατο αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων και την ηλικία τους.

(9) Μόνο τα καινούργια ελαστικά είναι κατάλληλα για δοκιμή συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού στο πλαίσιο της επαλήθευσης εν χρήσει, καθώς η δοκιμή μεταχειρισμένων ελαστικών θα οδηγούσε σε σημαντικά χαμηλότερο συντελεστή αντίστασης κύλισης, λόγω της φθοράς τους. Η επιλογή ελαστικών για δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη από την επιλογή οχημάτων για δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει.

(10) Για να μπορέσει η χορηγούσα αρχή έγκρισης να καταλήξει σε συμπέρασμα για όλα τα σχετικά οχήματα με βάση τα αποτελέσματα των δοκιμών για τα οχήματα του δείγματος, καθορίστηκε μέθοδος στατιστικής αξιολόγησης βάσει ακολουθιακής δειγματοληψίας.

(11) Σε περίπτωση που μια οικογένεια διαδικασίας δοκιμής επαλήθευσης αποτύχει στη στατιστική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, οι τιμές εκπομπών CO_2 όλων των σχετικών οχημάτων θα πρέπει να διορθωθούν, καθώς η επιτυχία στην εν λόγω διαδικασία δοκιμών επαλήθευσης αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση της έγκρισης τύπου εκπομπών. Επιπλέον, είναι σκόπιμο η χορηγούσα αρχή έγκρισης να ερευνά εάν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που να δείχνουν ότι ένα συγκεκριμένο κατασκευαστικό στοιχείο ευθύνεται για την αποτυχία της στατιστικής αξιολόγησης, και συνεπώς ενδέχεται να εμπλέκονται και άλλα οχήματα.

(12) Προκειμένου να επαληθευτεί ότι οι τιμές εκπομπών CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη αντιστοιχούν στις εν λόγω τιμές για τα βαρέα οχήματα εν χρήσει, οι συνθήκες δοκιμής και τα αποτελέσματα των δοκιμών θα πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του.

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκουμένων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO_2, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Για τις συνθήκες δοκιμής οπισθέλκουσας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τυχόν μεταβλητότητα στις συνθήκες των δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει θα είναι όσο το δυνατόν μικρότερη, είναι σκόπιμο να εφαρμόζονται οι συνθήκες δοκιμής οπισθέλκουσας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 στην τελευταία ισχύουσα έκδοση, δεδομένου ότι οι συνθήκες αυτές έχουν συγκεκριμενοποιηθεί σε σύγκριση με τις συνθήκες που ίσχυαν κατά τον χρόνο της πιστοποίησης.

(14) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400, επιτρέπεται στους κατασκευαστές να προσδιορίζουν τις τιμές οπισθέλκουσας με βάση τη μέθοδο προσομοίωσης υπολογιστικής ρευστοδυναμικής (στο εξής: CFD). Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθιερωθεί ειδική δοκιμή για την επαλήθευση της ειδικής επικύρωσης της εν λόγω μεθόδου προσομοίωσης στο πλαίσιο των δοκιμών για την εν χρήσει επαλήθευση των τιμών οπισθέλκουσας.

(15) Προκειμένου να εντοπίζονται οι τεχνητές στρατηγικές, οι οποίες λειτουργούν μόνο κατά τη διάρκεια των δοκιμών επαλήθευσης και όχι κατά την κανονική λειτουργία εν χρήσει, πρέπει οπωσδήποτε να μην είναι γνωστές εκ των προτέρων οι συγκεκριμένες συνθήκες δοκιμής. Ως εκ τούτου, οι συνθήκες για τις ειδικές δοκιμές τεχνητής στρατηγικής θα πρέπει να καθορίζονται κατά περίπτωση από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης.

(16) Δεδομένου ότι η ακριβής φύση των τεχνητών στρατηγικών δεν μπορεί να είναι γνωστή εκ των προτέρων, η ανάλυση και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών τεχνητής στρατηγικής θα πρέπει να διενεργούνται από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης βάσει σύγκρισης των αποτελεσμάτων που προκύπτουν υπό διαφορετικές συνθήκες δοκιμής.

(17) Προκειμένου να τεκμηριωθούν τα αποτελέσματα των δοκιμών και να προβλεφθεί η περαιτέρω ανάλυσή τους, η χορηγούσα αρχή έγκρισης θα πρέπει να θέτει την έκθεση δοκιμής στη διάθεση της Επιτροπής και του οικείου κατασκευαστή. Προκειμένου να υποστηριχθεί η εκτίμηση κινδύνου που διενεργεί η Επιτροπή, είναι σκόπιμο να απαιτείται η υποβολή των δεδομένων των δοκιμών και στην Επιτροπή, μέσω ειδικής πλατφόρμας.

(18) Εάν διαπιστωθεί απόκλιση στις τιμές εκπομπών CO_2, ο οικείος κατασκευαστής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να απαντήσει στα πορίσματα της χορηγούσας αρχής έγκρισης εντός κατάλληλης προθεσμίας, ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη παράταση της διαδικασίας επαλήθευσης εν χρήσει. Θα πρέπει, ωστόσο, να είναι δυνατή η παράταση της προθεσμίας ώστε να επιτρέπεται η ορθή αξιολόγηση των παρεχόμενων τεχνικών εγγράφων.

(19) Όταν διαπιστώνεται αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 της επαλήθευσης εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη, ή όταν διαπιστώνεται η ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις των εν λόγω οχημάτων κατόπιν εκτέλεσης δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει, θα πρέπει να διορθώνονται οι ειδικές εκπομπές CO_2 όλων των σχετικών οχημάτων, δεδομένου ότι τα οχήματα δοκιμής θεωρούνται αντιπροσωπευτικά όλων των σχετικών οχημάτων.

(20) Προκειμένου να συνεκτιμηθούν οι αποκλίσεις για σκοπούς υπολογισμού και διόρθωσης των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή, είναι σκόπιμο να προσδιορίζεται από την Επιτροπή το μέγεθος της απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2 και τα οχήματα που αυτή αφορά.

(21) Θα πρέπει να εφαρμοστεί διόρθωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2025, καθώς αυτή είναι η πρώτη περίοδος υποβολής στοιχείων για τις οποίες εφαρμόζονται στόχοι μείωσης των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242.

(22) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός ορίζει λεπτομερείς διαδικασίες για την εν χρήσει επαλήθευση βαρέων οχημάτων που αναφέρεται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2024/1127.

2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για την αναφορά των αποκλίσεων που εντοπίζονται στις τιμές εκπομπών CO_2 των βαρέων οχημάτων εν χρήσει σε σύγκριση με τις τιμές που δηλώνονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στους φακέλους πληροφοριών πελάτη, κατόπιν επαλήθευσης εν χρήσει, και για τη συνεκτίμηση των αποκλίσεων αυτών κατά τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 των κατασκευαστών για τους οποίους διαπιστώθηκε απόκλιση στις τιμές εκπομπών CO_2 κατόπιν επαλήθευσης εν χρήσει.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 και των παραρτημάτων III, VIII, X και Xa του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 και του άρθρου 2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2024/1127.

Επιπλέον, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «οικογένεια διαδικασίας δοκιμής επαλήθευσης (οικογένεια VTP)»: ομάδα οχημάτων που έχουν κοινά ένα ή περισσότερα από τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες ή τα συστήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ), η) και ι) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

2) «δοκιμή διαδικασίας δοκιμής επαλήθευσης (δοκιμή VTP)»: δοκιμή που διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης που εκτελείται σε όχημα εν χρήσει σύμφωνα με το παράρτημα Xa του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

3) «οικογένεια οπισθέλκουσας για την επαλήθευση εν χρήσει (οικογένεια οπισθέλκουσας ISV)»: ομάδα οχημάτων που έχουν δηλωθείσα τιμή οπισθέλκουσας ίση ή χαμηλότερη από το μητρικό όχημα της οικογένειας οπισθέλκουσας που έχει επιλεγεί για τη διενέργεια δοκιμής οπισθέλκουσας, και τα οποία επιτρέπεται να συμπεριλαμβάνονται με το εν λόγω μητρικό όχημα στην ίδια οικογένεια οπισθέλκουσας όπως ορίζεται στο προσάρτημα 5 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

4) «δοκιμή οπισθέλκουσας»: δοκιμή σταθερής ταχύτητας με μετρήσεις ροπής σε όχημα εν χρήσει σύμφωνα με το τμήμα 3 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

5) «οικογένεια CFD»: ομάδα οχημάτων για τα οποία η τιμή οπισθέλκουσας έχει προσδιοριστεί με τη χρήση της ίδιας μεθόδου προσομοίωσης υπολογιστικής ρευστοδυναμικής (CFD), όπως έχει εγκριθεί σύμφωνα με το προσάρτημα 10 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

6) «δοκιμή οπισθέλκουσας με μέθοδο CFD»: δοκιμή για την επαλήθευση της ειδικής επικύρωσης της μεθόδου προσομοίωσης υπολογιστικής ρευστοδυναμικής (CFD) που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το προσάρτημα 10 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

7) «οικογένεια ελαστικών επαλήθευσης εν χρήσει (οικογένεια ελαστικών ISV)»: ομάδα ελαστικών που περιλαμβάνει, για τους σκοπούς της επαλήθευσης εν χρήσει, όλα τα ελαστικά που ανήκουν σε έναν τύπο ελαστικού, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 σημείο 3 του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, από τον ίδιο κατασκευαστή και από την ίδια κατηγορία ως προς την εξοικονόμηση καυσίμου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/740 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6])·

8) «δοκιμή συντελεστή αντίστασης κύλισης (RRC) ελαστικού»: δοκιμή που εκτελείται σε κάθε ελαστικό σύμφωνα με το τμήμα 3 σημείο 3.2 του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, σε εργαστήριο αναφοράς ή υποψήφιο εργαστήριο όπως ορίζονται στο τμήμα 1 σημεία 1) και 2) του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) 2020/740·

9) «δοκιμή μάζας»: δοκιμή για τον προσδιορισμό της διορθωμένης πραγματικής μάζας οχήματος, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 σημείο (4) του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, ή, στην περίπτωση ρυμουλκουμένου, η διορθωμένη μάζα σε τάξη πορείας όπως ορίζεται στο τμήμα 3 πίνακας 1 του παραρτήματος ΙΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362·

10) «δοκιμή τεχνητών στρατηγικών»: ειδική δοκιμή που διενεργείται σε όχημα εν χρήσει προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον υπάρχουν τεχνητές στρατηγικές·

11) «απόκλιση στις τιμές εκπομπών CO_2»: οι εκπομπές CO_2 των οχημάτων που προσδιορίζονται κατά την επαλήθευση εν χρήσει που διενεργείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού είναι υψηλότερες από τις εκπομπές που προσδιορίζονται, για τα μηχανοκίνητα οχήματα, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400 ή, για τα ρυμουλκούμενα, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1362 και που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης που συνοδεύουν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα ή ρυμουλκούμενα, λαμβανομένης υπόψη της στατιστικής αξιολόγησης των δοκιμών σύμφωνα με το παράρτημα Ι.

Άρθρο 3

Επιλογή οικογενειών

1. Κατά την επιλογή οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2024/1127, η χορηγούσα αρχή έγκρισης επιλέγει οχήματα από οικογένειες VTP, οικογένειες οπισθέλκουσας ISV, οικογένειες CFD και οικογένειες ελαστικών ISV, με βάση τον κίνδυνο απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2 των οχημάτων με ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες ή συστήματα ή ελαστικά των εν λόγω οικογενειών, όπως κρίνει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και όπως αναφέρεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διασφαλίζει επίσης ότι οχήματα από οικογένεια VTP ή ελαστικά από οικογένεια ελαστικών ISV δεν δοκιμάζονται από άλλη χορηγούσα αρχή έγκρισης κατά την ίδια περίοδο υποβολής στοιχείων επαλήθευσης εν χρήσει.

2. Όταν αξιολογεί τον κίνδυνο απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2, που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία, όταν είναι διαθέσιμα:

α) τον συνολικό αριθμό νέων οχημάτων της οικογένειας VTP, της οικογένειας οπισθέλκουσας ISV και της οικογένειας ελαστικών ISV που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στην αγορά της Ένωσης·

β) τα δεδομένα από οχήματα που ανήκουν σε ορισμένες οικογένειες VTP, οικογένειες οπισθέλκουσας ISV και οικογένειες ελαστικών ISV με παρόμοια τεχνικά χαρακτηριστικά αλλά χαμηλότερες εκπομπές CO_2, τα οποία προσδιορίζονται με τη χρήση των δεδομένων που συλλέγονται δυνάμει του άρθρου 1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2021/1430 της Επιτροπής ([7])·

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/740 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες παραμέτρους, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1369 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 (ΕΕ L 177 της 5.6.2020, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1430 της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2021, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον προσδιορισμό των δεδομένων που πρέπει να δηλώνονται από τα κράτη μέλη για τους σκοπούς της επαλήθευσης των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου από τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ΕΕ L 309 της 2.9.2021, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

γ) στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2 και που έχει συγκεντρώσει η Επιτροπή ή έχουν παραληφθεί από άλλη αρχή έγκρισης τύπου, αρχή εποπτείας της αγοράς ή τρίτο μέρος που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/163 της Επιτροπής ([8])·

δ) τα αποτελέσματα προηγούμενων επαληθεύσεων εν χρήσει, ιδίως δε τα πορίσματα σχετικά με την ύπαρξη τεχνητών στρατηγικών·

ε) σχετικές πληροφορίες από δοκιμές που διενεργήθηκαν και δηλώθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1430 και από δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής που διενεργήθηκαν σύμφωνα με το τμήμα 4 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

στ) δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου υπό πραγματικές συνθήκες.

3. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση που περιλαμβάνει κατάλογο των οικογενειών VTP, των οικογενειών οπισθέλκουσας ISV, των οικογενειών CFD και των οικογενειών ελαστικών ISV με τον υψηλότερο κίνδυνο απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2. Η έκθεση περιγράφει επίσης τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο, η οποία διενεργήθηκε κατά την περίοδο υποβολής στοιχείων την οποία αφορά η έκθεση, καθώς και τα κύρια πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης.

Άρθρο 4

Τύπος και αριθμός δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει

1. Για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, η χορηγούσα αρχή έγκρισης εκτελεί, για κάθε κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια λειτουργίας του εργαλείου προσομοίωσης, τουλάχιστον για τον αριθμό των οικογενειών VTP, των οικογενειών οπισθέλκουσας ISV και των οικογενειών ελαστικών ISV που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 3 και παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I, τις αντίστοιχες δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει στα μεμονωμένα οχήματα και ελαστικά που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 5.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης υπολογίζει, για κάθε κατασκευαστή, τον συνολικό αριθμό οχημάτων κατά το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, που αναφέρεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, ως τον μέσο όρο, από τις τρεις περιόδους υποβολής στοιχείων που προηγούνται της επαλήθευσης εν χρήσει, του συνολικού αριθμού οχημάτων του κατασκευαστή για τα οποία έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO_2 και η κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Επιπλέον, για κάθε κατασκευαστή για τον οποίο ο συνολικός αριθμός οχημάτων κατά το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 5 000, η χορηγούσα αρχή έγκρισης διενεργεί μία δοκιμή μάζας ανά κατασκευαστή και μία δοκιμή τεχνητών στρατηγικών ανά κατασκευαστή σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων.

2. Εάν η εκτίμηση κινδύνου που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού εντοπίσει οικογένειες για έναν ή περισσότερους κατασκευαστές για τους οποίους ο συνολικός αριθμός οχημάτων κατά το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 είναι μικρότερος από 5 000, η χορηγούσα αρχή έγκρισης διενεργεί την αντίστοιχη δοκιμή ή δοκιμές για τουλάχιστον έναν από τους εν λόγω κατασκευαστές.

3. Επιπλέον, εάν η εκτίμηση κινδύνου που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 εντοπίσει οικογένεια CFD, η χορηγούσα αρχή έγκρισης διενεργεί τη δοκιμή οπισθέλκουσας με τη μέθοδο CFD για την εν λόγω οικογένεια CFD.

4. Για τους κατασκευαστές ρυμουλκουμένων, η χορηγούσα αρχή έγκρισης εκτελεί τις δοκιμές RRC στα ελαστικά που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 5 για κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων, τουλάχιστον για τον αριθμό των οικογενειών ελαστικών που ορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης υπολογίζει, για κάθε κατασκευαστή ρυμουλκουμένων, τον συνολικό αριθμό ρυμουλκουμένων κατά το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362, που αναφέρεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, ως τον μέσο όρο, για τις τρεις περιόδους υποβολής στοιχείων που προηγούνται της επαλήθευσης εν χρήσει, του συνολικού αριθμού ρυμουλκουμένων του κατασκευαστή ρυμουλκουμένων για τα οποία έχουν προσδιοριστεί οι εκπομπές CO_2 και η κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/163 της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2022, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις λειτουργικές απαιτήσεις για την εποπτεία της αγοράς οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων (ΕΕ L 27 της 8.2.2022, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Επιπλέον, για κάθε κατασκευαστή ρυμουλκουμένων για τον οποίο ο συνολικός αριθμός ρυμουλκουμένων κατά το άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 5 000, η χορηγούσα αρχή έγκρισης διενεργεί μία δοκιμή μάζας ανά κατασκευαστή ρυμουλκουμένων σε κάθε περίοδο υποβολής στοιχείων.

Εάν η εκτίμηση κινδύνου που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 εντοπίσει κατασκευαστές ρυμουλκουμένων για τους οποίους ο συνολικός αριθμός οχημάτων κατά το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 είναι μικρότερος από 5 000, η χορηγούσα αρχή έγκρισης διενεργεί την αντίστοιχη δοκιμή ή δοκιμές για τουλάχιστον έναν από τους εν λόγω κατασκευαστές.

5. Για κάθε οικογένεια που επιλέγεται σύμφωνα με το άρθρο 3, διενεργούνται οι ακόλουθες δοκιμές για τον ακόλουθο αριθμό οχημάτων και ελαστικών που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 5:

α) δοκιμές VTP: για 1 έως 5 το πολύ οχήματα·

β) δοκιμές οπισθέλκουσας: για 1 έως 5 το πολύ οχήματα·

γ) δοκιμές οπισθέλκουσας με τη μέθοδο CFD: για 2 οχήματα, τα οποία επιτρέπεται να ανήκουν σε διαφορετικές οικογένειες οπισθέλκουσας·

δ) δοκιμές RRC ελαστικού: για 3 έως 10 το πολύ ελαστικά.

Τα αποτελέσματα των δοκιμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α), β) και δ) αξιολογούνται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, ενώ τα αποτελέσματα των δοκιμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) αξιολογούνται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο προσάρτημα 10 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

6. Εκτός από τις δοκιμές που αναφέρονται στην παράγραφο 5, διενεργούνται οι ακόλουθες δοκιμές σύμφωνα με την παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο για κάθε κατασκευαστή, για τον ακόλουθο αριθμό οχημάτων που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 5:

α) δοκιμές μάζας: για 3 έως 10 το πολύ οχήματα·

β) δοκιμές τεχνητών στρατηγικών: για τουλάχιστον 1 όχημα.

Τα αποτελέσματα των δοκιμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) αξιολογούνται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα II.

7. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης μπορεί να αποφασίσει να συμπεριλάβει στη στατιστική μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα I αποτελέσματα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει που έχει διενεργήσει η Επιτροπή, άλλη αρχή έγκρισης τύπου, αρχή εποπτείας της αγοράς ή τρίτο μέρος το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/163, εφόσον πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η χορηγούσα αρχή έγκρισης ενημερώνεται για αυτές τις επικείμενες δοκιμές ώστε να είναι σε θέση να τις παρακολουθήσει·

β) όλα τα αποτελέσματα τέτοιων δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει δηλώνονται στη χορηγούσα αρχή έγκρισης εντός 5 ημερών από τη διενέργεια κάθε δοκιμής.

Άρθρο 5

Επιλογή μεμονωμένων οχημάτων και ελαστικών για δοκιμή

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης επιλέγει για δοκιμή μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία, κατά τον χρόνο της επιλογής, έχουν ηλικία κατά προτίμηση μικρότερη των τριών ετών και πληρούν όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

α) έχουν διανύσει τουλάχιστον 25 000 km·

β) πληρούν τα κριτήρια μέγιστης ηλικίας και διανυθέντων χιλιομέτρων που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης επιλέγει για δοκιμή ρυμουλκούμενα τα οποία, κατά τον χρόνο της επιλογής, δεν είναι παλαιότερα των 5 ετών από την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησής τους.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης επαληθεύει και διασφαλίζει ότι τα οχήματα δοκιμής βρίσκονται σε κατάσταση αντιπροσωπευτική ενός οχήματος που συντηρείται και χρησιμοποιείται ορθά και ότι έχουν χαρακτηριστικά αντίστοιχα με εκείνα που καταγράφονται στους φακέλους πληροφοριών πελάτη, στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ή στα πιστοποιητικά επιμέρους έγκρισης, μέσω του καταλόγου ελέγχου που παρατίθεται στο παράρτημα III.

Εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε δοκιμή συμμόρφωσης της παραγωγής, τότε το όχημα εξαιρείται από οποιαδήποτε δοκιμή επαλήθευσης εν χρήσει.

3. Επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στις παραγράφους 1 και 2, ένα όχημα που επιλέγεται για δοκιμή VTP πληροί όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) δεν είναι όχημα για το οποίο έχουν χρησιμοποιηθεί πρότυπες τιμές για τις απώλειες μετάδοσης και για τις απώλειες ανά άξονα για την πιστοποίηση CO_2 των κατασκευαστικών στοιχείων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή συστημάτων του, εκτός εάν είναι αδύνατον να βρεθεί άλλο όχημα·

β) υπόκειται στις διατάξεις των σημείων 3.3 έως 3.6 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής ([9])·

γ) υπόκειται στις διατάξεις για τα καύσιμα και τα λιπαντικά, όπως ορίζονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

δ) δεν έχει υποβληθεί, σε οποιοδήποτε επόμενο κατασκευαστικό στάδιο, σε τροποποιήσεις που επηρεάζουν τα αποτελέσματα της δοκιμής VTP και οι οποίες δεν επιτρέπουν την επαναφορά της διαμόρφωσης του συστήματος μετάδοσης ισχύος στην κατάσταση που τεκμηριώνεται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη.

4. Επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στις παραγράφους 1 και 2, ένα όχημα που επιλέγεται για δοκιμή οπισθέλκουσας πληροί όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) επιλέγεται από οικογένεια οπισθέλκουσας ISV για την οποία η τιμή οπισθέλκουσας έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 και για την οποία δεν έχει χρησιμοποιηθεί πρότυπη τιμή·

β) συμπεριλαμβάνεται στα μέλη οικογένειας οπισθέλκουσας που μπορούν να υποβληθούν σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 4.3 του προσαρτήματος 5 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

γ) δεν έχει υποστεί αλλαγές στην αεροδυναμική διαμόρφωση που δεν επιτρέπουν την επαναφορά της αεροδυναμικής διαμόρφωσης στην κατάσταση που τεκμηριώνεται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη.

5. Στην περίπτωση συμπαγών φορτηγών που επιλέγονται για δοκιμή μάζας, επιλέγονται μόνο οχήματα χωρίς υπερκατασκευή.

6. Τα ελαστικά που επιλέγονται για δοκιμή συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού είναι καινούργια ελαστικά, τα οποία πωλούνται στην αγορά και διαθέτουν πιστοποίηση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2400.

7. Όταν η χορηγούσα αρχή έγκρισης δεν μπορεί να εξασφαλίσει τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχεία α) και β), λόγω των διατάξεων των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου, η χορηγούσα αρχή έγκρισης ολοκληρώνει τη διαδικασία δοκιμής ISV εντός της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων ISV. Εάν και πάλι δεν μπορεί να εξασφαλίσει τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων εντός της επόμενης περιόδου υποβολής στοιχείων ISV, η στατιστική διαδικασία περατώνεται ως «μη ολοκληρωθείσα» και η αρχή επιλέγει άλλη οικογένεια σύμφωνα με το άρθρο 3.

Άρθρο 6

Συνθήκες δοκιμής για δοκιμές VTP

1. Ο λόγος των εκπομπών CO_2 που μετρώνται και προσομοιώνονται στη δοκιμή VTP ($C_{VTP,ratio}$) προσδιορίζεται σύμφωνα με τη VTP που ορίζεται στο τμήμα 6 του παραρτήματος Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 στην έκδοση που ισχύει κατά τον χρόνο πιστοποίησης των υπό δοκιμή οχημάτων.

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός μέτρησης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του τμήματος 5 του παραρτήματος Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Άρθρο 7

Αποτέλεσμα δοκιμής VTP μεμονωμένου οχήματος δοκιμής

1. Για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή VTP, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει την τιμή ($C_{VTP,ratio}$) σύμφωνα με το τμήμα 7 του παραρτήματος Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

2. Για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής, η χορηγούσα αρχή έγκρισης, πριν και μετά τη VTP, διαβάζει από το όχημα τις τιμές που αφορούν τον επί του οχήματος μετρητή κατανάλωσης καυσίμου και τον χιλιομετρητή, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, και τις συμπεριλαμβάνει στην έκθεση δοκιμής.

Άρθρο 8

Στατιστική αξιολόγηση αποτελεσμάτων δοκιμής VTP, υπολογισμός μεγέθους απόκλισης και διερεύνηση αυτής

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών VTP των μεμονωμένων οχημάτων δοκιμής, που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 7, προκειμένου να διαπιστώσει αν υπάρχει ή δεν υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 της οικογένειας VTP που υποβάλλεται σε δοκιμές VTP, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

2. Εάν η οικογένεια VTP αποτύχει στη στατιστική αξιολόγηση όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού, η χορηγούσα αρχή έγκρισης ενεργεί ως εξής:

α) προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης στις τιμές εκπομπών CO_2 ως εξής:

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

όπου:

— $average_{ratio}$ είναι ο μέσος όρος των τιμών $C_{VTP,ratio}$ όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ για τα αποτελέσματα δοκιμών VTP·

— $CO_{2\ ref}$ είναι η δηλωθείσα τιμή εκπομπών CO_2 του οχήματος της οικογένειας VTP με την υψηλότερη τιμή εκπομπών CO_2·

β) ξεκινά διερεύνηση για να προσδιορίσει την αιτία της αποτυχίας, σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400. Άλλες αρχές έγκρισης που ενδεχομένως συμμετέχουν στην πιστοποίηση κατασκευαστικού στοιχείου συνεργάζονται όπως απαιτείται για τη διερεύνηση.

Άρθρο 9

Συνθήκες δοκιμής για δοκιμές τεχνητών στρατηγικών

1. Τα χαρακτηριστικά οπισθέλκουσας προσδιορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής σταθερής ταχύτητας που προβλέπεται στο παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, στην τελευταία ισχύουσα έκδοση.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις για την πίστα δοκιμών, οι απαιτήσεις για τις συνθήκες περιβάλλοντος, η εγκατάσταση του οχήματος και ο εξοπλισμός μέτρησης συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 3.1 έως 3.4 του τμήματος 3 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, στην τελευταία ισχύουσα έκδοση. Οι κατασκευαστές μπορούν να προμηθεύουν στη χορηγούσα αρχή έγκρισης ελαστικά για δοκιμές οπισθέλκουσας.

Άρθρο 10

Αποτέλεσμα δοκιμής οπισθέλκουσας μεμονωμένου οχήματος δοκιμής

1. Για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή οπισθέλκουσας, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το γινόμενο του συντελεστή οπισθέλκουσας επί το εμβαδόν διατομής για συνθήκες μηδενικού πλευρικού ανέμου [τιμή οπισθέλκουσας (C_dA)] από τις μετρήσεις κατά τη διάρκεια της δοκιμής σταθερής ταχύτητας σύμφωνα με το άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιώντας την έκδοση εργαλείου προεπεξεργασίας οπισθέλκουσας της μητρικής οπισθέλκουσας σύμφωνα με το συνημμένο 1 του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

2. Για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή οπισθέλκουσας, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το αποτέλεσμα της δοκιμής οπισθέλκουσας (C_dA_{ratio}) ως τον λόγο της τιμής οπισθέλκουσας που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου (C_dA_{ISV}) προς τη δηλωθείσα τιμή οπισθέλκουσας του συγκεκριμένου οχήματος ($C_dA_{declared}$) που καταγράφεται στο σημείο 1.8.4 του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή σύμφωνα με το τμήμα 3 μέρος I του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Άρθρο 11

Στατιστική αξιολόγηση αποτελεσμάτων δοκιμής οπισθέλκουσας και υπολογισμός μεγέθους απόκλισης

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών οπισθέλκουσας των μεμονωμένων οχημάτων δοκιμής, που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 10, προκειμένου να διαπιστώσει αν υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 της οικογένειας οπισθέλκουσας ISV που υποβάλλεται σε δοκιμές οπισθέλκουσας, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που ορίζεται στο παράρτημα II.

2. Εάν η οικογένεια οπισθέλκουσας ISV αποτύχει στη στατιστική αξιολόγηση όπως ορίζεται στο παράρτημα II, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης στην οπισθέλκουσα ως τον μέσο όρο των τιμών C_dA_{ratio} ($average_{ratio}$) όπως ορίζεται στο παράρτημα II για τα αποτελέσματα δοκιμών οπισθέλκουσας.

Άρθρο 12

Συνθήκες δοκιμής για δοκιμές RRC ελαστικού

1. Ο RRC του ελαστικού προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία μέτρησης RRC ελαστικού που ορίζεται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, στην έκδοση που ισχύει κατά τον χρόνο της πιστοποίησης των ελαστικών δοκιμής.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διασφαλίζει ότι τα ελαστικά υποβάλλονται σε δοκιμή σε εργαστήριο αναφοράς ή υποψήφιο εργαστήριο όπως ορίζονται στο τμήμα 1 σημεία 1) και 2) του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) 2020/740.

Άρθρο 13

Αποτέλεσμα δοκιμής RRC μεμονωμένου ελαστικού δοκιμής

Για κάθε μεμονωμένο ελαστικό δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή RRC ελαστικού, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το αποτέλεσμα της δοκιμής RRC ελαστικού (RRC_{ratio}) ως τον λόγο της τιμής RRC ελαστικού που προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 (RRC_{ISV}) του παρόντος κανονισμού προς τη δηλωθείσα τιμή RRC για το συγκεκριμένο ελαστικό ($RRC_{declared}$) που καταγράφεται στο σημείο 7.1 του πιστοποιητικού σχετικά με τις εκπομπές CO_2 και τις ιδιότητες που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμου σύμφωνα με το προσάρτημα 1 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Άρθρο 14

Στατιστική αξιολόγηση αποτελεσμάτων δοκιμής RRC ελαστικού και υπολογισμός μεγέθους απόκλισης

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών RRC ελαστικού των μεμονωμένων ελαστικών δοκιμής, που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 13, προκειμένου να διαπιστώσει αν υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 της οικογένειας ελαστικών ISV που υποβάλλεται σε δοκιμές RRC ελαστικού, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Εάν η οικογένεια ελαστικού ISV αποτύχει στη στατιστική αξιολόγηση όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης στον RRC ελαστικού ως τον μέσο όρο των τιμών RRC_{ratio} ($average_{ratio}$) όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ για τα αποτελέσματα δοκιμών RRC ελαστικού.

Άρθρο 15

Συνθήκες δοκιμής για δοκιμές μάζας

1. Στην περίπτωση μηχανοκίνητου οχήματος, η δοκιμή μάζας συνίσταται στον προσδιορισμό της διορθωμένης πραγματικής μάζας οχήματος, με ζύγιση ενός υπό δοκιμή οχήματος και εφαρμογή των διορθώσεων που προβλέπονται στο τμήμα 2 σημείο 4) του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, ή, στην περίπτωση ρυμουλκουμένου, στον προσδιορισμό της διορθωμένης μάζας ρυμουλκουμένου σε τάξη πορείας, με ζύγιση ενός υπό δοκιμή οχήματος και εφαρμογή των διορθώσεων που προβλέπονται στον πίνακα 1 του τμήματος 3 του παραρτήματος ΙΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διασφαλίζει ότι το όργανο ζύγισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2014/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]).

3. Τυχόν πρόσθετα μέρη που δεν λαμβάνονται υπόψη για τις διορθώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αφαιρούνται από το όχημα ή η μάζα τους αφαιρείται από τη μάζα που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.

4. Εάν δεν έχει εγκατασταθεί όλος ο βασικός εξοπλισμός, η μάζα που αντιστοιχεί στα κατασκευαστικά στοιχεία που λείπουν, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, προστίθεται όπως περιγράφεται στο σημείο 4.3 του εν λόγω παραρτήματος.

Άρθρο 16

Αποτέλεσμα δοκιμής μάζας μεμονωμένου οχήματος δοκιμής

1. Για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή μάζας, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το αποτέλεσμα της δοκιμής μάζας ($mass_{ratio}$) ως τον λόγο της διορθωμένης πραγματικής μάζας οχήματος, που προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 15 του παρόντος κανονισμού ($mass_{ISV}$), προς τη διορθωμένη πραγματική μάζα του συγκεκριμένου οχήματος ($mass_{declared}$) που καταγράφεται στο σημείο 1.1.8 του φακέλου πληροφοριών πελάτη σύμφωνα με το τμήμα 3 μέρος ΙΙ του παραρτήματος ΙV του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

2. Στην περίπτωση ρυμουλκουμένου, για κάθε μεμονωμένο όχημα δοκιμής που υποβάλλεται σε δοκιμή μάζας, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το αποτέλεσμα της δοκιμής μάζας ($mass_{ratio}$) ως τον λόγο της διορθωμένης μάζας ρυμουλκουμένου σε τάξη πορείας, που προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 15 του παρόντος κανονισμού ($mass_{ISV}$), προς τη διορθωμένη μάζα σε τάξη πορείας του συγκεκριμένου ρυμουλκουμένου ($mass_{declared}$) που καταγράφεται στο σημείο 1.1.10 του φακέλου πληροφοριών πελάτη σύμφωνα με το μέρος ΙΙ του παραρτήματος ΙV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362.

([10]) Οδηγία 2014/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα στην αγορά οργάνων ζύγισης μη αυτόματης λειτουργίας (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Άρθρο 17

Στατιστική αξιολόγηση αποτελεσμάτων δοκιμής μάζας και υπολογισμός μεγέθους απόκλισης

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών μάζας των μεμονωμένων οχημάτων δοκιμής, που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 16, προκειμένου να διαπιστώσει αν υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 μεταξύ όλων των οχημάτων του συγκεκριμένου κατασκευαστή, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που ορίζεται στο παράρτημα II.

2. Εάν ο κατασκευαστής οχημάτων αποτύχει στη στατιστική αξιολόγηση όπως ορίζεται στο παράρτημα II, η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης μάζας ως τον μέσο όρο των τιμών $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$) όπως ορίζεται στο παράρτημα II για τα αποτελέσματα δοκιμών μάζας.

Άρθρο 18

Συνθήκες δοκιμής για δοκιμές τεχνητών στρατηγικών

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης επαληθεύει την παρουσία τεχνητών στρατηγικών στο όχημα δοκιμής που επιλέγεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού, μέσω των ακόλουθων δοκιμών τουλάχιστον:

α) δοκιμή VTP·

β) δοκιμή VTP υπό συνθήκες δοκιμής ρυθμισμένες εκτός των ορίων που ορίζονται στο παράρτημα Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, ή οποιαδήποτε άλλη δοκιμή για την οποία οι συνθήκες δοκιμής δεν οδηγούν σε σημαντική μεταβολή της φυσικής απόκρισης του οχήματος ή οποιουδήποτε υποσυστήματός του.

Άρθρο 19

Αξιολόγηση αποτελεσμάτων δοκιμών τεχνητών στρατηγικών και υπολογισμός μεγέθους απόκλισης

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος κανονισμού προκειμένου να εκτιμήσει τον κίνδυνο παρουσίας τεχνητών στρατηγικών στο υπό δοκιμή όχημα, συγκρίνοντας την τιμή $C_{VTP,ratio}$, που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 7.2.2 του παραρτήματος Χα του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 και λαμβάνεται κατά τη δοκιμή που αναφέρεται στο άρθρο 18 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού, με την τιμή $C_{VTP,ratio}$ που προκύπτει από τη δοκιμή που αναφέρεται στο άρθρο 18 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, η χορηγούσα αρχή έγκρισης αξιολογεί κάθε άλλη σχετική δοκιμή που διενεργείται στο σχετικό όχημα.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης περιγράφει στην έκθεση δοκιμής τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση που διενεργήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 1. Για τον σκοπό αυτό, ως τεχνητές στρατηγικές νοούνται κάθε λογισμικό, λογική ελέγχου, υλισμικό ή κατασκευαστικό στοιχείο επί του οχήματος ή σχετικό με το όχημα, το οποίο / η οποία μειώνει τις τιμές εκπομπών CO_2 ή κατανάλωσης καυσίμου του οχήματος κατά τις δοκιμές που διενεργούνται για τους σκοπούς της πιστοποίησης εκπομπών CO_2 αλλά δεν λειτουργεί σταθερά όταν το όχημα βρίσκεται σε χρήση, καθώς λαμβάνει υπόψη τη διαφορά μεταξύ των εν λόγω συνθηκών δοκιμής και των συνθηκών εν χρήσει, εκτός εάν η εν λόγω διαλείπουσα λειτουργία απορρέει από απαιτήσεις που ορίζονται στο ενωσιακό δίκαιο ή δικαιολογείται από την ανάγκη προστασίας του οχήματος από άμεση βλάβη ή διαφύλαξης της ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος.

3. Αν, βάσει της εκτίμησης που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 1, η χορηγούσα αρχή έγκρισης συμπεράνει ότι ο κίνδυνος παρουσίας τεχνητών στρατηγικών στο υπό δοκιμή όχημα είναι υψηλός, τότε η αρχή προσδιορίζει και εκτελεί ειδικό πρόγραμμα δοκιμής, πέραν των δοκιμών που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 18, προκειμένου να εντοπίσει την παρουσία ή την απουσία τεχνητής στρατηγικής. Κατόπιν αιτήματος της χορηγούσας αρχής έγκρισης, ο κατασκευαστής παρέχει κάθε σχετικό και συναφή κώδικα λογισμικού ώστε να διαπιστωθεί η παρουσία ή η απουσία τεχνητής στρατηγικής.

4. Αν η χορηγούσα αρχή έγκρισης συμπεράνει ότι υπάρχουν τεχνητές στρατηγικές, προσδιορίζει τα σχετικά οχήματα και το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2, συγκρίνοντας την τιμή εκπομπών CO_2 με τις τεχνητές στρατηγικές και χωρίς αυτές. Αν δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί το μέγεθος της εν λόγω απόκλισης με βάση τις δοκιμές που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 18 και, κατά περίπτωση, την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 λαμβάνεται ίσο με το 10 % της τιμής εκπομπών CO_2 για τις εκπομπές CO_2 αναφοράς της συγκεκριμένης υποομάδας οχημάτων.

Άρθρο 20

Έκθεση δοκιμής

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης συμπεριλαμβάνει στις εκθέσεις δοκιμών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2024/1127 τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε οικογένεια που υποβάλλεται σε δοκιμή:

α) το είδος των δοκιμών που διενεργήθηκαν·

β) τον κατάλογο ελέγχου οχήματος·

γ) τις συνθήκες δοκιμής·

δ) τα αποτελέσματα της δοκιμής καθενός από τα μεμονωμένα οχήματα ή ελαστικά δοκιμής·

ε) τη στατιστική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της δοκιμής·

στ) κατά περίπτωση, τον υπολογισμό του μεγέθους της απόκλισης·

ζ) σε περίπτωση δοκιμής τεχνητών στρατηγικών: τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της δοκιμής.

2. Εντός 20 εργάσιμων ημερών από την ολοκλήρωση των δοκιμών, η χορηγούσα αρχή έγκρισης θέτει την έκθεση δοκιμής στη διάθεση του κατασκευαστή των σχετικών οχημάτων ή ελαστικών και την αναφορτώνει, σε κρυπτογραφημένη μορφή, σε ειδικό διακομιστή της Επιτροπής, μαζί με τα ακόλουθα δεδομένα για κάθε μεμονωμένο όχημα ή ελαστικό δοκιμής:

α) για κάθε δοκιμή VTP που διενεργήθηκε, τα δεδομένα που ορίζονται στο σημείο 1) του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού·

β) για κάθε δοκιμή οπισθέλκουσας που διενεργήθηκε, τα δεδομένα που ορίζονται στο σημείο 2) του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού·

γ) για κάθε δοκιμή οπισθέλκουσας με τη μέθοδο CFD που διενεργήθηκε, τα δεδομένα και τους υπολογισμούς που ορίζονται στο προσάρτημα 10 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400·

δ) για κάθε δοκιμή συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού που διενεργήθηκε, τα δεδομένα που ορίζονται στο σημείο 3) του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού·

ε) για κάθε δοκιμή μάζας που διενεργήθηκε, τα δεδομένα που ορίζονται στο σημείο 4) του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

Τα δεδομένα και οι παράμετροι που ορίζονται στα στοιχεία α) έως ε) δεν δημοσιεύονται.

Αφού αναφορτωθούν ορθά όλα τα δεδομένα για όλα τα οχήματα ή ελαστικά δοκιμής μιας οικογένειας, αποστέλλεται απόδειξη από τον διακομιστή της Επιτροπής στον φορέα αναφόρτωσης.

Άρθρο 21

Συμπεράσματα της χορηγούσας αρχής έγκρισης

1. Εάν τα αποτελέσματα της επαλήθευσης εν χρήσει δείχνουν ότι δεν υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2, η χορηγούσα αρχή έγκρισης συμπεραίνει ότι δεν υπάρχει αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, και συμπεριλαμβάνει το εν λόγω συμπέρασμα στην έκθεση δοκιμής.

2. Εάν τα αποτελέσματα της επαλήθευσης εν χρήσει δείχνουν ότι υπάρχει απόκλιση όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2, ο κατασκευαστής μπορεί να αμφισβητήσει τα αποτελέσματα εντός 20 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της έκθεσης δοκιμής, παρέχοντας στοιχεία που αποδεικνύουν την αντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη. Ο κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει παράταση 20 εργάσιμων ημερών για να προσκομίσει τα εν λόγω στοιχεία.

Αν ο κατασκευαστής δεν απαντήσει, θεωρείται ότι έχει αποδεχθεί τα αποτελέσματα της επαλήθευσης εν χρήσει.

3. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής δυνάμει της παραγράφου 2, η χορηγούσα αρχή έγκρισης καταλήγει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η επαλήθευση εν χρήσει έχει ή δεν έχει εντοπίσει αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, ή σχετικά με την παρουσία τεχνητών στρατηγικών.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης διαβιβάζει το συμπέρασμά της στον οικείο κατασκευαστή και στην Επιτροπή το αργότερο εντός 40 εργάσιμων ημερών ή, σε περίπτωση παράτασης σύμφωνα με την παράγραφο 2, το αργότερο εντός 80 εργάσιμων ημερών μετά την αποστολή της έκθεσης δοκιμής στον κατασκευαστή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

4. Στα συμπεράσματα της χορηγούσας αρχής έγκρισης που αναφέρονται στην παράγραφο 3 περιλαμβάνονται, κατ' ελάχιστον, τα ακόλουθα:

α) όταν η χορηγούσα αρχή έγκρισης διαπιστώνει ότι δεν υπάρχει αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, ή δεν μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη τεχνητών στρατηγικών:

   i) το είδος δοκιμής και την οικογένεια δοκιμής·

   ii) αιτιολόγηση της διαπίστωσης ότι η απόκλιση των τιμών εκπομπών CO_2 που βρέθηκε από την επαλήθευση εν χρήσει δεν συνεπάγεται αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη·

β) όταν η χορηγούσα αρχή έγκρισης διαπιστώνει αναντιστοιχία μεταξύ των τιμών εκπομπών CO_2 από την επαλήθευση εν χρήσει και των τιμών που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη, ή διαπιστώνει την ύπαρξη τεχνητών στρατηγικών:

   i) το είδος δοκιμής και την οικογένεια δοκιμής·

   ii) το μέγεθος της απόκλισης, όπως αναφέρεται σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε)·

   iii) κατά περίπτωση, τις εντοπισθείσες τεχνητές στρατηγικές.

5. Πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε ημερολογιακού έτους, η χορηγούσα αρχή έγκρισης δημοσιεύει επισκόπηση των επαληθεύσεων εν χρήσει που διενεργήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο υποβολής στοιχείων και των συμπερασμάτων που εκδόθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο υποβολής στοιχείων, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 3, χρησιμοποιώντας τον μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα V. Όταν πρόκειται για δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει για τις οποίες δεν έχει συναχθεί συμπέρασμα πριν από τη δημοσίευση της επισκόπησης, το συμπέρασμα συμπεριλαμβάνεται στην επόμενη ετήσια επισκόπηση.

Άρθρο 22

Μέγεθος απόκλισης τιμών εκπομπών CO_2 και προσδιορισμός των σχετικών οχημάτων

Όταν η χορηγούσα αρχή έγκρισης έχει εκδώσει συμπέρασμα όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β), η Επιτροπή προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 και όλα τα σχετικά οχήματα, ως εξής:

α) για οικογένεια VTP, το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 ισούται με το μέγεθος των αποκλίσεων που προσδιορίζονται από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης και αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii) του παρόντος κανονισμού. Τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα της οικογένειας VTP που έχουν τον ίδιο συνδυασμό κινητήρα και συστήματος μετάδοσης κίνησης. Εάν από τη διερεύνηση βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 2 στοιχείο β) προκύψει ότι η αιτία της αποτυχίας που αναφέρεται στην εν λόγω διάταξη είναι κατασκευαστικό στοιχείο που απαριθμείται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ), η) και ι) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400, τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα που φέρουν το εν λόγω κατασκευαστικό στοιχείο·

β) για οικογένεια οπισθέλκουσας ISV, η Επιτροπή προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 για κάθε υποομάδα οχημάτων της συγκεκριμένης οικογένειας οπισθέλκουσας ISV, με βάση την επανεκτέλεση του μοντέλου αναφοράς στο εργαλείο προσομοίωσης με τη δηλωθείσα τιμή και με τη διορθωμένη τιμή για την οπισθέλκουσα. Η διορθωμένη τιμή για την οπισθέλκουσα είναι $C_dA_{declared}$ επί το μέγεθος της απόκλισης που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii). Τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα της συγκεκριμένης οικογένειας οπισθέλκουσας ISV, που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο i), και όλα τα οχήματα των οποίων η τιμή οπισθέλκουσας έχει μεταφερθεί από οικογένεια οπισθέλκουσας της εν λόγω οικογένειας οπισθέλκουσας ISV·

γ) για οικογένεια CFD, η Επιτροπή προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 για κάθε υποομάδα οχημάτων και για κάθε οικογένεια οπισθέλκουσας της συγκεκριμένης οικογένειας CFD, με βάση την επανεκτέλεση του μοντέλου αναφοράς στο εργαλείο προσομοίωσης με τη δηλωθείσα τιμή και με τη διορθωμένη τιμή για την οπισθέλκουσα. Η διορθωμένη τιμή για την οπισθέλκουσα ισούται με την τιμή οπισθέλκουσας για το μητρικό όχημα (χειρότερη περίπτωση) κάθε οικογένειας οπισθέλκουσας ή, σε περίπτωση που η τιμή αυτή προσδιορίζεται με προσομοίωση CFD, την προκαθορισμένη τιμή για τη συγκεκριμένη οικογένεια οπισθέλκουσας, μείον τη δηλωθείσα τιμή οπισθέλκουσας για κάθε σχετικό όχημα. Τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα της συγκεκριμένης οικογένειας CFD και όλα τα οχήματα των οποίων η τιμή οπισθέλκουσας έχει μεταφερθεί από οικογένεια οπισθέλκουσας της εν λόγω οικογένειας CFD·

δ) για οικογένεια ελαστικών ISV, η Επιτροπή προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 για κάθε υποομάδα οχημάτων της συγκεκριμένης οικογένειας ελαστικών ISV, με βάση την επανεκτέλεση του μοντέλου αναφοράς στο εργαλείο προσομοίωσης με τη δηλωθείσα τιμή και με τη διορθωμένη τιμή για τον συντελεστή αντίστασης κύλισης. Η διορθωμένη τιμή για τον συντελεστή αντίστασης κύλισης είναι $RRC_{declared}$ επί το μέγεθος της απόκλισης που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii). Τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα που ταξινομήθηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2025 και χρησιμοποιούν ελαστικά της συγκεκριμένης οικογένειας ελαστικών ISV, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο i)·

ε) για δοκιμή μάζας, η Επιτροπή προσδιορίζει το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2, με βάση την επανεκτέλεση του μοντέλου μέσου όρου του στόλου στο εργαλείο προσομοίωσης με τη δηλωθείσα τιμή και με τη διορθωμένη τιμή για τη μάζα, για κάθε επιμέρους υποομάδα οχημάτων του συγκεκριμένου κατασκευαστή. Η διορθωμένη τιμή για τη μάζα είναι $mass_{declared}$ επί το μέγεθος της απόκλισης που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii). Τα σχετικά οχήματα είναι όλα τα οχήματα του κατασκευαστή·

στ) σε περίπτωση που υπάρχει τεχνητή στρατηγική σύμφωνα με το συμπέρασμα που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β), το μέγεθος της απόκλισης όσον αφορά τις τιμές εκπομπών CO_2 ισούται με το μέγεθος της απόκλισης που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii). Τα σχετικά οχήματα προσδιορίζονται με βάση το συμπέρασμα που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β).

Άρθρο 23

Υπολογισμός και διόρθωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή

1. Όταν η χορηγούσα αρχή έγκρισης έχει εκδώσει συμπέρασμα όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, για την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους κατά το οποίο εκδόθηκε το συμπέρασμα και για τις επόμενες περιόδους υποβολής στοιχείων, εφαρμόζει το μέγεθος της απόκλισης των τιμών εκπομπών CO_2 στα σχετικά οχήματα, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 22, για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 ενός κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242.

2. Η Επιτροπή εφαρμόζει επίσης στα σχετικά οχήματα το μέγεθος της απόκλισης των τιμών εκπομπών CO_2, όπως προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 22, για τη διόρθωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του κατασκευαστή για τις δέκα περιόδους υποβολής στοιχείων που προηγούνται της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους κατά το οποίο εκδόθηκε το συμπέρασμα, αλλά όχι για περιόδους προγενέστερες της περιόδου υποβολής στοιχείων του έτους 2025.

Άρθρο 24

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Ιανουαρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ

1. Για κατασκευαστές οχημάτων:

Πίνακας 1

Αριθμός οικογενειών για τις οποίες διενεργούνται οι αντίστοιχες δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει σε μεμονωμένα οχήματα και ελαστικά

Συνολικός αριθμός οχημάτων κατά το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400	Αριθμός οικογενειών VTP (δοκιμή VTP)	Αριθμός οικογενειών οπισθέλκουσας (δοκιμή οπισθέλκουσας)	Αριθμός οικογενειών ελαστικών ISV (δοκιμή RRC ελαστικού)
5 000 έως 20 000	1	1	1
20 001 έως 40 000	1	1	2
πάνω από 40 000	2	2	3

2. Για κατασκευαστές ρυμουλκουμένων:

Πίνακας 2

Αριθμός οικογενειών ελαστικών ISV για τις οποίες διενεργούνται οι αντίστοιχες δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει σε μεμονωμένα ελαστικά

Συνολικός αριθμός ρυμουλκουμένων κατά το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362	Αριθμός οικογενειών ελαστικών ISV (δοκιμή RRC ελαστικού)
έως 10 000	1
πάνω από 10 000	2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΟΚΙΜΩΝ

1. **Αφετηρία**

Αφετηρία για τη στατιστική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών είναι οι ακόλουθες τιμές, οι οποίες υπολογίζονται για τον ελάχιστο αριθμό μεμονωμένων οχημάτων ή ελαστικών δοκιμής:

1) για δοκιμές VTP, η τιμή $C_{VTP,ratio}$ που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7, για N = 1,

2) για δοκιμές οπισθέλκουσας, η τιμή C_dA_{ratio} που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2, για N = 1,

3) για δοκιμές συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού, η τιμή RRC_{ratio} που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 13, για N = 3,

4) για δοκιμές μάζας, η τιμή $mass_{ratio}$ που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 16, για N = 3.

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης προσδιορίζει εάν χρειάζεται να υποβληθούν σε δοκιμή πρόσθετα οχήματα ή ελαστικά, εφαρμόζοντας τα κριτήρια που ορίζονται στο σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος.

2. **Στατιστικές παράμετροι**

Για τον συνολικό αριθμό των οχημάτων ή ελαστικών που υποβάλλονται σε δοκιμή (N), προσδιορίζονται ο μέσος όρος (X_{tests}) και η τυπική απόκλιση (s) των αποτελεσμάτων της δοκιμής με χρήση των παρακάτω τύπων:

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

και

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

όπου:

x_i είναι ο λόγος που υπολογίζεται για το μεμονωμένο όχημα ή ελαστικό δοκιμής i:

— $C_{VTP,ratio}$ για αποτελέσματα δοκιμών VTP σύμφωνα με το άρθρο 7,

— C_dA_{ratio} για αποτελέσματα δοκιμών οπισθέλκουσας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2,

— RRC_{ratio} για αποτελέσματα δοκιμών συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού σύμφωνα με το άρθρο 13,

— $mass_{ratio}$ για αποτελέσματα δοκιμών μάζας σύμφωνα με το άρθρο 16.

3. **Αξιολόγηση**

Μετά τη δοκιμή κάθε πρόσθετου οχήματος ή ελαστικού, η τιμή X_{tests} αξιολογείται όπως περιγράφεται παρακάτω, προκειμένου να εξαχθεί ένα από τα ακόλουθα συμπεράσματα για τη συγκεκριμένη οικογένεια οχημάτων ή ελαστικών:

1) Θεωρείται ότι η οικογένεια επιτυγχάνει αν: $X_{tests} \leq$ φράγμα $_P$

2) Θεωρείται ότι η οικογένεια αποτυγχάνει αν: $X_{tests} >$ φράγμα $_F$

3) Δοκιμάζεται ένα επιπλέον όχημα ή ελαστικό αν: φράγμα $_P < X_{tests} \leq$ φράγμα $_F$

όπου:

το φράγμα $_P$ και το φράγμα $_F$ καθορίζονται στον πίνακα 1 του παρόντος παραρτήματος για τα αποτελέσματα των δοκιμών VTP και για τα αποτελέσματα των δοκιμών οπισθέλκουσας·

το φράγμα $_P$ και το φράγμα $_F$ καθορίζονται στον πίνακα 2 του παρόντος παραρτήματος για τα αποτελέσματα των δοκιμών συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού και για τα αποτελέσματα των δοκιμών μάζας·

s είναι η τυπική απόκλιση που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2 του παρόντος παραρτήματος·

το *A* είναι 1,03 για τα αποτελέσματα των δοκιμών VTP·

το A είναι $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ για τα αποτελέσματα των δοκιμών οπισθέλκουσας,

όπου

N_x είναι ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή και είχαν ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η Ιουλίου 2027·

N_y είναι ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή και είχαν ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης πριν από την 1η Ιουλίου 2027·

το A είναι 1,03 για τα αποτελέσματα των δοκιμών συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού·

το A είναι $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$ για τα αποτελέσματα των δοκιμών μάζας,

όπου

N_x είναι ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή και είχαν ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η Ιουλίου 2027,

N_y είναι ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή και είχαν ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης πριν από την 1η Ιουλίου 2027.

Πίνακας 1

Τιμές για το φράγμα $_P$ και το φράγμα $_F$ για τα αποτελέσματα των δοκιμών VTP και για τα αποτελέσματα των δοκιμών οπισθέλκουσας

Αριθμός οχημάτων δοκιμής	φράγμα $_P$	φράγμα $_F$
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

Πίνακας 2

Τιμές για το φράγμα $_P$ και το φράγμα $_F$ για τα αποτελέσματα των δοκιμών συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού και για τα αποτελέσματα των δοκιμών μάζας

Αριθμός οχημάτων δοκιμής	φράγμα $_P$	φράγμα $_F$
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. **Υπολογισμός μεγέθους απόκλισης**

Για τον υπολογισμό του μεγέθους της απόκλισης, ο μέσος όρος $average_{ratio}$ ορίζεται ως το X_{tests} για τον συνολικό αριθμό οχημάτων που υποβάλλονται σε δοκιμή, αφού η οικογένεια οχημάτων ή ελαστικών αποτύχει σύμφωνα με το σημείο 3.2) του παρόντος παραρτήματος:

$average_{ratio} = X_{tests}$

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΛΕΓΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ

1. **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) Ο όρος «κριτήρια αποκλεισμού» σημαίνει ότι, αν πληρούται η περιγραφόμενη προϋπόθεση (η απάντηση στην ερώτηση είναι «ναι»), το όχημα δεν μπορεί να επιλεγεί για δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει.

2) Ο όρος «εμπιστευτικό» σημαίνει ότι οι εν λόγω πληροφορίες τηρούνται δεόντως από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης αλλά δεν περιλαμβάνονται στην έκθεση δοκιμής που υποβάλλεται στην Επιτροπή.

2. **Χαρακτηριστικά οχήματος**

2.1. Στην έκθεση δοκιμής καταγράφονται και συμπεριλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

2.1.1.	Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ
2.1.2.	Αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων [km]	
2.1.3.	Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης	
2.1.4.	Κρυπτογραφικό κλειδί του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή	ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

2.2. Ελέγχονται τα ακόλουθα κριτήρια αποκλεισμού:

		Ναι/Όχι
2.2.1.	Αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων: *Τα διανυθέντα χιλιόμετρα είναι λιγότερα από 25 000 km ή περισσότερα από 160 000 / 300 000 / 700 000 km σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009;*	
2.2.2.	Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης: *Η ημερομηνία αυτή είναι κατά περισσότερο από 5/6/7 έτη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, παλαιότερη από την ημερομηνία επιλογής του οχήματος;*	

3. **Συνέντευξη κατόχου/χρήστη οχήματος**

(Ο κάτοχος δεν γνωρίζει τις συνέπειες των απαντήσεων)

3.1. Καταγράφονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

3.1.1.	Ονοματεπώνυμο κατόχου	ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ
3.1.2.	Στοιχεία επικοινωνίας (διεύθυνση/τηλέφωνο)	ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

3.2. Ελέγχονται τα ακόλουθα κριτήρια αποκλεισμού:

	Μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος	**Ναι/Όχι**
3.2.1.	Έχει μεταφέρει το όχημα βαρέα φορτία που υπερέβαιναν τις προδιαγραφές του κατασκευαστή;	
3.2.2.	Έχει χρησιμοποιηθεί το όχημα για αγώνες αυτοκινήτου;	
3.2.3.	Κινήθηκε το όχημα σε κράτος εκτός ΕΕ για περισσότερο από το 10 % του χρόνου οδήγησης;	

	Μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος	**Ναι/[1]Όχι**
3.2.4.	Κινήθηκε ποτέ το όχημα με εσφαλμένο τύπο καυσίμου (π.χ. βενζίνη αντί ντίζελ) ή με καύσιμο που δεν ήταν καύσιμο ποιότητας ΕΕ διαθέσιμο στο εμπόριο (μαύρη αγορά, αναμεμειγμένο καύσιμο);	
3.2.5.	Έχει χρησιμοποιηθεί μη εγκεκριμένο από τον κατασκευαστή πρόσθετο καυσίμου;	
	Μη εγκεκριμένες επισκευές	
3.2.6.	Έχει δεχθεί ποτέ το όχημα συντήρηση που δεν συνάδει με τις οδηγίες του κατασκευαστή;	
3.2.7.	Έχουν πραγματοποιηθεί μη εγκεκριμένες σημαντικές εργασίες επισκευής στον κινητήρα ή το όχημα;	
3.2.8.	Ενεπλάκη το όχημα σε σοβαρό ατύχημα;	
	Μη εγκεκριμένες αλλαγές	
3.2.9.	Έχει πραγματοποιηθεί αύξηση/ρύθμιση της ισχύος;	
3.2.10.	Αφαιρέθηκε μόνιμα οποιοδήποτε εξάρτημα του συστήματος μετεπεξεργασίας εκπομπών;	
3.2.11.	Έχουν τοποθετηθεί μη εγκεκριμένες διατάξεις που σχετίζονται με τις εκπομπές (διάταξη αποφυγής χρήσης ουρίας, εξομοιωτής κ.λπ.);	

4. **Εξέταση οχήματος**

4.1. Στην έκθεση δοκιμής συμπεριλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

4.1.1.	Κωδικοί εξαρτήματος και αθροίσματα ελέγχου για το λογισμικό και τη βαθμονόμηση του δομοστοιχείου ελέγχου συστήματος μετάδοσης ισχύος	
4.1.2.	Διάγνωση OBD	Αναγνώστε τους κωδικούς διαγνωστικών προβλημάτων και εκτυπώστε το αρχείο καταγραφής σφαλμάτων ([1])
4.1.3.	Ερώτημα τρόπου λειτουργίας OBD 09	Αναγνώστε τον τρόπο λειτουργίας 09 και καταγράψτε τις πληροφορίες
4.1.4.	Τρόπος λειτουργίας OBD 07	Αναγνώστε τον τρόπο λειτουργίας 07 και καταγράψτε τις πληροφορίες
4.1.5.	Φωτογραφίες του υπό δοκιμή οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της υποκατασκευής	

([1]) Όλα τα συστήματα περιλαμβάνονται στη διάγνωση OBD, και τα αρχεία καταγραφής σφαλμάτων / οι πληροφορίες που ανιχνεύθηκαν και διαγνώστηκαν συμπεριλαμβάνονται στην έκθεση δοκιμής.
Σημείωση: *Όλοι οι έλεγχοι που χρειάζονται συνδέσεις OBD πρέπει να διενεργούνται πριν και μετά τη δοκιμή εκπομπών.*

4.2. Ελέγχονται τα ακόλουθα κριτήρια αποκλεισμού:

		Ναι/[1]Όχι
4.2.1.	ΜΟΝΟ για τις δοκιμές VTP: Υπάρχουν αναμμένες ενδεικτικές λυχνίες προειδοποίησης στον πίνακα οργάνων που υποδεικνύουν δυσλειτουργία ενός συστήματος του οχήματος ή συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων η οποία δεν μπορεί να αποκατασταθεί μέσω της συνήθους συντήρησης; (ένδειξη δυσλειτουργίας, ένδειξη σέρβις κινητήρα κ.λπ.);	
4.2.2.	ΜΟΝΟ για τις δοκιμές VTP: Έχουν γίνει τροποποιήσεις, σε οποιοδήποτε επόμενο κατασκευαστικό στάδιο, που επηρεάζουν τα αποτελέσματα της δοκιμής VTP και οι οποίες δεν επιτρέπουν την επαναφορά της διαμόρφωσης του συστήματος μετάδοσης ισχύος στην κατάσταση που τεκμηριώνεται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη;	

		Ναι/Όχι
4.2.3.	ΜΟΝΟ για τις δοκιμές οπισθέλκουσας: Έχουν γίνει αλλαγές στην αεροδυναμική διαμόρφωση που δεν επιτρέπουν την επαναφορά της αεροδυναμικής διαμόρφωσης στην κατάσταση που τεκμηριώνεται στον φάκελο πληροφοριών πελάτη;	

4.3. Αν δεν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις, το όχημα μπορεί να επιλεγεί με την προϋπόθεση ότι λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα πριν από την εκτέλεση δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει:

	Έλεγχος προς διενέργεια	Εντοπισθέν ζήτημα και μέτρο που πρέπει να ληφθεί
4.3.1.	Στάθμη δεξαμενής καυσίμου	*Αν είναι αναμμένη η ένδειξη χαμηλής στάθμης καυσίμου, ανεφοδιάστε με καύσιμο πριν από τη δοκιμή.*
4.3.2.	Υγρό καυσαερίων ντίζελ (AdBlue)	*Αν ανάβει η ένδειξη SCR μετά την εκκίνηση του κινητήρα, συμπληρώστε AdBlue ή πραγματοποιήστε την επισκευή προτού το όχημα χρησιμοποιηθεί για δοκιμή.*
4.3.3.	Φίλτρο αέρα και φίλτρο λαδιού *Ελέγξτε για ρύπους και ζημιά*	*Σε περίπτωση ζημιάς ή έντονης παρουσίας ρύπων ή εάν θα χρειαστεί αλλαγή σε λιγότερα από 800 km, αλλάξτε τα φίλτρα.*
4.3.4.	Ελέγξτε τις στάθμες και την ποιότητα των υγρών *Ελέγξτε τις μέγιστες και τις ελάχιστες στάθμες (λαδιού κινητήρα, ψυκτικού υγρού)*	*Αν η στάθμη είναι κάτω από το ελάχιστο, συμπληρώστε.* *Εάν διαφέρει η ποιότητα, αντικαταστήστε.*
4.3.5.	Καλώδιο ανάφλεξης (επιβαλλόμενης ανάφλεξης) *Ελέγξτε τους σπινθηριστές (μπουζί), τα καλώδια κ.λπ.*	*Σε περίπτωση ζημιάς, αντικαταστήστε τα.*
4.3.6.	Σέρβις *Ελέγξτε εάν το επόμενο προγραμματισμένο σέρβις πρέπει να πραγματοποιηθεί σε λιγότερα από 800 km*	*Αν ναι, πραγματοποιήστε το σέρβις.*
4.3.7.	ΜΟΝΟ για τις δοκιμές οπισθέλκουσας: *Ελέγξτε αν η ευθυγράμμιση των τροχών και το ρυθμιζόμενο ύψος του οχήματος ή η ρυθμιζόμενη απόστασή του από το έδαφος είναι εκτός του αποδεκτού εύρους.*	*Αν ναι, ρυθμίστε την ευθυγράμμιση των τροχών και το ύψος του οχήματος ή την απόστασή του από το έδαφος ώστε να είναι εντός του εύρους.*
4.3.8.	ΜΟΝΟ για τις δοκιμές οπισθέλκουσας: *Ελέγξτε εάν έχει εγκατασταθεί τυπικό αμάξωμα σύμφωνα με το παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.*	*Εάν όχι, εγκαταστήστε τυπικό αμάξωμα.*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ

1. **Δεδομένα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει που πρέπει να υποβάλλονται για δοκιμή VTP**

Τα δεδομένα που πρέπει να υποβάλλονται είναι τα δεδομένα των εκθέσεων δοκιμών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής.

Επιπλέον, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα δεδομένα:

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
1	Χορηγούσα αρχή έγκρισης αρμόδια για τις δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει	—	—	
2	Αριθμός οχήματος	—	—	Ακολουθία οχημάτων (1, 2, 3, ...10) στη στατιστική αξιολόγηση
3	Συνολικός αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	—	—	Συνολικός αριθμός οχημάτων που περιλαμβάνονται στη στατιστική αξιολόγηση η οποία περιγράφεται στο παράρτημα I
4	Απόφαση ως προς την επιτυχία/αποτυχία	—	—	Επιτυχία ή αποτυχία στη δοκιμή

2. **Δεδομένα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει που πρέπει να υποβάλλονται για δοκιμή οπισθέλκουσας**

Τα δεδομένα που πρέπει να αναφέρονται είναι τα δεδομένα που ορίζονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Επιπλέον, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα δεδομένα:

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
1	Χορηγούσα αρχή έγκρισης αρμόδια για τις δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει	—	—	
2	Αριθμός οχήματος	—	—	Ακολουθία οχημάτων (1, 2, 3, ...10) στη στατιστική αξιολόγηση
3	Συνολικός αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	—	—	Συνολικός αριθμός οχημάτων που περιλαμβάνονται στη στατιστική αξιολόγηση του παραρτήματος I
4	Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)	—	—	Αριθμός VIN του επιλεγμένου οχήματος
5	Ένδειξη χιλιομετρητή κατά την έναρξη των δοκιμών ISV	km		
6	Πίστα δοκιμών στην οποία πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις	—		
7	Συνολική μάζα οχήματος κατά τη μέτρηση	kg	—	Πραγματική μάζα οχήματος κατά τη μέτρηση
8	Μέγιστο ύψος οχήματος κατά τη μέτρηση	m	—	
9	Μέση θερμοκρασία περιβάλλοντος κατά την πρώτη δοκιμή χαμηλής ταχύτητας	°C	—	

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
10	Μέση ταχύτητα οχήματος κατά τις δοκιμές υψηλής ταχύτητας	km/h	—	
11	Γινόμενο του συντελεστή οπισθέλκουσας (C_d) επί το εμβαδόν διατομής (A_{cr}) για συνθήκες μηδενικού πλευρικού ανέμου $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Γινόμενο του συντελεστή οπισθέλκουσας (C_d) επί το εμβαδόν διατομής (A_{cr}) για συνθήκες συνήθους πλευρικού ανέμου κατά τη δοκιμή σταθερής ταχύτητας $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Μέση γωνία εκτροπής κατά τη δοκιμή σταθερής ταχύτητας β	°	—	
14	Αριθμός έκδοσης του εργαλείου προεπεξεργασίας οπισθέλκουσας	—	—	
15	Αποτέλεσμα δοκιμής οπισθέλκουσας (C_dA_{ratio})	—	—	Όπως ορίζεται στο άρθρο 10
16	Κρυπτογραφικό κλειδί του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή		—	
17	Δηλωθείσα C_dA	m^2	—	Δηλωθείσα τιμή για την οικογένεια οπισθέλκουσας
18	Απόφαση ως προς την επιτυχία/αποτυχία	—	—	Επιτυχία ή αποτυχία στη δοκιμή

Επιπλέον, για μια δοκιμή οπισθέλκουσας με τη μέθοδο CFD, αναφέρονται τα δεδομένα και οι υπολογισμοί που καθορίζονται στο προσάρτημα 10 σημείο 2 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

3. **Δεδομένα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει που πρέπει να υποβάλλονται για δοκιμή RRC ελαστικού**

Τα δεδομένα που πρέπει να αναφέρονται είναι τα δεδομένα που ορίζονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400.

Επιπλέον, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα δεδομένα:

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
1	Χορηγούσα αρχή έγκρισης αρμόδια για τις δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει	—	—	
2	Ονομασία και τοποθεσία του εργαστηρίου που διενεργεί τη δοκιμή ISV			
3	Αριθμός ελαστικού	—	—	Ακολουθία ελαστικών (1, 2, 3, ...10) στη στατιστική αξιολόγηση
4	Συνολικός αριθμός ελαστικών που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	—	—	Συνολικός αριθμός ελαστικών που περιλαμβάνονται στη στατιστική αξιολόγηση του παραρτήματος I
5	Αριθμός πιστοποίησης ελαστικού			Σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
6	Κρυπτογραφικό κλειδί του πιστοποιητικού ελαστικού			
7	Ονομασία και τοποθεσία του εργαστηρίου πιστοποίησης			
8	Αποτέλεσμα δοκιμής συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικού (RRC_{ratio})			Όπως ορίζεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού
9	Απόφαση ως προς την επιτυχία/αποτυχία	—		Επιτυχία ή αποτυχία στη δοκιμή

4. **Δεδομένα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει που πρέπει να υποβάλλονται για δοκιμή μάζας**

Υποβάλλονται τα ακόλουθα δεδομένα:

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή	Παρατηρήσεις
1	Χορηγούσα αρχή έγκρισης αρμόδια για τις δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει	—	—	
2	Αριθμός οχήματος	—	—	Ακολουθία οχημάτων (1, 2, 3, ...10) στη στατιστική αξιολόγηση
3	Συνολικός αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	—	—	Συνολικός αριθμός οχημάτων που περιλαμβάνονται στη στατιστική αξιολόγηση του παραρτήματος I
4	Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή του οχήματος			
5	Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)			
6	Ένδειξη χιλιομετρητή κατά την έναρξη των δοκιμών ISV	km		
7	Μοντέλο οχήματος			
8	Κατηγορία οχήματος			
9	Διάταξη αξόνων			
10	Μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό μεικτό βάρος (TPMLM)			
11	Ομάδα οχημάτων			
12	Κρυπτογραφικό κλειδί του φακέλου αρχείων του κατασκευαστή			
13	Μετρούμενη διορθωμένη πραγματική μάζα οχήματος	kg		Σύμφωνα με το άρθρο 15
14	Δηλωθείσα διορθωμένη πραγματική μάζα οχήματος	kg	Σημείο 1.1.8 του φακέλου πληροφοριών πελάτη	Σύμφωνα με το άρθρο 16
15	Αποτέλεσμα δοκιμής μάζας ($mass_{ratio}$)			Όπως ορίζεται στο άρθρο 14
16	Απόφαση ως προς την επιτυχία/αποτυχία			Επιτυχία ή αποτυχία στη δοκιμή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ

Α. *Γενικές πληροφορίες*

1)	Χορηγούσα αρχή έγκρισης	
2)	Ημερομηνία ετήσιας επισκόπησης	
3)	Περίοδος υποβολής στοιχείων για το συγκεκριμένο έτος	
4)	Συνολικός αριθμός οχημάτων ανά κατασκευαστή για τον μέσο όρο των τριών περιόδων υποβολής στοιχείων που προηγούνται της επαλήθευσης εν χρήσει	
5)	Ελάχιστος αριθμός επιλεγμένων οικογενειών VTP / οπισθέλκουσας / ελαστικών ISV	
6)	Συνολικός αριθμός οικογενειών VTP / οπισθέλκουσας / CFD / ελαστικών ISV που επιλέχθηκαν κατά το συγκεκριμένο έτος	

Β. *Κατάλογος οικογενειών VTP / οπισθέλκουσας / CFD / ελαστικών ISV που επιλέχθηκαν για επαλήθευση εν χρήσει*

— Αναγνωριστικός αριθμός της επιλεγμένης οικογένειας (ISV ID),

— Οικείος κατασκευαστής οχήματος (OEM),

— Αναγνωριστικοί κωδικοί οικογένειας VTP / οπισθέλκουσας / CFD / ελαστικών ISV για καθεμία από τις επιλεγμένες οικογένειες,

— Λόγοι στους οποίους βασίζεται η επιλογή των οικογενειών για την επαλήθευση εν χρήσει:

  — «εκτίμηση κινδύνου» αν βασίζεται στο άρθρο 3,

  — «άλλο» αν συντρέχει άλλος λόγος· διευκρινίστε σε υποσημείωση.

ISV ID	OEM	Αναγνωριστικοί κωδικοί οικογένειας VTP / οπισθέλκουσας / CFD / ελαστικών ISV	Λόγος
1			
2			
3			
…			

Γ. *Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων των δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει*

— Τύπος δοκιμής: διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης (VTP), οπισθέλκουσας (AD), οπισθέλκουσας μεθόδου CFD (CFD), συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικών (RRC), μάζας (mass) ή τεχνητών στρατηγικών (AS)

— Ελάχιστος αριθμός οικογενειών ανά τύπο δοκιμής («Ελαχ.»), υπολογιζόμενος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 με βάση το σημείο Α.4) του παρόντος παραρτήματος

— Συνολικός αριθμός δοκιμών ανά τύπο δοκιμής («Σύνολο»)

— Συνολικός αριθμός συμπερασμάτων ανά τύπο δοκιμής:

  — χωρίς αναντιστοιχία («Επιτυχία»),

  — με αναντιστοιχία («Αποτυχία»),

  — δεν έχει εξαχθεί συμπέρασμα ακόμη («Εκκρεμότητα»).

Τύπος δοκιμής	Ελάχ.	Σύνολο	Επιτυχία	Αποτυχία	Εκκρεμότητα
Δοκιμή VTP					
Δοκιμή οπισθέλκουσας					
Δοκιμή οπισθέλκουσας με τη μέθοδο CFD					
Δοκιμή RRC ελαστικού					
Δοκιμή μάζας	1				
Δοκιμή τεχνητών στρατηγικών	1				

Δ. *Λεπτομερή αποτελέσματα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει για το συγκεκριμένο έτος*

— Αναγνωριστικός αριθμός της επιλεγμένης οικογένειας («ISV ID»),

— Οικείος κατασκευαστής («OEM»),

— Τύπος εκτελεσθείσας δοκιμής («τύπος δοκιμής»): διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης (VTP), οπισθέλκουσας (AD), οπισθέλκουσας μεθόδου CFD (CFD), συντελεστή αντίστασης κύλισης ελαστικών (RRC), μάζας (mass) ή τεχνητών στρατηγικών (AS),

— Ημερομηνία έναρξης της δοκιμής («Ημ/νία έναρξης») σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2024/1127,

— Ονομασία του/των οργανισμού/-ών που διενεργεί/-ούν τη δοκιμή (χορηγούσα αρχή έγκρισης ή τεχνική υπηρεσία) («GAA/TS»),

— Αριθμός οχημάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή («Αριθμός οχημάτων»),

— Αποτέλεσμα δοκιμής κάθε μεμονωμένου οχήματος δοκιμής («$average_{ratio}$»),

— Συμπέρασμα δοκιμής («Συμπέρασμα/απόκλιση»), δηλαδή «επιτυχία», «αποτυχία» ή «εκκρεμότητα», συμπεριλαμβανομένου του μεγέθους της απόκλισης σε περίπτωση αποτυχίας,

— Αριθμός αναφοράς έκθεσης δοκιμής («Αριθ. δοκιμής»),

— Αριθμός αναφοράς συμπεράσματος («Αριθ. συμπεράσματος»).

ISV ID	OEM	Τύπος δοκιμής	Ημ/νία έναρξης	GAA/TS	Αριθμός οχημάτων	$average_{ratio}$	Συμπέρασμα/ απόκλιση	Αριθ. δοκιμής	Αριθ. συμπεράσματος
1									
2									
3									
…									

Ε. *Λεπτομερή αποτελέσματα δοκιμών επαλήθευσης εν χρήσει, για τα οποία δηλώθηκε το συμπέρασμα «εκκρεμότητα» στην προηγούμενη ετήσια επισκόπηση*

— Περίοδος υποβολής στοιχείων για το συγκεκριμένο έτος («Έτος»),

— Άλλα πεδία: βλέπε περιγραφή στο σημείο Δ,

— Εάν η χορηγούσα αρχή έγκρισης αδυνατεί και πάλι να εξασφαλίσει τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων, δηλώνει «δεν ολοκληρώθηκε» στο πεδίο «Συμπέρασμα/απόκλιση».

Έτος	ISV ID	OEM	Τύπος δοκιμής	Ημ/νία έναρξης	GAA/TS	Αριθμός οχημάτων	$average_{ratio}$	Συμπέρασμα/απόκλιση	Αριθ. δοκιμής	Αριθ. συμπεράσματος
…	…									