2025/35

14.1.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/35,

13. jaanuar 2025,

millega määratakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242 rakendamise eesmärgil kindlaks kasutusel olevate raskeveokite CO_2-heite kontrollimise kord

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrust (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 9 lõiget 3 ja artikli 13 lõike 4 esimest lõiku,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EL) 2019/1242 artikli 9 kohaselt peavad tüübikinnitusasutused teatama komisjonile kõikidest kõnealuse määruse artikli 13 kohaselt tehtava kontrolli tulemusena tuvastatud erinevustest kasutusel olevate raskeveokite CO_2 heitkoguste ja nende sõidukitega kaasas olevas vastavustunnistuses või kliendi teabefailis märgitud väärtuste vahel.

(2) Vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artiklile 13 peavad tüübikinnitusasutused, kes on andnud tootjatele loa kasutada modelleerimisvahendit kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 595/2009 ([2]) ja komisjoni määrusega (EL) 2017/2400 ([3]) (edaspidi „loa andnud kinnitusasutused“), kontrollima kõnealuste tootjate puhul asjakohaste representatiivsete sõidukivalimite alusel, kas kliendi teabefailides märgitud CO_2 heitkogused ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate raskeveokite CO_2 heitkogustele ja kütusekulule, mis on kindlaks tehtud määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete kohaselt, ning kas valimisse valitud sõidukites või nendega seotuna kasutatakse meetodeid, millega kunstlikult parandatakse sõidukite tööomadusi CO_2 heitkoguste ja kütusekulu sertifitseerimiseks tehtavates katsetes või arvutustes (edaspidi „kasutusel olevate sõidukite kontroll“).

(3) Komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2024/1127 ([4]) on sätestatud kasutusel olevate sõidukite kontrollimise korra kindlaksmääramise juhtpõhimõtted ja kriteeriumid.

(4) Käesolevas määruses sätestatakse nendest juhtpõhimõtetest ja kriteeriumidest lähtuv üksikasjalik kord kasutusel olevate sõidukite kontrolliks.

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

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO_2 heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Komisjoni 8. veebruari 2024. aasta delegeeritud määrus (EL) 2024/1127, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/1242, sätestades juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kasutusel olevate raskeveokite CO_2 heite ja kütusekulu väärtuste kontrollimiseks (kasutusel olevate sõidukite kontroll) (ELT L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Selleks, et kontrollida just selliseid kasutusel olevaid sõidukeid või rehve, mille puhul esineb suurim risk, et CO_2 heitkogused ja kütusekulu erinevad kliendi teabefailis märgitud CO_2 eriheite ja kütusekulu väärtustest, peaks loa andnud kinnitusasutus valima komisjoni tehtava riskihindamise alusel välja vastavad tüüpkonnad.

(6) Kuna rehvide puhul võivad kasutusel olevate sõidukite kontrolliga hõlmatud ühte ja sama rehvitüüpkonda kasutada mitu sõidukitootjat, on protsessi lihtsustamiseks ja halduskoormuse vähendamiseks asjakohane ette näha, et konkreetse kasutusel olevate sõidukite kontrolliga hõlmatud rehvitüüpkonna rehve katsetab kasutusel olevate sõidukite kontrolli igal aruandlusperioodil üksainus loa andnud kinnitusasutus. Samamoodi võib kontrollimenetluses kasutatava tüüpkonna määratlemise aluseks olevat osa kasutada mitu sõidukitootjat. Seepärast on asjakohane ette näha, et asjaomasesse kontrollimenetluses kasutatavasse tüüpkonda kuuluvaid sõidukeid katsetab kasutusel olevate sõidukite kontrolli igal aruandlusperioodil samuti üksainus loa andnud kinnitusasutus.

(7) Selleks, et tagada kasutusel olevate sõidukite kontrolli puhul esindavus, peaksid loa andnud kinnitusasutused valima katsetes kasutatavate tüüpkondade vähima arvu, lähtudes iga tootja puhul selliste sõidukite üldarvust, mille CO_2 heitkogused ja kütusekulu on määratud vastavalt määruse (EL) 2017/2400 artiklile 9 (edaspidi „määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaste sõidukite üldarv“), ning iga haagisetootja puhul selliste haagiste üldarvust, mille CO_2 heitkogused ja kütusekulu on määratud vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 ([5]) artiklile 8 (edaspidi „rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaste haagiste üldarv“). Haagiste puhul tuleks kasutusel olevate sõidukite kontrolliks valida üksnes sel eesmärgil kasutatavad rehvitüüpkonnad, kuna kontrollimenetluse katsed ja õhutakistuskatsed ei ole haagiste puhul veel kindlaks määratud.

(8) Kliendi teabefailis märgitud CO_2 heitkoguste ja kütusekulu väärtused tehakse kindlaks modelleerimisvahendiga lähtuvalt asjaomaste sõidukiosadega tehtavatest sertifitseerimiskatsetest. Modelleerimisvahendi töö nõuetekohasust tuleb kontrollida sõiduki tasandil kontrollimenetluse teel vastavalt määrusele (EL) 2017/2400. On asjakohane nõuda, et kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete jaoks valitud sõidukid oleksid samasuguses seisukorras kui kontrollimenetluse käigus katsetatud sõidukid, ning eelkõige kehtestada sel otstarbel nõuded nende suurima läbisõidu ja vanuse kohta.

(9) Kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks tehtava rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse jaoks sobivad ainult uued rehvid, kuna kasutatud rehvide katsetamisel saadaks nende kulumisest tulenevalt oluliselt väiksem veeretakistustegur. Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete jaoks tuleks rehvid valida sõltumatult sõidukite valikust.

(10) Selleks, et võimaldada loa andnud kinnitusasutusel teha valimisse võetud sõidukitega saadud katsetulemuste põhjal järeldusi kõikide asjaomaste sõidukite kohta, on kehtestatud järjendvalikul põhinev statistilise hindamise meetod.

(11) Kui kontrollimenetluses kasutatav tüüpkond ei läbi I lisa kohast katsetulemuste statistilist hindamist edukalt, tuleks kõikide asjaomaste sõidukite CO_2 heitkoguste väärtusi korrigeerida, kuna selle kontrollimenetluse edukas läbimine on heitega seotud tüübikinnituse jätkuva kehtivuse eeltingimus. Peale selle on asjakohane ette näha, et loa andnud kinnitusasutus uurib, kas on piisavalt tõendeid selle kohta, et statistilise hindamise mitteläbimise põhjus on mõni konkreetne osa, millega võib olla seotud rohkem sõidukeid.

(12) Selleks, et võimaldada kontrollida, kas kliendi teabefailis märgitud CO_2 heitkoguste ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate raskeveokite vastavatele väärtustele, tuleks kindlaks määrata katsetingimused ja -tulemused kooskõlas määrusega (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega.

([5]) Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO_2 heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusele ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Õhutakistuskatsete tingimuste puhul on selle tagamiseks, et katsetingimuste võimalik varieeruvus kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsetes oleks võimalikult väike, asjakohane kohaldada määruse (EL) 2017/2400 viimase kehtiva versiooni kohaseid õhutakistuskatsete tingimusi, kuna neid tingimusi on võrreldes sertifitseerimise ajal kohaldatud tingimustega kitsendatud.

(14) Tootjatel on vastavalt määrusele (EL) 2017/2400 lubatud määrata õhutakistuse väärtusi arvutuslikul voolisedünaamikal põhineva modelleerimismeetodi abil. Seepärast on asjakohane näha kasutusel olevate sõidukite õhutakistuse väärtuste kontrollimise katsete osana ette erikatse kõnealuse modelleerimismeetodi valideerimise konkreetsete tulemuste kontrollimiseks.

(15) Selleks, et võimaldada tuvastada sellise kunstliku meetodi kasutamist, mida rakendatakse üksnes kontrollkatsete ajal, kuid mitte tavakasutuse ajal, on oluline, et konkreetsed katsetingimused ei oleks eelnevalt teada. Seepärast peaks loa andnud kinnitusasutus sihtotstarbeliste kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katsete tingimused iga juhtumi puhul eraldi kindlaks määrama.

(16) Kuna kunstlike meetodite täpset laadi ei ole võimalik ette teada, peaks loa andnud kinnitusasutus võrdlevalt analüüsima ja hindama kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katsete tulemusi, mis on saadud eri katsetingimustes.

(17) Loa andnud kinnitusasutus peaks katsetulemuste dokumenteerimiseks ja nende täiendava analüüsi võimaldamiseks tegema katsearuande komisjonile ja asjaomasele tootjale kättesaadavaks. Selleks, et toetada komisjoni tehtavat riskihindamist, on asjakohane nõuda, et komisjonile esitataks spetsiaalse platvormi kaudu ka katseandmed.

(18) Kui tuvastatakse CO_2 heitkoguste erinevus, tuleks asjaomasele tootjale anda võimalus reageerida loa andnud kinnitusasutuse saadud tulemustele sobiva tähtaja jooksul, et hoida ära kasutusel olevate sõidukite kontrollimise protsessi põhjendamatut venimist. Seda tähtaega peaks siiski olema võimalik pikendada, et võimaldada esitatud tehnilisi dokumente nõuetekohaselt hinnata.

(19) Kui kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete tulemusena leitakse, et kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus saadud CO_2 heitkoguste väärtused ei vasta kliendi teabefailis märgitud väärtustele või et on rakendatud mõnda sõidukite tööomadusi kunstlikult parandavat meetodit, tuleks korrigeerida kõikide asjaomaste sõidukite CO_2 eriheidet, kuna katsesõidukid loetakse olevat kõikide asjaomaste sõidukite suhtes esindavad.

(20) Et võimaldada võtta kõnealuseid erinevusi arvesse tootja keskmise CO_2 eriheite arvutamisel ja korrigeerimisel, on asjakohane ette näha, et komisjon teeb kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra ja selle, milliste sõidukitega on tegemist.

(21) Tootja keskmise CO_2 eriheite korrigeeritud väärtust tuleks kohaldada alates 2025. aasta aruandlusperioodist, sest see on esimene aruandlusperiood, mil kohaldatakse CO_2 heitkoguste vähendamise eesmärke kooskõlas määrusega (EL) 2019/1242.

(22) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesoleva määrusega määratakse kindlaks kasutusel olevate raskeveokite kontrollimise üksikasjalik kord, millele on osutatud delegeeritud määruses (EL) 2024/1127.

2. Samuti sätestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad selle kohta, kuidas anda aru kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus tuvastatud erinevustest kasutusel olevate raskeveokite CO_2 heitkoguste ja vastavustunnistuses või kliendi teabefailis märgitud väärtuste vahel ning kuidas võtta neid erinevusi arvesse keskmise CO_2 eriheite arvutamisel tootjate jaoks, kelle puhul tuvastati kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus CO_2 heitkoguste erinevus.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 11 määratletud heiteta raskeveokite suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EL) 2017/2400 artiklis 3 ning III, VIII, X ja Xa lisas ning delegeeritud määruse (EL) 2024/1127 artiklis 2 määratletud mõisteid.

Peale selle kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „kontrollimenetluses kasutatav tüüpkond“ – sõidukite rühm, millel on vähemalt üks ühine määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõike 1 punktides a–f, h ja/või j loetletud osa, eraldi seadmestik või süsteem;

2) „kontrollimenetluse katse“ – katse, mis tehakse kasutusel oleva sõidukiga vastavalt määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa kohasele kontrollimise korrale;

3) „kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatav õhutakistustüüpkond“ – rühm sõidukeid, mille deklareeritud õhutakistuse väärtus ei ole suurem kui asjaomast õhutakistustüüpkonda esindava, õhutakistuskatse tegemiseks valitud sõiduki vastav väärtus ning mis on määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 5. liite kohaselt lubatud liigitada kõnealuse esindava sõidukiga samasse õhutakistustüüpkonda;

4) „õhutakistuskatse“ – kasutusel oleva sõidukiga püsival kiirusel tehtav määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa punkti 3 kohane katse pöördemomendi mõõtmisega;

5) „arvutusliku voolisedünaamika põhine tüüpkond“ – rühm sõidukeid, mille õhutakistuse väärtus on määratud määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 10. liite kohaselt heaks kiidetud ühe ja sama arvutuslikul voolisedünaamikal põhineva modelleerimismeetodiga;

6) „arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohane õhutakistuskatse“ – katse, millega kontrollitakse määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 10. liite kohaselt heaks kiidetud, arvutuslikul voolisedünaamikal põhineva modelleerimismeetodi valideerimise konkreetseid tulemusi;

7) „kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatav rehvitüüpkond“ – rehvide rühm, mis loetakse kasutusel olevate sõidukite kontrolli eesmärgil koosnevat kõikidest sama tootja rehvidest, mis kuuluvad vastavalt määruse (EL) 2017/2400 X lisa punkti 2 alapunktis 3 esitatud määratlusele samasse rehvitüüpi ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2020/740 ([6]) määratletud samasse kütusesäästlikkuse klassi;

8) „rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse“ – iga rehviga tehtav määruse (EL) 2017/2400 X lisa punkti 3 alapunkti 3.2 kohane katse määruse (EL) 2020/740 V lisa punkti 1 alapunktis 1 või 2 määratletud referentlaboris või kandidaatlaboris;

9) „massikatse“ – katse, mille eesmärk on teha kindlaks määruse (EL) 2017/2400 III lisa punkti 2 alapunktis 4 määratletud „sõiduki korrigeeritud tegelik mass“ või haagise puhul „töökorras sõiduki korrigeeritud mass“, nagu on määratletud määruse (EL) 2022/1362 III lisa punkti 3 tabelis 1;

10) „kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse“ – kasutusel oleva sõidukiga tehtav sihtotstarbeline katse eesmärgiga kontrollida, kas on kasutatud kunstlikke meetodeid;

11) „CO_2 heitkoguste erinevus“ – olukord, kus sõidukite CO_2 heitkogused, mis on tehtud kindlaks käesoleva määruse kohase kasutusel olevate sõidukite kontrolli tulemusena, on suuremad kui heitkogused, mis on tehtud mootorsõidukite puhul kindlaks vastavalt määruses (EL) 2017/2400 sätestatud korrale või haagiste puhul vastavalt määruses (EL) 2022/1362 sätestatud korrale ning mis on märgitud nende mootorsõidukite või haagistega kaasas olevas kliendi teabefailis, vastavustunnistuses või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistuses, kusjuures on võetud arvesse katsetulemuste statistilist hindamist vastavalt I lisale.

Artikkel 3

Tüüpkondade valimine

1. Sõidukite valimisel vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2024/1127 artiklile 3 valib loa andnud kinnitusasutus sõidukid kontrollimenetluses kasutatavatest tüüpkondadest, kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatest õhutakistustüüpkondadest, arvutusliku voolisedünaamika põhistest tüüpkondadest ja kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatest rehvitüüpkondadest lähtuvalt CO_2 heitkoguste erinevuse ilmnemise riskist, mis iseloomustab neisse tüüpkondadesse kuuluvaid teatavaid osi, eraldi seadmestikke, süsteeme ja rehve sisaldavaid sõidukeid ning mida komisjon on hinnanud kooskõlas käesoleva artikli lõikega 2 ja millest ta on teatanud kooskõlas käesoleva artikli lõikega 3.

Samuti tagab loa andnud kinnitusasutus, et kasutusel olevate sõidukite kontrolliga seotud samal aruandlusperioodil ei katseta asjaomase kontrollimenetluses kasutatava tüüpkonna sõidukeid ega asjaomase kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava rehvitüüpkonna rehve mõni teine loa andnud kinnitusasutus.

2. Lõike 1 esimeses lõigus osutatud CO_2 heitkoguste erinevuse ilmnemise riski hindamisel võtab komisjon arvesse vähemalt järgmisi asjaolusid, kui need on teada:

a) asjaomasesse kontrollimenetluses kasutatavasse tüüpkonda, kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavasse õhutakistustüüpkonda ja kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavasse rehvitüüpkonda kuuluvate liidu turule lastud uute sõidukite üldarv;

b) andmed sõidukite kohta, mis kuuluvad teatavatesse kontrollimenetluses kasutatavatesse tüüpkondadesse, kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatesse õhutakistustüüpkondadesse ja kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatesse rehvitüüpkondadesse, mida iseloomustavad sarnased tehnilised omadused, kuid väiksemad CO_2 heitkogused, mis on kindlaks tehtud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2021/1430 ([7]) artikli 1 kohaselt kogutud andmete põhjal;

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/740, mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 (ELT L 177, 5.6.2020, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Komisjoni 31. mai 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1430, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/956, määrates kindlaks andmed, mille liikmesriigid peavad esitama uute raskeveokite CO_2 heite ja kütusekulu kontrollimiseks (ELT L 309, 2.9.2021, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) komisjoni kogutud või teiselt tüübikinnitusasutuselt, turujärelevalveasutuselt või komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/163 ([8]) nõuetele vastavalt kolmandalt isikult saadud tõendid CO_2 heitkoguste erinevuse kohta;

d) kasutusel olevate sõidukite varasemate kontrollide tulemused, eelkõige andmed kunstlike meetodite kasutamise kohta;

e) delegeeritud määruse (EL) 2021/1430 kohaselt komisjonile esitatud asjakohane katsetest saadud teave ning määruse (EL) 2017/2400 X lisa punkti 4 kohaselt tehtud toodangu vastavuse katsetest saadud asjakohane teave;

f) tegeliku kütusekulu andmed.

3. Komisjon avaldab iga aasta 30. juuniks aruande, mis sisaldab loetelu kontrollimenetluses kasutatavatest tüüpkondadest, kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatest õhutakistustüüpkondadest, arvutusliku voolisedünaamika põhistest tüüpkondadest ja kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatest rehvitüüpkondadest, mille puhul CO_2 heitkoguste erinevuse risk on suurim. Aruandes kirjeldatakse ka metoodikat, mida on kasutatud aruandes käsitletud aruandlusperioodil läbi viidud, lõike 1 esimeses lõigus osutatud hindamisel, ning selle hindamise põhitulemusi.

Artikkel 4

Kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks tehtavate katsete liik ja arv

1. Loa andnud kinnitusasutus teeb igal aruandlusperioodil iga tootja puhul, kellele ta on andnud modelleerimisvahendi kasutamise loa, vähemalt artikli 3 kohaselt valitud ja I lisa tabelis 1 esitatud arvu kontrollimenetluses kasutatavate tüüpkondade, kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavate õhutakistustüüpkondade ja kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavate rehvitüüpkondade puhul vastavad kontrollkatsed konkreetsete kasutusel olevate sõidukite ja rehvidega, mis on valitud vastavalt artiklile 5.

Loa andnud kinnitusasutus arvutab iga tootja puhul määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaste sõidukite üldarvu, millele on osutatud käesoleva määruse I lisa tabelis 1, leides tootja selliste sõidukite üldarvu, mille CO_2 heitkogused ja kütusekulu on määratud vastavalt määruse (EL) 2017/2400 artiklile 9, kasutusel olevate sõidukite kontrollile eelnenud kolme aruandlusperioodi keskmisena.

Peale selle teeb loa andnud kinnitusasutus iga tootja puhul, kellel määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaste sõidukite üldarv on vähemalt 5 000, igal aruandlusperioodil ühe massikatse ja ühe kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse.

2. Kui käesoleva määruse artikli 3 lõikes 1 osutatud riskihindamise käigus tehakse ühe või mitme tootja puhul kindlaks mõni tüüpkond, kus määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaste sõidukite üldarv on väiksem kui 5 000, teeb loa andnud kinnitusasutus vastava(d) katse(d) vähemalt ühe sellise tootja puhul.

3. Kui artikli 3 lõikes 1 osutatud riskihindamise käigus tehakse kindlaks mõni arvutusliku voolisedünaamika põhine tüüpkond, teeb loa andnud kinnitusasutus selle tüüpkonna puhul arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohase õhutakistuskatse.

4. Haagisetootjate puhul teeb loa andnud kinnitusasutus vähemalt käesoleva määruse I lisa tabelis 2 esitatud arvu rehvitüüpkondade puhul igal aruandlusperioodil rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsed artikli 5 kohaselt valitud rehvidega.

Loa andnud kinnitusasutus arvutab iga haagisetootja puhul rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaste haagiste üldarvu, millele on osutatud käesoleva määruse I lisa tabelis 2, leides haagisetootja selliste haagiste üldarvu, mille puhul CO_2 heitkogused ja kütusekulu on määratud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artiklile 8, kasutusel olevate sõidukite kontrollile eelnenud kolme aruandlusperioodi keskmisena.

([8]) Komisjoni 7. veebruari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/163, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 rakenduseeskirjad seoses sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike turujärelevalve funktsionaalsete nõuetega (ELT L 27, 8.2.2022, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Peale selle teeb loa andnud kinnitusasutus iga haagisetootja puhul, kellel rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaste haagiste üldarv on vähemalt 5 000, igal aruandlusperioodil ühe massikatse.

Kui artikli 3 lõikes 1 osutatud riskihindamise käigus tehakse kindlaks haagisetootjad, kellel rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaste haagiste üldarv on väiksem kui 5 000, teeb loa andnud kinnitusasutus vastava(d) katse(d) vähemalt ühe sellise tootja puhul.

5. Iga artikli 3 kohaselt valitud tüüpkonna puhul tehakse järgmised katsed järgmise arvu artikli 5 kohaselt valitud sõidukite või rehvidega:

a) kontrollimenetluse katsed: 1–5 sõidukit;

b) õhutakistuskatsed: 1–5 sõidukit;

c) arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohased õhutakistuskatsed: kaks sõidukit, kusjuures need kaks sõidukit võivad olla eri õhutakistustüüpkondadest;

d) rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsed: 3–10 rehvi.

Esimese lõigu punktides a, b ja d osutatud katsete tulemusi hinnatakse vastavalt käesoleva määruse II lisas kirjeldatud meetodile ning esimese lõigu punktis c osutatud katsete tulemusi hinnatakse vastavalt määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 10. liites kirjeldatud meetodile.

6. Peale lõikes 5 osutatud katsete tehakse iga tootja puhul järgmised lõike 1 kolmanda lõigu kohased katsed järgmise arvu artikli 5 kohaselt valitud sõidukitega:

a) massikatsed: 3–10 sõidukit;

b) kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katsed: vähemalt üks sõiduk.

Esimese lõigu punktis a osutatud katsete tulemusi hinnatakse vastavalt II lisas kirjeldatud meetodile.

7. Loa andnud kinnitusasutus võib otsustada kasutada I lisas kirjeldatud statistilise meetodi puhul katsetulemusi, mis on saadud sellistest kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsetest, mille on läbi viinud komisjon, mõni teine tüübikinnitusasutus, turujärelevalveasutus või rakendusmääruse (EL) 2022/163 nõuetele vastav kolmas isik, eeldusel, et on täidetud mõlemad järgmised tingimused:

a) loa andnud kinnitusasutust on eelseisvatest katsetest teavitatud, et võimaldada loa andnud kinnitusasutusel katsetamist vaadelda;

b) kõik sellistest kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsetest saadud tulemused esitatakse loa andnud kinnitusasutusele viie päeva jooksul pärast iga katse läbiviimist.

Artikkel 5

Konkreetsete katsesõidukite ja -rehvide valimine

1. Loa andnud kinnitusasutus valib katsete tegemiseks välja mootorsõidukid, mis on valimise ajal soovitatavalt kuni kolme aasta vanused ja vastavad valimise ajal kõikidele järgmistele kriteeriumidele:

a) sõiduki läbisõit on vähemalt 25 000 km;

b) sõiduk vastab määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 4 lõike 2 kolmandas lõigus sätestatud suurima vanuse ja läbisõidu kriteeriumidele.

Loa andnud kinnitusasutus valib välja katsehaagised, mis ei ole valimise ajal vanemad kui viis aastat, arvestatuna nende esmase registreerimise kuupäevast.

2. Loa andnud kinnitusasutus kontrollib ja tagab III lisas esitatud kontroll-lehe abil, et katsesõidukite seisukord vastab nõuetekohaselt hooldatud ja kasutatud sõiduki seisukorrale ning katsesõidukite omadused on sarnased kliendi teabefailis, vastavustunnistuses või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistuses märgitud omadustele.

Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katset ei tehta sõidukiga, millega on tehtud toodangu vastavuse katse.

3. Kontrollimenetluse katse jaoks valitud sõiduk peab peale lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuete vastama ka kõikidele järgmistele nõuetele:

a) tegemist ei tohi olla sõidukiga, mille osade, eraldi seadmestike või süsteemide puhul on CO_2-heite sertifitseerimiseks kasutatud jõuülekannet ja teljekadu iseloomustavaid standardväärtusi, välja arvatud juhul, kui ei leita muud sõidukit;

b) sõiduki suhtes kohaldatakse komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 ([9]) II lisa punktide 3.3–3.6 sätteid;

c) sõiduki suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa punkti 4.2 sätteid kütuse ja määrdeainete kohta;

d) sõidukis ei tohi üheski järgnevas tootmisetapis olla tehtud kontrollimenetluse katse tulemuste seisukohast olulisi muudatusi, mis ei võimalda taastada kliendi teabefailis dokumenteeritud jõuseadme konfiguratsiooni.

4. Õhutakistuskatse jaoks valitud sõiduk peab peale lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuete vastama ka kõikidele järgmistele nõuetele:

a) see on valitud kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavast õhutakistustüüpkonnast, mille puhul õhutakistuse väärtus on määratud vastavalt määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa punktile 3 ja mille puhul ei ole kasutatud standardväärtust;

b) see peab kuuluma määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 5. liite punkti 4.3 kohaste katsetamiseks sobivate õhutakistus-tüüpkonna liikmete hulka;

c) selle aerodünaamilises konfiguratsioonis ei tohi olla tehtud muudatusi, mis ei võimalda taastada kliendi teabefailis dokumenteeritud aerodünaamilist konfiguratsiooni.

5. Massikatseks valitakse jäiga kerega veoautode puhul ainult pealisehitiseta sõidukid.

6. Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katseks valitavad rehvid peavad olema turul müüdavad uued rehvid, mis on sertifitseeritud vastavalt määrusele (EL) 2017/2400.

7. Kui loa andnud kinnitusasutus ei suuda käesoleva artikli lõigete 3 ja 4 sätetest tulenevalt leida artikli 4 lõike 5 punktide a ja b kohaselt nõutavat arvu sõidukeid, viib ta kasutusel olevate sõidukite kontrollimise menetluse lõpule järgneval selle kontrolliga seotud aruandlusperioodil. Kui ta ei suuda leida nõutavat arvu sõidukeid ka kasutusel olevate sõidukite kontrolliga seotud järgneval aruandlusperioodil, lõpetatakse kõnealune statistiline menetlus seda lõpule viimata ning loa andnud kinnitusasutus valib vastavalt artiklile 3 mõne muu tüüpkonna.

Artikkel 6

Kontrollimenetluse katsete tingimused

1. Kontrollimenetluses mõõdetud ja modelleeritud CO_2 heitkoguste suhtarv (C_{VTP}) määratakse vastavalt määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa punktis 6 esitatud kontrollimenetluse korrale, nagu see on sätestatud katsesõidukite sertifitseerimise ajal kehtinud määruse versioonis.

([9]) Komisjoni 25. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 582/2011, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ I ja III lisa (ELT L 167, 25.6.2011, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Loa andnud kinnitusasutus tagab, et kasutatavad mõõteseadmed vastavad määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa punkti 5 nõuetele.

Artikkel 7

Kontrollimenetluse katse tulemused iga üksiku katsesõiduki kohta

1. Loa andnud kinnitusasutus teeb iga kontrollimenetluse katses osaleva üksiku katsesõiduki puhul vastavalt määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa punktile 7 kindlaks suhtarvu C_{VTP}.

2. Loa andnud kinnitusasutus loeb iga üksiku katsesõiduki puhul sõidukilt enne ja pärast kontrollimenetlust sõiduki kütusekulu mõõturi ja läbisõidumõõdikuga seotud väärtused, nagu on sätestatud määruse (EL) 2017/2400 Xa lisas, ning lisab need katsearuandesse.

Artikkel 8

Kontrollimenetluse katse tulemuste statistiline hindamine, erinevuse määra arvutamine ja selle põhjuse uurimine

1. Loa andnud kinnitusasutus hindab käesoleva määruse II lisas kirjeldatud meetodit kasutades iga üksiku katsesõidukiga tehtud kontrollimenetluse katse tulemusi, mis on saadud vastavalt artiklile 7, eesmärgiga teha kindlaks, kas asjaomase kontrollimenetluse katsetes kasutatud tüüpkonna puhul täheldatakse CO_2 heitkoguste erinevust või mitte.

2. Kui asjaomane kontrollimenetluses kasutatud tüüpkond ei läbi käesoleva määruse II lisas sätestatud statistilist hindamist, teeb loa andnud kinnitusasutus järgmist:

a) teeb kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra järgmisel viisil:

$$erinevus = (keskmine_{suhtarv} - 1) * CO_{2,ref}\ [g/tkm],$$

kus

— $keskmine_{suhtarv}$ on suhtarvu C_{VTP} keskväärtus, nagu on määratletud II lisas seoses kontrollimenetluse katse tulemustega, ja

— $CO_{2,ref}$ on asjaomasesse kontrollimenetluses kasutatud tüüpkonda kuuluva suurima CO_2-heitega sõiduki kohta deklareeritud CO_2 heitkogus;

b) algatab kooskõlas määruse (EL) 2017/2400 artikliga 20 uurimise, et teha kindlaks sellise erinevuse põhjus. Teised tüübikinnitusasutused, kes võivad olla seotud asjaomaste osade sertifitseerimisega, teevad uurimise jaoks vajalikku koostööd.

Artikkel 9

Õhutakistuskatsete tingimused

1. Õhutakistuse näitajad tehakse kindlaks vastavalt määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa kohasele püsival kiirusel tehtava katse korrale, nagu see on sätestatud määruse viimases kehtivas versioonis.

2. Loa andnud kinnitusasutus tagab, et katserajale, keskkonnatingimustele, sõiduki paigaldistele ja mõõteseadmetele esitatavad nõuded vastavad määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa punkti 3 alapunktide 3.1–3.4 nõuetele, nagu need on sätestatud määruse viimases kehtivas versioonis. Tootjad võivad anda loa andnud kinnitusasutusele rehve õhutakistuskatsete jaoks.

Artikkel 10

Õhutakistuskatse tulemused iga üksiku katsesõiduki kohta

1. Loa andnud kinnitusasutus teeb käesoleva määruse artikli 9 kohase püsival kiirusel läbi viidud katse käigus tehtud mõõtmiste põhjal iga üksiku õhutakistuskatses osaleva katsesõiduki puhul kindlaks õhutakistusteguri ja ristlõikepindala korrutise külgtuule puudumisel (edaspidi „õhutakistus“ (C_dA)), kasutades määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 2. liite 1. lisa kohast õhutakistuse eeltöötlusvahendi versiooni, mida kasutati asjaomase tüüpkonna esindaja õhutakistuse puhul.

2. Loa andnud kinnitusasutus teeb iga üksiku õhutakistuskatses osaleva katsesõiduki puhul kindlaks õhutakistuskatse tulemuse ($C_dA_{suhtarv}$), mis väljendab käesoleva artikli lõike 1 kohaselt leitud õhutakistuse ($C_dA_{kontrollkatse}$) ja asjaomase sõiduki puhul deklareeritud, määruse (EL) 2017/2400 IV lisa punkti 3 I osa kohaselt tootja arvepidamisfailis kande 1.8.4 all registreeritud õhutakistuse ($C_dA_{deklareeritud}$) suhet.

Artikkel 11

Õhutakistuskatse tulemuste statistiline hindamine ja erinevuse määra arvutamine

1. Loa andnud kinnitusasutus hindab II lisas kirjeldatud meetodit kasutades iga üksiku katsesõidukiga tehtud õhutakistuskatse tulemusi, mis on saadud vastavalt artiklile 10, eesmärgiga teha kindlaks, kas kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava asjaomase õhutakistuskatsetes kasutatud õhutakistustüüpkonna puhul täheldatakse CO_2 heitkoguste erinevust või mitte.

2. Kui asjaomane kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatav õhutakistustüüpkond ei läbi II lisas kirjeldatud statistilist hindamist edukalt, teeb loa andnud kinnitusasutus kindlaks õhutakistuse erinevuse määra, mis väljendub näitaja $C_dA_{suhtarv}$ keskväärtusena ($keskmine_{suhtarv}$), nagu on määratletud II lisas seoses õhutakistuskatse tulemustega.

Artikkel 12

Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsete tingimused

1. Rehvi veeretakistustegur tehakse kindlaks vastavalt määruse (EL) 2017/2400 X lisa punktis 3.2 esitatud rehvi veeretakistusteguri mõõtmise korrale, nagu see on sätestatud katserehvide sertifitseerimise ajal kehtinud määruse versioonis.

2. Loa andnud kinnitusasutus tagab, et rehve katsetatakse määruse (EL) 2020/740 V lisa punkti 1 alapunktis 1 või 2 määratletud referentlaboris või kandidaatlaboris.

Artikkel 13

Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemused iga üksiku katserehvi kohta

Loa andnud kinnitusasutus teeb iga veeretakistusteguri mõõtmise katses kasutatava üksiku katserehvi puhul kindlaks rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemuse ($VTT_{suhtarv}$), mis väljendab käesoleva määruse artikli 12 kohaselt leitud rehvi veeretakistusteguri ($VTT_{kontrollkatse}$) ja asjaomase rehvi puhul deklareeritud, määruse (EL) 2017/2400 X lisa 1. liite kohaselt CO_2-heite ja kütusekuluga seotud omaduste sertifikaadis punkti 7.1 all registreeritud veeretakistusteguri ($VTT_{deklareeritud}$) suhet.

Artikkel 14

Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemuste statistiline hindamine ja erinevuse määra arvutamine

1. Loa andnud kinnitusasutus hindab II lisas kirjeldatud meetodit kasutades iga üksiku katserehviga tehtud veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemusi, mis on saadud vastavalt artiklile 13, eesmärgiga teha kindlaks, kas asjaomase kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava rehvitüüpkonna puhul, mida kasutati rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsetes, täheldatakse CO_2 heitkoguste erinevust või mitte.

2. Kui asjaomane kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatav rehvitüüpkond ei läbi II lisas sätestatud statistilist hindamist edukalt, teeb loa andnud kinnitusasutus kindlaks rehvi veeretakistusteguri väärtuste erinevuse määra, mis väljendub näitaja $VTT_{suhtarv}$ keskväärtusena ($keskmine_{suhtarv}$), nagu on määratletud II lisas seoses rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemustega.

Artikkel 15

Massikatsete tingimused

1. Massikatses tehakse mootorsõiduki puhul kindlaks „sõiduki korrigeeritud tegelik mass“ katsesõiduki kaalumise ja määruse (EL) 2017/2400 III lisa punkti 2 alapunkti 4 kohaste paranduste kohaldamise teel või haagise puhul „töökorras haagise korrigeeritud mass“ katsesõiduki kaalumise ja rakendusmääruse (EL) 2022/1362 III lisa punkti 3 tabeli 1 kohaste paranduste kohaldamise teel.

2. Loa andnud kinnitusasutus tagab, et kaalumisseade vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/31/EL ([10]) sätestatud nõuetele.

3. Kõik lisaosad, mis jäetakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud paranduste kohaldamisel arvesse võtmata, eemaldatakse või nende mass lahutatakse lõike 1 kohaselt määratud massist.

4. Kui mõni standardvarustuse element on jäetud paigaldamata, lisatakse määruse (EL) 2017/2400 III lisa punktis 4.2 osutatud puuduvate konstruktsioonielementide vastav mass, mis on esitatud kõnealuse lisa punktis 4.3.

Artikkel 16

Massikatse tulemused iga üksiku katsesõiduki kohta

1. Loa andnud kinnitusasutus teeb iga üksiku massikatses osaleva katsesõiduki puhul kindlaks massikatse tulemuse ($mass_{suhtarv}$), mis väljendab käesoleva määruse artikli 15 kohaselt leitud „sõiduki korrigeeritud tegeliku massi“ ($mass_{kontrollkatse}$) ja määruse (EL) 2017/2400 IV lisa punkti 3 II osa kohaselt kliendi teabefailis kande 1.1.8 all asjaomase sõiduki puhul registreeritud „korrigeeritud tegeliku massi“ ($mass_{deklareeritud}$) suhet.

2. Haagise puhul teeb loa andnud kinnitusasutus iga üksiku massikatses osaleva katsesõiduki puhul kindlaks massikatse tulemuse ($mass_{suhtarv}$), mis väljendab käesoleva määruse artikli 15 kohaselt leitud „töökorras haagise korrigeeritud massi“ ($mass_{kontrollkatse}$) ja rakendusmääruse (EL) 2022/1362 IV lisa II osa kohaselt kliendi teabefailis kande 1.1.10 all asjaomase haagise puhul registreeritud „töökorras sõiduki korrigeeritud massi“ ($mass_{deklareeritud}$) suhet.

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/31/EL mitteautomaatkaalude turul kättesaadavaks tegemist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT L 96, 29.3.2014, lk 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Artikkel 17

Massikatse tulemuste statistiline hindamine ja erinevuse määra arvutamine

1. Loa andnud kinnitusasutus hindab II lisas kirjeldatud meetodit kasutades üksikute katsesõidukitega tehtud massikatsete tulemusi, mis on saadud vastavalt artiklile 16, eesmärgiga teha kindlaks, kas asjaomase sõidukitootja kõikide sõidukite puhul esineb CO_2 heitkoguste erinevus või mitte.

2. Kui asjaomane sõidukitootja ei läbi II lisas sätestatud statistilist hindamist edukalt, teeb loa andnud kinnitusasutus kindlaks massierinevuse määra, mis väljendub näitaja $mass_{suhtarv}$ keskväärtusena ($keskmine_{suhtarv}$), nagu on määratletud II lisas seoses massikatse tulemustega.

Artikkel 18

Kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katsete tingimused

Loa andnud kinnitusasutus kontrollib, kas käesoleva määruse artikli 5 kohaselt valitud katsesõiduki puhul on kasutatud kunstlikke meetodeid, tehes vähemalt järgmised katsed:

a) kontrollimenetluse katse;

b) kontrollimenetluse katse, mille puhul kehtestatud katsetingimused jäävad väljapoole määruse (EL) 2017/2400 Xa lisas kirjeldatud piire, või mis tahes muu katse, mille puhul katsetingimused ei muuda oluliselt sõiduki või selle mis tahes allsüsteemi füüsilist reaktsiooni.

Artikkel 19

Kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katsete tulemuste hindamine ja erinevuse määra arvutamine

1. Loa andnud kinnitusasutus hindab käesoleva määruse artikli 18 kohaselt tehtud katsete tulemusi eesmärgiga hinnata katsesõidukis kunstlike meetodite kasutamise riski, võrreldes käesoleva määruse artikli 18 punktis b osutatud katses saadud, määruse (EL) 2017/2400 Xa lisa punkti 7.2.2 kohaselt määratud suhtarvu C_{VTP} käesoleva määruse artikli 18 punktis a osutatud katses saadud suhtarvuga C_{VTP}. Peale selle hindab loa andnud kinnitusasutus kõikide muude asjaomase sõidukiga tehtud asjakohaste katsete tulemusi.

2. Loa andnud kinnitusasutus kirjeldab katsearuandes lõike 1 kohasel hindamisel kasutatud kriteeriume. Hindamisel käsitatakse kunstliku meetodina sõidukisse paigaldatud või sõidukiga seotud mis tahes tarkvara, juhtimisloogikapõhist lahendust, riistvara või osa, mis vähendab CO_2-heite sertifitseerimise eesmärgil tehtavates katsetes sõiduki CO_2 heitkoguseid või kütusekulu, kuid mis ei tööta järjepidevalt sõiduki kasutamise ajal, kusjuures võetakse arvesse asjaomaste katsetingimuste ja kasutusaegsete tingimuste erinevust; see käsitus ei hõlma siiski sellist ebajärjepidevust, mis tuleneb liidu õiguses sätestatud nõuetest või on põhjendatud vajadusega kaitsta sõidukit otsese kahju eest või tagada sõiduki ohutu käitamine.

3. Kui loa andnud kinnitusasutus jõuab lõike 1 kohase hindamise põhjal järeldusele, et katsesõidukis kunstliku meetodi kasutamise risk on suur, määrab ta kindlaks ja viib peale artikli 18 kohaselt tehtud katsete läbi ka sihtotstarbelise katseprogrammi, et teha kindlaks, kas kunstlikku meetodit on kasutatud või mitte. Loa andnud kinnitusasutuse taotlusel esitab tootja kõik asjakohased tarkvarakoodid, mille alusel on võimalik kindlaks teha, kas kunstlikku meetodit on kasutatud või mitte.

4. Kui loa andnud kinnitusasutus jõuab järeldusele, et kasutatakse kunstlikku meetodit, teeb ta kindlaks asjaomased sõidukid ja CO_2 heitkoguste erinevuse määra, võrreldes CO_2 heitkoguseid kunstliku meetodi kasutamisel ja ilma selleta. Kui sellise erinevuse määra ei ole võimalik artikli 18 kohaselt ja asjakohasel juhul käesoleva artikli lõike 3 kohaselt tehtud katsetega kindlaks teha, võetakse CO_2 heitkoguste erinevuse määraks 10 % asjaomase sõidukite allrühma CO_2 võrdlusheitkogusest.

Artikkel 20

Katsearuanne

1. Loa andnud kinnitusasutus esitab delegeeritud määruse (EL) 2024/1127 artikli 5 lõikes 1 osutatud katsearuandes iga katsetatud tüüpkonna kohta vähemalt järgmise teabe:

a) tehtud katsete liik;

b) sõiduki kontroll-leht;

c) katsetingimused;

d) iga üksiku katsesõiduki ja -rehviga saadud katsetulemused;

e) katsetulemuste statistilise hindamise tulemused;

f) vajaduse korral erinevuse määra arvutus;

g) kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse puhul katsetulemuste hindamisel kasutatud kriteeriumid.

2. Loa andnud kinnitusasutus teeb katsearuande 20 tööpäeva jooksul pärast katsete lõpetamist asjaomaste sõidukite või rehvide tootjale kättesaadavaks ja laadib selle krüpteeritud vormingus üles spetsiaalsesse komisjoni serverisse koos järgmiste andmetega iga üksiku katsesõiduki või -rehvi kohta:

a) iga tehtud kontrollimenetluse katse puhul käesoleva määruse IV lisa punktis 1 märgitud andmed;

b) iga tehtud õhutakistuskatse puhul käesoleva määruse IV lisa punktis 2 märgitud andmed;

c) iga tehtud arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohase õhutakistuskatse puhul määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 10. liites kindlaks määratud andmed ja arvutused;

d) iga tehtud rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse puhul käesoleva määruse IV lisa punktis 3 märgitud andmed;

e) iga tehtud massikatse puhul käesoleva määruse IV lisa punktis 4 märgitud andmed.

Punktides a–e osutatud andmeid ja näitajaid ei avaldata.

Kui tüüpkonna kõikide katsetatud sõidukite või rehvide kõik andmed on nõuetekohaselt üles laaditud, saadetakse üles laadinud üksusele komisjoni serverist kinnitus.

Artikkel 21

Loa andnud kinnitusasutuse järeldused

1. Kui kasutusel olevate sõidukite kontrolli tulemustest nähtub, et CO_2 heitkoguste erinevusi ei esine, teeb loa andnud kinnitusasutus järelduse, et kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkogused vastavad kliendi teabefailis märgitud heitkogustele, ning lisab selle järelduse katsearuandesse.

2. Kui kasutusel olevate sõidukite kontrolli tulemustest nähtub erinevus CO_2 heitkogustes, võib tootja tulemused 20 tööpäeva jooksul pärast katsearuande saamist vaidlustada, esitades tõendid, millest ilmneb, et kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkogused vastavad kliendi teabefailis märgitud heitkogustele. Tootja võib selliste tõendite esitamiseks taotleda tähtaja pikendamist 20 tööpäeva võrra.

Kui vastust ei saada, siis eeldatakse, et tootja on kasutusel olevate sõidukite kontrolli tulemustega nõus.

3. Loa andnud kinnitusasutus teeb tootjalt lõike 2 kohaselt saadud teavet arvesse võttes järelduse selle kohta, kas kasutusel olevate sõidukite kontrollimisel on tuvastatud mittevastavus kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkoguste ja kliendi teabefailis märgitud heitkoguste vahel või kunstliku meetodi kasutamine.

Loa andnud kinnitusasutus edastab oma järelduse asjaomasele tootjale ja komisjonile hiljemalt 40 tööpäeva või lõike 2 kohase ajapikenduse korral hiljemalt 80 tööpäeva pärast katsearuande saatmist tootjale kooskõlas lõikega 2.

4. Loa andnud kinnitusasutuse järeldus, millele on osutatud lõikes 3, sisaldab vähemalt järgmist teavet:

a) kui loa andnud kinnitusasutus leiab, et kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkogused vastavad kliendi teabefailis märgitud heitkogustele, või ei suuda tuvastada kunstliku meetodi kasutamist:

   i) katse liik ja asjaomane tüüpkond;

   ii) põhjendus järelduse kohta, et kasutusel olevate sõidukite kontrollimisel tuvastatud CO_2 heitkoguste erinevus ei põhjusta mittevastavust kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkoguste ja kliendi teabefailis märgitud heitkoguste vahel;

b) kui loa andnud kinnitusasutus tuvastab mittevastavuse kasutusel olevate sõidukite kontrolli käigus kindlaks tehtud CO_2 heitkoguste ja kliendi teabefailis märgitud heitkoguste vahel või kunstliku meetodi kasutamise:

   i) katse liik ja asjaomane tüüpkond;

   ii) artikli 20 lõike 1 punkti e kohaselt teatatud erinevuse määr;

   iii) kindlakstehtud kunstlikud meetodid, kui see on asjakohane.

5. Loa andnud kinnitusasutus avaldab igal kalendriaastal enne 30. septembrit V lisas esitatud vormi kohase kokkuvõtte eelneva aruandlusperioodi jooksul tehtud kasutusel olevate sõidukite kontrollidest ja sel aruandlusperioodil esitatud järeldustest, millele on osutatud lõigetes 1 ja 3. Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete puhul, mille suhtes ei ole enne kokkuvõtte avaldamist veel järeldusele jõutud, lisatakse asjaomane järeldus järgmisse aastakokkuvõttesse.

Artikkel 22

CO_2 heitkoguste erinevuse määr ja asjaomaste sõidukite kindlaksmääramine

Kui loa andnud kinnitusasutus on teinud artikli 21 lõike 4 punktis b osutatud järelduse, teeb komisjon kindlaks vastava CO_2 heitkoguste erinevuse määra ja määrab kindlaks kõik asjaomased sõidukid järgmisel viisil:

a) kontrollimenetluses kasutatava tüüpkonna puhul on CO_2 heitkoguste erinevuse määr võrdne loa andnud kinnitusasutuse tuvastatud, käesoleva määruse artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis ii osutatud erinevuse määraga. Asjaomased sõidukid on kõik asjaomasesse kontrollimenetluses kasutatavasse tüüpkonda kuuluvad sõidukid, millel on sama mootori ja jõuülekande kombinatsioon. Kui artikli 8 lõike 2 punkti b kohase uurimise käigus tehakse kindlaks, et kõnealuses sättes osutatud erinevust põhjustab mõni määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõike 1 punktides a–f, h või j loetletud osa, on asjaomased sõidukid kõik seda osa sisaldavad sõidukid;

b) kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava õhutakistustüüpkonna puhul teeb komisjon kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra asjaomase kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava õhutakistustüüpkonna igas sõidukite allrühmas, võttes aluseks õhutakistuse deklareeritud väärtusest ja korrigeeritud väärtusest lähtuvalt modelleerimisvahendiga uuesti analüüsitud võrdlusmudeliga saadud andmed. Õhutakistuse korrigeeritud väärtus on näitaja $C_dA_{deklareeritud}$ ja artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis ii osutatud erinevuse määra korrutis. Asjaomased sõidukid on kõik artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis i osutatud asjaomasesse kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavasse õhutakistustüüpkonda kuuluvad sõidukid ja kõik sõidukid, mille õhutakistuse väärtus on sellest kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavast õhutakistustüüpkonnast üle kantud;

c) arvutusliku voolisedünaamika põhise tüüpkonna puhul teeb komisjon kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra asjaomase arvutusliku voolisedünaamika põhise tüüpkonna igas õhutakistustüüpkonnas ja sõidukite allrühmas, võttes aluseks õhutakistuse deklareeritud väärtusest ja korrigeeritud väärtusest lähtuvalt modelleerimisvahendiga uuesti analüüsitud võrdlusmudeliga saadud andmed. Õhutakistuse korrigeeritud väärtus on võrdne asjaomast õhutakistustüüpkonda esindava sõiduki (halvima näitajaga sõiduki) õhutakistuse väärtuse – või kui see väärtus määratakse arvutuslikul voolisedünaamikal põhineva modelleerimise teel, siis asjaomast õhutakistustüüpkonda iseloomustava vaikeväärtuse – ning iga asjaomase sõiduki kohta deklareeritud õhutakistuse väärtuse vahega. Asjaomased sõidukid on kõik asjaomasesse arvutusliku voolisedünaamika põhisesse tüüpkonda kuuluvad sõidukid ja kõik sõidukid, mille õhutakistuse väärtus on sellesse arvutusliku voolisedünaamika põhisesse tüüpkonda kuuluvast õhutakistustüüpkonnast üle kantud;

d) kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava rehvitüüpkonna puhul teeb komisjon kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra asjaomase kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatava rehvitüüpkonna igas sõidukite allrühmas, võttes aluseks veeretakistusteguri deklareeritud väärtusest ja korrigeeritud väärtusest lähtuvalt modelleerimisvahendi abil uuesti analüüsitud võrdlusmudeliga saadud andmed. Veeretakistusteguri korrigeeritud väärtus on näitaja $VTT_{deklareeritud}$ ja artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis ii osutatud erinevuse määra korrutis. Asjaomased sõidukid on kõik sõidukid, mis on registreeritud pärast 1. juulit 2025 ja mille puhul kasutatakse artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis i osutatud asjaomasesse kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavasse rehvitüüpkonda kuuluvaid rehve;

e) massikatse puhul teeb komisjon kindlaks CO_2 heitkoguste erinevuse määra asjaomase tootja igas sõidukite allrühmas, võttes aluseks massi deklareeritud väärtusest ja korrigeeritud väärtusest lähtuvalt modelleerimisvahendi abil uuesti analüüsitud, sõidukipargi keskmisi näitajaid kajastava mudeliga saadud andmed. Massi korrigeeritud väärtus on näitaja $mass_{deklareeritud}$ ja artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis ii osutatud erinevuse määra korrutis. Asjaomased sõidukid on kõik asjaomase tootja sõidukid;

f) kui artikli 21 lõike 4 punktis b osutatud järelduse kohaselt kasutatakse kunstlikku meetodit, on CO_2 heitkoguste erinevuse määr võrdne artikli 21 lõike 4 punkti b alapunktis ii osutatud erinevuse määraga. Asjaomased sõidukid määratakse kindlaks artikli 21 lõike 4 punktis b osutatud järelduse alusel.

Artikkel 23

Tootja keskmise CO_2 eriheite arvutamine ja korrigeerimine

1. Kui loa andnud kinnitusasutus on esitanud käesoleva määruse artikli 21 lõike 4 punktis b osutatud järelduse, kohaldab komisjon selleks, et arvutada vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artiklile 4 tootja keskmine CO_2 eriheide, järelduse esitamise aasta aruandlusperioodil ja järgnevatel aruandlusperioodidel asjaomaste artikli 22 kohaselt kindlaks määratud sõidukite puhul vastavat CO_2 heitkoguste erinevuse määra.

2. Komisjon kohaldab asjaomaste artikli 22 kohaselt kindlaks määratud sõidukite puhul vastavat CO_2 heitkoguste erinevuse määra ka selleks, et korrigeerida tootja keskmist CO_2 eriheidet järelduse esitamise aasta aruandlusperioodile eelneva kümne aruandlusperioodi puhul, kuid mitte 2025. aasta aruandlusperioodist varasemate perioodide puhul.

Artikkel 24

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. jaanuar 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

VALITUD TÜÜPKONDADE VÄHIM ARV

1. Sõidukitootjad

Tabel 1

Nende tüüpkondade arv, mille puhul tehakse üksikute sõidukite ja rehvidega vastavad kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsed

Määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaste sõidukite üldarv	Kontrollimenetluses kasutatavate tüüpkondade arv (kontrollimenetluse katse)	Õhutakistustüüpkondade arv (õhutakistuskatse)	Kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavate rehvitüüpkondade arv (rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse)
5 000 kuni 20 000	1	1	1
20 001 kuni 40 000	1	1	2
Üle 40 000	2	2	3

2. Haagisetootjad

Tabel 2

Kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavate nende rehvitüüpkondade arv, mille puhul tehakse üksikute rehvidega vastavad kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsed

Rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaste haagiste üldarv	Kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavate rehvitüüpkondade arv (rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse)
Kuni 10 000	1
Üle 10 000	2

II LISA

KATSETULEMUSTE STATISTILINE HINDAMINE

1. **Lähtepunkt**

Katsetulemuste statistilise hindamise lähtepunktiks on järgmised näitajad, mille arvutamiseks kasutatakse järgmist vähimat arvu üksikuid katsesõidukeid või -rehve:

1) kontrollimenetluse katse puhul suhtarv C_{VTP}, mis arvutatakse vastavalt artiklile 7, kusjuures $N = 1$;

2) õhutakistuskatse puhul näitaja $C_dA_{suhtarv}$, mis arvutatakse vastavalt artikli 10 lõikele 2, kusjuures $N = 1$;

3) rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse puhul näitaja $VTT_{suhtarv}$, mis arvutatakse vastavalt artiklile 13, kusjuures $N = 3$;

4) massikatse puhul näitaja $mass_{suhtarv}$, mis arvutatakse vastavalt artiklile 16, kusjuures $N = 3$.

Loa andnud kinnitusasutus teeb kindlaks, kas on vaja katsetada täiendavaid sõidukeid või rehve, kohaldades käesoleva lisa punktis 3 sätestatud kriteeriume.

2. **Statistilised näitajad**

Katsetatud sõidukite või rehvide üldarvust (N) lähtuvalt leitakse katsetulemuste keskväärtus (X_{katsed}) ja standardhälve (s) järgmiste valemite abil:

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

ning

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

siin

x_i on konkreetse katsesõiduki või rehvi i puhul arvutatud suhtarv:

— kontrollimenetluse katse tulemuste puhul artikli 7 kohane suhtarv C_{VTP};

— õhutakistuskatse tulemuste puhul artikli 10 lõike 2 kohane näitaja $C_dA_{suhtarv}$;

— rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemuste puhul artikli 13 kohane näitaja $VTT_{suhtarv}$;

— massikatse tulemuste puhul artikli 16 kohane näitaja $mass_{suhtarv}$.

3. **Hindamine**

Pärast iga täiendava sõiduki või rehvi katsetamist hinnatakse näitaja X_{katsed} väärtust allpool kirjeldatud viisil, et jõuda asjaomase sõiduki- või rehvitüüpkonna puhul ühele järgmistest järeldustest:

1) tüüpkonna suhtes tehakse positiivne järeldus, kui $X_{katsed} \leq piir_p$;

2) tüüpkonna suhtes tehakse negatiivne järeldus, kui $X_{katsed} > piir_n$;

3) katsetatakse veel ühte sõidukit või rehvi, kui $piir_p < X_{katsed} \leq piir_n$;

siin

$piir_p$ ja $piir_n$ on näitajad, mille väärtused kontrollimenetluse katsete tulemuste ja õhutakistuskatsete tulemuste jaoks on esitatud käesoleva lisa tabelis 1;

$piir_p$ ja $piir_n$ on näitajad, mille väärtused rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsete tulemuste ja massikatsete tulemuste jaoks on esitatud käesoleva lisa tabelis 2;

s on käesoleva lisa punkti 2 kohaselt määratud standardhälve;

A on kontrollimenetluse katsete tulemuste puhul 1,03;

A on õhutakistuskatsete tulemuste puhul $\frac{1{,}03*N_x+1{,}07*N_y}{N_x+N_y}$,

kus

N_x on selliste katsetatud sõidukite arv, mille esmase registreerimise kuupäev on 1. juuli 2027 või hilisem;

N_y on selliste katsetatud sõidukite arv, mille esmase registreerimise kuupäev on enne 1. juulit 2027;

A on rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsete tulemuste puhul 1,03;

A on massikatsete tulemuste puhul $\frac{1{,}02*N_x+1{,}05*N_y}{N_x+N_y}$,

kus

N_x on selliste katsetatud sõidukite arv, mille esmase registreerimise kuupäev on 1. juuli 2027 või hilisem;

N_y on selliste katsetatud sõidukite arv, mille esmase registreerimise kuupäev on enne 1. juulit 2027.

Tabel 1

Näitajate $piir_p$ ja $piir_n$ väärtused kontrollimenetluse katsete tulemuste ja õhutakistuskatsete tulemuste puhul

Katsetatud sõidukite arv	$piir_p$	$piir_n$
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

Näitajate $piir_p$ ja $piir_n$ väärtused rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katsete tulemuste ja massikatsete tulemuste puhul

Katsetatud sõidukite arv	$piir_p$	$piir_n$
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. **Erinevuse määra arvutamine**

Pärast seda, kui sõiduki- või rehvitüüpkonna kohta on tehtud käesoleva lisa punkti 3 alapunkti 2 kohane negatiivne järeldus, võetakse näitaja $keskmine_{suhtarv}$ erinevuse määra arvutamisel võrdseks katsetatud sõidukite üldarvust lähtuva näitajaga X_{katsed}:

$keskmine_{suhtarv} = X_{katsed}$.

III LISA

KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE KONTROLLIMISE KATSETE JAOKS VALITUD SÕIDUKITE KONTROLL-LEHT

1. **Mõisted**

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „välistamiskriteerium“ – kirjeldatud tingimus, mille täitmisel (vastus asjaomasele küsimusele on „Jah“) ei saa asjaomast sõidukit kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete jaoks välja valida;

2) „konfidentsiaalne“ – teabe laad, mille puhul loa andnud kinnitusasutus säilitab asjaomast teavet vastavalt vajadusele, kuid ei lisa seda komisjonile esitatavasse katsearuandesse.

2. **Sõiduki näitajad**

2.1. Registreerimisele ja katsearuandes esitamisele kuulub järgmine teave.

2.1.1.	Sõiduki valmistajatehase tähis (VIN-kood):	KONFIDENTSIAALNE
2.1.2.	Läbisõit [km]:	
2.1.3.	Esmase registreerimise kuupäev:	
2.1.4.	Tootja arvepidamisfaili krüptograafiline räsi:	KONFIDENTSIAALNE

2.2. Kontrollitakse vastavust järgmistele välistamiskriteeriumidele.

		Jah/Ei
2.2.1.	Läbisõit: *kas läbisõit on väiksem kui 25 000 km või määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 4 lõike 2 kohane läbisõit on suurem kui 160 000 / 300 000 / 700 000 km?*	
2.2.2.	Esmase registreerimise kuupäev: *kas selle kuupäeva ja sõiduki valimise kuupäeva vaheline ajavahemik on pikem kui määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 4 lõikes 2 osutatud 5/6/7 aastat?*	

3. **Küsimused sõiduki omanikule/kasutajale**

(Omanik ei tohi olla teadlik oma vastuste mõjust)

3.1. Registreeritakse järgmine teave.

3.1.1.	Omaniku nimi:	KONFIDENTSIAALNE
3.1.2.	Kontaktandmed (aadress/telefon):	KONFIDENTSIAALNE

3.2. Kontrollitakse vastavust järgmistele välistamiskriteeriumidele.

	Sõiduki lubamatul viisil kasutamine	**Jah/Ei**
3.2.1.	Kas sõidukiga on veetud koormaid, mille mass ületab tootja spetsifikatsioonides märgitut?	
3.2.2.	Kas sõidukit on kasutatud võidusõidu või autospordi jaoks?	
3.2.3.	Kas sõidukiga on sõidetud rohkem kui 10 % sõiduajast väljaspool ELi liikmesriike?	

	Sõiduki lubamatul viisil kasutamine	**Jah/Ei**
3.2.4.	Kas sõidukis on kasutatud valet liiki kütust (nt diislikütuse asemel bensiini) või kaubanduslikult kättesaadamatut ELi kvaliteediga kütust (musta turu kütust või kütusesegu)?	
3.2.5.	Kas on kasutatud kütuselisandit, mida tootja ei ole heaks kiitnud?	
	Lubamatu remont	
3.2.6.	Kas sõiduki hoolduse puhul on jäetud järgimata tootja juhised?	
3.2.7.	Kas mootorit või sõidukit on ulatuslikult remontinud selleks volitamata remontija?	
3.2.8.	Kas sõiduk on osalenud raskes avariis?	
	Lubamatud muudatused	
3.2.9.	Kas sõiduki võimsust on suurendatud või sõidukit tuunitud?	
3.2.10.	Kas heitgaasi järeltöötlussüsteemi mõni osa on alaliselt eemaldatud?	
3.2.11.	Kas on paigaldatud lubamatuid heitega seotud seadmeid (karbamiidi sisestamist takistav seade, emulaator vmt)?	

4. **Sõiduki läbivaatus**

4.1. Katsearuanne peab sisaldama järgmist teavet.

4.1.1.	Jõuseadme juhtploki tarkvara ja kalibreerimisega seotud osade numbrid ja kontrollsummad	
4.1.2.	Pardadiagnostikasüsteemist saadud andmed	Loetakse diagnostilised veakoodid ja trükitakse vealogi ([1]).
4.1.3.	Päring pardadiagnostikasüsteemi režiimis 09	Loetakse andmed režiimis 09 ja registreeritakse need.
4.1.4.	Pardadiagnostikasüsteemi režiim 07	Loetakse andmed režiimis 07 ja registreeritakse need.
4.1.5.	Fotod katsetatavast sõidukist, sealhulgas kerealusest	

([1]) Pardadiagnostikasüsteemiga kontrollitakse kõiki süsteeme ning katsearuandesse lisatakse vealogid ja tuvastatud diagnostilised andmed.
Märkus: *kõik kontrollid, mis nõuavad ühendust pardadiagnostikasüsteemiga, tuleb teha enne ja pärast heitekatset.*

4.2. Kontrollitakse vastavust järgmistele välistamiskriteeriumidele.

		Jah/Ei
4.2.1.	AINULT kontrollimenetluse katsete puhul: kas armatuurlaual põleb mõni hoiatustuli (rikke märgutuli, mootorihoolduse tuli vm), mis annab märku sõiduki või heitgaaside järeltöötlussüsteemi rikkest, mida ei ole võimalik kõrvaldada tavahoolduse käigus?	
4.2.2.	AINULT kontrollimenetluse katsete puhul: kas mõnes järgnevas tootmisetapis on tehtud kontrollimenetluse katse tulemuste seisukohast olulisi muudatusi, mis ei võimalda taastada kliendi teabefailis dokumenteeritud jõuseadme konfiguratsiooni?	

		Jah/Ei
4.2.3.	AINULT õhutakistuskatsete puhul: kas sõiduki aerodünaamilises konfiguratsioonis on tehtud muudatusi, mis ei võimalda taastada kliendi teabefailis dokumenteeritud aerodünaamilist konfiguratsiooni?	

4.3. Kui ilmnevad järgmised asjaolud, võib sõiduki kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete jaoks siiski välja valida, tingimusel, et enne katset viiakse läbi asjakohased toimingud.

	Kontrollitav aspekt	Tuvastatud probleem ja vajalik tegevus
4.3.1.	Kütusetase paagis	*Kui kütusevaru märgutuli põleb, tangitakse enne katset.*
4.3.2.	Diiselmootori heitgaasi vedelik (AdBlue)	*Kui pärast mootori käivitamist süttib selektiivse katalüütilise redutseerimise (SCR) süsteemi märgutuli, lisatakse enne sõiduki katsetes kasutamist AdBlued või tehakse remont.*
4.3.3.	Õhufilter ja õlifilter *Kontrollitakse saastumise ja kahjustuste suhtes.*	*Kui filter on kahjustunud või tugevalt saastunud või kui järgmise soovitusliku vahetuseni on vähem kui 800 km, vahetatakse filter.*
4.3.4.	Vedelikutaseme ja -kategooria kontrollimine *Kontrollitakse vedelike (mootoriõli, jahutusvedeliku) maksimum- ja miinimumtaset.*	*Kui vedeliku tase on alla miinimumi, lisatakse vedelikku.* *Kui vedeliku kategooria on erinev, asendatakse vedelik.*
4.3.5.	Süütekaablid (sädesüüte puhul) *Kontrollitakse süüteküünlaid, -kaableid jne.*	*Kahjustuste korral need asendatakse.*
4.3.6.	Hooldus *Kontrollitakse, kas järgmise korralise hoolduseni on vähem kui 800 km.*	*Kui jah, siis tehakse hooldus.*
4.3.7.	AINULT õhutakistuskatsete puhul: *kontrollitakse, kas rataste seadenurgad ja reguleeritav sõiduki kõrgus/kliirens on väljaspool lubatud piire.*	*Kui jah, siis reguleeritakse rataste seadenurki ja sõiduki kõrgust/kliirensit nii, et need jääksid lubatud piiridesse.*
4.3.8.	AINULT õhutakistuskatsete puhul: *kontrollitakse, kas on paigaldatud määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa kohane standardne kere.*	*Kui ei, siis paigaldatakse standardne kere.*

IV LISA

KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE KONTROLLIMISE KATSETE PUHUL ESITATAVAD ANDMED

1. **Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete andmed, mis tuleb esitada kontrollimenetluse katse puhul**

Esitatakse komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 20 lõike 1 teises lõigus osutatud katsearuannetes kajastatud andmed.

Peale selle esitatakse järgmised andmed.

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
1	Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete eest vastutav loa andnud kinnitusasutus	–	–	
2	Sõiduki järjekorranumber	–	–	Sõiduki järjekorranumber (1, 2, 3, …, 10) statistilisel hindamisel
3	Katsetatud sõidukite üldarv	–	–	Statistilisse hindamisse kaasatud sõidukite üldarv, nagu on kirjeldatud I lisas
4	Positiivne/negatiivne otsus	–	–	Katse positiivne või negatiivne tulemus

2. **Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete andmed, mis tuleb esitada õhutakistuskatse puhul**

Esitatakse määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 2. liites määratletud andmed.

Peale selle esitatakse järgmised andmed.

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
1	Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete eest vastutav loa andnud kinnitusasutus	–	–	
2	Sõiduki järjekorranumber	–	–	Sõiduki järjekorranumber (1, 2, 3, …, 10) statistilisel hindamisel
3	Katsetatud sõidukite üldarv	–	–	Statistilisse hindamisse kaasatud sõidukite üldarv, nagu on kirjeldatud I lisas
4	Sõiduki valmistajatehase tähis (VIN-kood)	–	–	Valitud sõiduki VIN-kood
5	Läbisõidumõõdiku näit kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete alguses	km		
6	Katsete jaoks kasutatud katserada	–		
7	Sõiduki kogumass mõõtmise ajal	kg	—	Sõiduki tegelik mass mõõtmise ajal
8	Sõiduki suurim kõrgus mõõtmise ajal	m	—	
9	Keskmine ümbritseva õhu temperatuur esimese väikesel kiirusel tehtava katse ajal	°C	—	

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
10	Sõiduki keskmine kiirus suurel kiirusel tehtavate katsete ajal	km/h	—	
11	Õhutakistusteguri (C_d) ja ristlõikepindala (A_{cr}) korrutis külgtuule puudumisel: $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Õhutakistusteguri (C_d) ja ristlõikepindala (A_{cr}) korrutis püsival kiirusel tehtavas katses keskmise tugevusega külgtuule korral: $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Keskmine lengerdusnurk β püsival kiirusel tehtavas katses	°	—	
14	Õhutakistuse eeltöötlusvahendi versiooni number	–	—	
15	Õhutakistuskatse tulemus ($C_dA_{suhtarv}$)	–	—	Nagu on määratletud artiklis 10
16	Tootja arvepidamisfaili krüptograafiline räsi		—	
17	Deklareeritud C_dA	m^2	—	Õhutakistustüüpkonna kohta deklareeritud väärtus
18	Positiivne/negatiivne otsus	–	—	Katse positiivne või negatiivne tulemus

Peale selle esitatakse arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohase õhutakistuskatse puhul andmed ja arvutused, mis on määratletud määruse (EL) 2017/2400 VIII lisa 10. liite punktis 2.

3. **Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete andmed, mis tuleb esitada rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse puhul**

Esitatakse määruse (EL) 2017/2400 X lisa 2. liites määratletud andmed.

Peale selle esitatakse järgmised andmed.

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
1	Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete eest vastutav loa andnud kinnitusasutus	–	–	
2	Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katse teinud labori nimi ja asukoht			
3	Rehvi number	–	–	Rehvi järjekorranumber (1, 2, 3, …, 10) statistilisel hindamisel
4	Katsetatud rehvide üldarv	–	–	Statistilisse hindamisse kaasatud rehvide üldarv, nagu on kirjeldatud I lisas
5	Rehvi sertifitseerimisnumber			Vastavalt komisjoni määruse (EL) 2017/2400 X lisa 4. liitele

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
6	Rehvi sertifikaadi räsi			
7	Sertifitseerimislabori nimi ja asukoht			
8	Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse tulemus ($VTT_{suhtarv}$)			Nagu on määratletud käesoleva määruse artiklis 13
9	Positiivne/negatiivne otsus	–		Katse positiivne või negatiivne tulemus

4. **Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete andmed, mis tuleb esitada massikatse puhul**

Esitatakse järgmised andmed.

Nr	Näitaja	Ühik	Allikas	Märkused
1	Kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete eest vastutav loa andnud kinnitusasutus	–	–	
2	Sõiduki järjekorranumber	–	–	Sõiduki järjekorranumber (1, 2, 3, …, 10) statistilisel hindamisel
3	Katsetatud sõidukite üldarv	–	–	Statistilisse hindamisse kaasatud sõidukite üldarv, nagu on kirjeldatud I lisas
4	Sõidukitootja nimi ja aadress			
5	Sõiduki valmistajatehase tähis (VIN-kood)			
6	Läbisõidumõõdiku näit kasutusel olevate sõidukite kontrollimise katsete alguses	km		
7	Sõiduki mudel			
8	Sõiduki kategooria			
9	Telgede konfiguratsioon			
10	Suurim tehniliselt lubatud täismass			
11	Sõidukirühm			
12	Tootja arvepidamisfaili krüptograafiline räsi			
13	Sõiduki mõõdetud korrigeeritud tegelik mass	kg		Vastavalt artiklile 15
14	Sõiduki deklareeritud korrigeeritud tegelik mass	kg	Kliendi teabefaili punkt 1.1.8	Vastavalt artiklile 16
15	Massikatse tulemus ($mass_{suhtarv}$)			Nagu on määratletud artiklis 14
16	Positiivne/negatiivne otsus			Katse positiivne või negatiivne tulemus

V LISA

KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE KONTROLLI AASTAKOKKUVÕTTE ARUANDEVORM

A. *Üldandmed*

1)	Loa andnud kinnitusasutus	
2)	Aastakokkuvõtte kuupäev	
3)	Asjaomase aasta aruandlusperiood	
4)	Kasutusel olevate sõidukite kontrollile eelnenud kolme aruandlusperioodi keskmine sõidukite üldarv tootja kohta	
5)	Kontrollimenetluseks valitud tüüpkondade / valitud õhutakistustüüpkondade / kasutusel olevate sõidukite kontrolliks valitud rehvitüüpkondade vähim arv	
6)	Kontrollimenetluseks valitud tüüpkondade / valitud õhutakistustüüpkondade / arvutusliku voolisedünaamika põhiste valitud tüüpkondade / kasutusel olevate sõidukite kontrolliks valitud rehvitüüpkondade üldarv asjaomasel aastal	

B. *Loetelu kontrollimenetluses kasutatavatest tüüpkondadest / õhutakistustüüpkondadest / arvutusliku voolisedünaamika põhistest tüüpkondadest / kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatavatest rehvitüüpkondadest, mis valiti kasutusel olevate sõidukite kontrolliks*

— Valitud tüüpkonna tunnusnumber („KSK ID“)

— Asjaomane sõidukitootja („Tootja“)

— Identifikaatorid iga kontrollimenetluseks valitud tüüpkonna / valitud õhutakistustüüpkonna / arvutusliku voolisedünaamika põhise valitud tüüpkonna / kasutusel olevate sõidukite kontrolliks valitud rehvitüüpkonna kohta

— Kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatud tüüpkondade valimise põhjus(ed):

  — „Riskihinnang“, kui lähtuti artiklist 3;

  — „Muu“, kui oli muu põhjus; palun täpsustage joonealuses märkuses

KSK ID	Tootja	Kontrollimenetluses kasutatud tüüpkonna / õhutakistustüüpkonna / arvutusliku voolisedünaamika põhise tüüpkonna / kasutusel olevate sõidukite kontrolliks kasutatud rehvitüüpkonna identifikaatorid	Põhjus
1			
2			
3			
…			

C. *Kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks tehtud katsete tulemuste kokkuvõte*

— Katse liik: kontrollimenetluse katse, õhutakistuskatse, arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohane õhutakistuskatse, rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse, massikatse või kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse

— Vähim tüüpkondade arv iga katseliigi puhul („Min.“), arvutatuna artikli 4 lõike 1 kohaselt käesoleva lisa punkti A alapunkti 4 alusel

— Katsete üldarv iga katseliigi puhul („Kokku“)

— Järelduste üldarv iga katseliigi puhul:

  — mittevastavust ei tuvastatud („Positiivne“);

  — tuvastati mittevastavus („Negatiivne“);

  — järeldust ei ole veel tehtud („Esitamata“)

Katse liik	Min.	Kokku	Positiivne	Negatiivne	Esitamata
Kontrollimenetluse katse					
Õhutakistuskatse					
Arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohane õhutakistuskatse					
Rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse					
Massikatse	1				
Kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse	1				

D. *Kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks asjaomasel aastal tehtud katsete üksikasjalikud tulemused*

— Valitud tüüpkonna tunnusnumber („KSK ID“)

— Asjaomane tootja („Tootja“)

— Tehtud katse liik („Katse liik“): kontrollimenetluse katse („KM“), õhutakistuskatse („ÕT“), arvutusliku voolisedünaamika meetodi kohane õhutakistuskatse („AVD“), rehvi veeretakistusteguri mõõtmise katse („VTT“), massikatse („Mass“) või kunstliku meetodi kasutamise tuvastamise katse („KuM“)

— Katse alguskuupäev („Alguskuupäev“) vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2024/1127 artikli 5 lõikele 2

— Katse läbi viinud organisatsiooni(de) (loa andnud kinnitusasutus(t)e või tehnilis(t)e teenistus(t)e) nimi või nimed („LAK/TT“)

— Katsetatud sõidukite arv („Sõidukite arv“)

— Iga üksiku katsesõiduki andmetest lähtuv katsetulemus („$keskmine_{suhtarv}$“)

— Katsest tulenev järeldus („Järeldus/erinevus“), st „Positiivne“, „Negatiivne“ või „Esitamata“, sh negatiivse järelduse puhul erinevuse määr

— Katsearuande viitenumber („Katse viide“)

— Järelduse viitenumber („Järelduse viide“)

KSK ID	Tootja	Katse liik	Alguskuupäev	LAK/TT	Sõidukite arv	$keskmine_{suhtarv}$	Järeldus/erinevus	Katse viide	Järelduse viide
1									
2									
3									
…									

E. *Kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks tehtud selliste katsete üksikasjalikud tulemused, millega seotud järelduste kohta on eelmises aastakokkuvõttes märgitud „Esitamata“*

— Asjaomase aasta aruandlusperiood („Aasta“)

— Ülejäänud veerud: vt kirjeldust punktis D

— Kui loa andnud kinnitusasutus ei suuda endiselt leida nõutavat arvu sõidukeid, teeb ta veergu „Järeldus/erinevus“ märke „Lõpule viimata“.

Aasta	KSK ID	Tootja	Katse liik	Algus-kuu-päev	LAK/TT	Sõidukite arv	$keskmine_{suh-tarv}$	Järeldus/ erinevus	Kat-se viide	Järelduse viide
…	…									