PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/35

od 13. siječnja 2025.

o provedbi Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem postupaka za provjeru emisija CO_2 teških vozila u uporabi

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO_2 za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ ([1]), a posebno njezin članak 9. stavak 3. i članak 13. stavak 4. prvi podstavak,

budući da:

(1) Člankom 9. Uredbe (EU) 2019/1242 propisano je da homologacijska tijela nakon provjera provedenih u skladu s člankom 13. te uredbe izvješćuju Komisiju o svim odstupanjima vrijednosti emisija CO_2 teških vozila od vrijednosti navedenih u certifikatima o sukladnosti ili u dokumentu s informacijama za kupca za ta vozila.

(2) U skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2019/1242 homologacijska tijela koja su proizvođačima dala dozvolu za korištenje simulacijskog alata u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) i Uredbom Komisije (EU) 2017/2400 ([3]) („homologacijska tijela odobritelji”) trebaju za te proizvođače na temelju odgovarajućih i reprezentativnih uzoraka vozila provjeravati odgovaraju li vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva koje su navedene u dokumentima s informacijama za kupca emisijama CO_2 i potrošnji goriva teških vozila u uporabi kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, kao i prisutnost eventualnih strategija u vozilima ili strategija povezanih s uzorcima vozila koje umjetno poboljšavaju performanse vozila u ispitivanjima ili izračunima provedenima za potrebe certificiranja emisija CO_2 i potrošnje goriva („provjera u upotrebi”).

(3) Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2024/1127 ([4]) utvrđuju se vodeća načela i kriteriji za definiranje postupaka za provjere u uporabi.

(4) Ovom se Uredbom utvrđuju detaljni postupci za provjeru u uporabi u skladu s tim vodećim načelima i kriterijima.

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

([2]) Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO_2 i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2024/1127 od 8. veljače 2024. o dopuni Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem vodećih načela i kriterija za utvrđivanje postupaka za provjeru vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva teških vozila u uporabi (provjera u uporabi) (SL L, 2024/1127, 16.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Kako bi se provjerom u uporabi ciljano obuhvatile porodice vozila ili guma za koje postoji najveći rizik od odstupanja vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva od vrijednosti specifičnih emisija CO_2 i potrošnje goriva navedenih u dokumentu s informacijama za kupca, homologacijsko tijelo odobritelj trebalo bi odabrati porodice na temelju procjene rizika koju treba provesti Komisija.

(6) Budući da određenu porodicu guma za provjeru u uporabi može koristiti više proizvođača vozila, primjereno je ispitivanje guma iz određene porodice guma za provjeru u uporabi ograničiti na jedno homologacijsko tijelo odobritelja u svakom razdoblju izvješćivanja o provjeri u uporabi kako bi se pojednostavnio postupak i smanjilo administrativno opterećenje. Na sličan način više proizvođača vozila može koristiti određeni sastavni dio na temelju kojeg je definirana porodica za ispitnu provjeru. Stoga je primjereno ograničiti i ispitivanje vozila iz određene porodice za ispitnu provjeru na jedno homologacijsko tijelo odobritelja u svakom razdoblju izvješćivanja o provjeri u uporabi.

(7) Kako bi provjera u uporabi bila reprezentativna, homologacijska tijela odobritelji trebala bi odabrati minimalni broj porodica koje treba ispitati na temelju izračuna ukupnog broja vozila za svakog proizvođača za koja su emisije CO_2 i potrošnja goriva utvrđene u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400 („ukupni broj vozila u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400”), a u slučaju prikolica na temelju izračuna ukupnog broja prikolica za svakog proizvođača prikolica za koje su emisije CO_2 i potrošnja goriva utvrđene u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 ([5]) („ukupni broj prikolica u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362”). Kad je riječ o prikolicama, za provjeru u uporabi trebalo bi odabrati samo porodice guma za tu provjeru jer ispitna provjera i ispitivanja otpora zraka još nisu definirani za prikolice.

(8) Vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva koje se navode u dokumentu s informacijama za kupca utvrđuju se simulacijskim alatom na temelju certifikacijskog ispitivanja relevantnih sastavnih dijelova vozila. Sukladnost upotrebe simulacijskog alata provjerava se ispitnom provjerom na razini vozila u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Primjereno je propisati da vozila odabrana za ispitivanja u sklopu provjere u uporabi budu u sličnom stanju kao vozila ispitana tijekom ispitne provjere, i to posebno tako da se utvrde uvjeti za njihovu najveću kilometražu i starost.

(9) Za ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume koje se provodi u okviru provjere u uporabi primjerene su samo nove gume jer bi se ispitivanjem rabljenih zbog njihove istrošenosti dobio znatno niži koeficijent otpora kotrljanja. Odabir guma za ispitivanja u sklopu provjera u uporabi trebao bi biti neovisan o odabiru vozila za ta ispitivanja.

(10) Kako bi se homologacijskom tijelu odobritelju omogućilo donošenje zaključka za sva relevantna vozila na temelju rezultata ispitivanja za uzorkovana vozila, utvrđena je metoda statističke procjene koja se temelji na sekvencijalnom uzorkovanju.

(11) Ako neka porodica za ispitnu provjeru dobije neprolaznu ocjenu u statističkoj procjeni rezultata ispitivanja kako je navedeno u Prilogu I., trebalo bi korigirati vrijednosti emisija CO_2 svih relevantnih vozila jer je pozitivan rezultat te provjere preduvjet za zadržavanje homologacije s obzirom na emisije. Osim toga, homologacijsko tijelo odobritelj smije istražiti ima li dovoljno dokaza da je uzrok neprolazne ocjene u statističkoj procjeni određeni sastavni dio, što bi moglo utjecati na više vozila.

(12) Kako bi se provjerilo odgovaraju li vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva navedene u dokumentu s informacijama za kupca tim vrijednostima za teška vozila u uporabi, uvjete i rezultate ispitivanja trebalo bi utvrditi u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama.

([5]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 od 1. kolovoza 2022. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu učinkovitosti teških prikolica s obzirom na emisije CO_2, potrošnju goriva, potrošnju energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2020/683 (SL L 205, 5.8.2022., str. 145., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Kako bi se za uvjete ispitivanja otpora zraka osiguralo da se što više smanje moguće razlike u uvjetima ispitivanja među ispitivanjima u sklopu provjere u uporabi, primjereno je primijeniti uvjete ispitivanja otpora zraka u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 u najnovijoj verziji koja je na snazi jer su ti uvjeti suženi u odnosu na uvjete primjenjive u trenutku certifikacije.

(14) U skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 proizvođači smiju utvrditi vrijednosti otpora zraka metodom simulacije računalne dinamike fluida („CFD”). Stoga je primjereno uvesti posebno ispitivanje za provjeru specifične validacije te metode simulacije kao dio ispitivanja u sklopu provjere u uporabi kako bi se provjerile vrijednosti otpora zraka.

(15) Da bi se otkrila strategija koja umjetno poboljšava performanse vozila samo tijekom ispitivanja u sklopu provjere, a ne tijekom uobičajenog rada, nužno je da specifični uvjeti ispitivanja ne budu poznati unaprijed. Stoga bi homologacijsko tijelo odobritelj trebalo na pojedinačnoj osnovi utvrđivati uvjete za ispitivanja radi pronalaženja umjetnih strategija.

(16) Budući da se točna priroda umjetnih strategija ne može unaprijed znati, homologacijsko tijelo odobritelj trebalo bi na temelju usporedbe rezultata u različitim uvjetima ispitivanja analizirati i ocijeniti rezultate ispitivanja radi pronalaženja umjetnih strategija.

(17) Kako bi se evidentirali rezultati ispitivanja i omogućila njihova daljnja analiza, homologacijsko tijelo odobritelj trebalo bi izvješće o ispitivanju staviti na raspolaganje Komisiji i predmetnom proizvođaču. Kako bi se potkrijepila procjena rizika koju je provela Komisija, primjereno je uvesti obvezu da se podaci o ispitivanju dostave i Komisiji putem posebne platforme.

(18) Ako se utvrdi odstupanje vrijednosti emisija CO_2, predmetnom proizvođaču trebalo bi omogućiti da u primjerenom roku reagira na nalaze homologacijskog tijela odobritelja kako bi se izbjeglo nepotrebno produljenje postupka provjere u uporabi. Međutim, taj bi se rok trebao moći produljiti kako bi se pravilno ocijenila dostavljena tehnička dokumentacija.

(19) Ako se tijekom ispitivanja u sklopu provjere u uporabi utvrdi neusklađenost vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi s vrijednostima navedenima u dokumentima s informacijama za kupca ili prisutnost strategija koje umjetno poboljšavaju performanse vozila, specifične emisije CO_2 svih predmetnih vozila trebalo bi korigirati jer se ispitna vozila smatraju reprezentativnima za sva predmetna vozila.

(20) Kako bi se odstupanja uzela u obzir za potrebe izračuna i korekcije prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača, primjereno je da Komisija utvrdi razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 i na koja se vozila odnose.

(21) Korekciju prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača trebalo bi primjenjivati od razdoblja izvješćivanja 2025. jer je to prvo razdoblje izvješćivanja za koje se primjenjuju ciljevi smanjenja emisija CO_2 u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242.

(22) Mjere propisane ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za klimatske promjene,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju detaljni postupci za provjeru u uporabi teških vozila iz Delegirane uredbe (EU) 2024/1127.

2. Utvrđuju se i detaljna pravila za izvješćivanje o odstupanjima vrijednosti emisija CO_2 teških vozila u uporabi od vrijednosti navedenih u certifikatima o sukladnosti ili dokumentima s informacijama za kupca kao rezultat provjere u uporabi i za uzimanje tih odstupanja u obzir pri izračunavanju prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača za koje je kao rezultat provjere u uporabi utvrđeno odstupanje vrijednosti emisija CO_2.

3. Ova se Uredba ne primjenjuje na teška vozila s nultim emisijama kako su definirana u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/1242.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz članka 3. Uredbe (EU) 2017/2400, priloga III., VIII., X. i X.a toj uredbi i članka 2. Delegirane uredbe (EU) 2024/1127.

Osim toga, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „porodica za ispitnu provjeru” znači skupina vozila koja imaju zajednički jedan ili više sastavnih dijelova, zasebnih tehničkih jedinica i sustava navedenih u članku 12. stavku 1. točkama od (a) do (f), (h) i (j) Uredbe (EU) 2017/2400;

2. „ispitivanje na temelju ispitne provjere” znači ispitivanje provedeno u skladu s ispitnom provjerom na vozilu u uporabi u skladu s Prilogom X.a Uredbi (EU) 2017/2400;

3. „porodica po otporu zraka za provjeru u uporabi” znači skupina vozila koja imaju deklariranu vrijednost otpora zraka nižu ili jednaku kao osnovno vozilo te porodice po otporu zraka koje je odabrano za provedbu ispitivanja otpora zraka i koja s tim osnovnim vozilom smiju biti u istoj porodici po otporu zraka kako je utvrđeno u Dodatku 5. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

4. „ispitivanje otpora zraka” znači ispitivanje na stalnoj brzini s mjerenjima zakretnog momenta koje se provodi na vozilu u uporabi u skladu s odjeljkom 3. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

5. „porodica po CFD-u” znači skupina vozila za koju je vrijednost otpora zraka utvrđena istom metodom simulacije računalne dinamike fluida („CFD”), kako je odobrena u skladu s Dodatkom 10. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

6. „ispitivanje otpora zraka metodom CFD” znači ispitivanje radi provjere specifične validacije metode simulacije računalne dinamike fluida („CFD”) odobrene u skladu s Dodatkom 10. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

7. „porodica guma za provjeru u uporabi” znači skupina guma koja se za potrebe provjere u uporabi sastoji od svih guma koje pripadaju određenom tipu gume, kako je definiran u odjeljku 2. točki 3. Priloga X. Uredbi (EU) 2017/2400, istog proizvođača i istog razreda učinkovitosti potrošnje goriva, kako je definiran u Uredbi (EU) 2020/740 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]);

8. „ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume” znači ispitivanje provedeno na svakoj gumi u skladu s odjeljkom 3. točkom 3.2. Priloga X. Uredbi (EU) 2017/2400 u referentnom laboratoriju ili laboratoriju kandidatu kako je definiran u odjeljku 1. točkama 1. i 2. Priloga V. Uredbi (EU) 2020/740;

9. „ispitivanje mase” znači ispitivanje kojim se utvrđuje „korigirana stvarna masa vozila” kako je definirana u odjeljku 2. točki 4. Priloga III. Uredbi (EU) 2017/2400, ili, u slučaju prikolice, „ispravljena masa u voznom stanju” kako je definirana u tablici 1. u odjeljku 3. Priloga III. Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362;

10. „ispitivanje radi pronalaženja umjetnih strategija” znači namjensko ispitivanje koje se provodi na vozilu u uporabi radi utvrđivanja jesu li prisutne umjetne strategije;

11. „odstupanje vrijednosti emisija CO_2” znači da su emisije CO_2 vozila utvrđene provjerom u uporabi provedenom u skladu s ovom Uredbom veće od emisija utvrđenih za motorna vozila u skladu s postupcima iz Uredbe (EU) 2017/2400 ili, za prikolice, u skladu s postupcima iz Provedbene uredbe (EU) 2022/1362 i navedenih u dokumentu s informacijama za kupca, certifikatima o sukladnosti ili certifikatima o homologaciji pojedinačnih vozila za ta motorna vozila ili prikolice, uzimajući pritom u obzir statističku procjenu ispitivanja u skladu s Prilogom I.

Članak 3.

Odabir porodica

1. Pri odabiru vozila u skladu s člankom 3. Delegirane uredbe (EU) 2024/1127 homologacijsko tijelo odobritelj odabire vozila iz porodica za ispitnu provjeru, porodica po otporu zraka za provjeru u uporabi, porodica po CFD-u i porodica guma za provjeru u uporabi, i to na temelju rizika od odstupanja vrijednosti emisija CO_2 vozila s određenim sastavnim dijelovima, zasebnim tehničkim jedinicama ili sustavima ili gumama iz tih porodica, kako ih je Komisija procijenila u skladu sa stavkom 2. ovog članka i o njima izvijestila u skladu sa stavkom 3. ovog članka.

Homologacijsko tijelo odobritelj dužno je osigurati i da vozila iz porodice za ispitnu provjeru ili gume iz porodice guma za provjeru u uporabi ne ispituje neko drugo homologacijsko tijelo odobritelj u istom razdoblju izvješćivanja o provjeri u uporabi.

2. Pri procjenjivanju rizika od odstupanja vrijednosti emisija CO_2 iz stavka 1. prvog podstavka Komisija uzima u obzir barem sljedeće elemente, ako su dostupni:

(a) ukupan broj novih vozila iz predmetne porodice za ispitnu provjeru, porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi i porodice guma za provjeru u uporabi koja su stavljena na tržište Unije;

(b) podatke o vozilima koja pripadaju određenim porodicama za ispitnu provjeru, porodicama po otporu zraka za provjeru u uporabi i porodicama guma za provjeru u uporabi koje imaju slične tehničke karakteristike, ali niže emisije CO_2 utvrđene na temelju podataka prikupljenih u skladu s člankom 1. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/1430 ([7]);

([6]) Uredba (EU) 2020/740 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 2020. o označivanju guma s obzirom na učinkovitost potrošnje goriva i druge parametre, izmjeni Uredbe (EU) 2017/1369 i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1222/2009 (SL L 177, 5.6.2020., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1430 od 31. svibnja 2021. o dopuni Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem podataka koje države članice trebaju dostaviti za potrebe provjere emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila (SL L 309, 2.9.2021., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

(c) dokaze o odstupanju vrijednosti emisija CO_2 koje je Komisija prikupila ili dobila od drugog homologacijskog tijela, tijela za nadzor tržišta ili treće strane koja postupa u skladu s odredbama Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/163 ([8]);

(d) rezultate prethodnih provjera u uporabi, a posebno nalaze povezane s prisutnošću umjetnih strategija;

(e) relevantne informacije iz ispitivanja provedenih i priopćenih Komisiji u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2021/1430 i iz ispitivanja sukladnosti proizvodnje provedenih u skladu s odjeljkom 4. Priloga X. Uredbi (EU) 2017/2400;

(f) podatke o stvarnoj potrošnji goriva.

3. Komisija svake godine do 30. lipnja objavljuje izvješće koje sadržava popis porodica za ispitnu provjeru, porodica po otporu zraka za provjeru u uporabi, porodica po CFD-u i porodica guma za provjeru u uporabi s najvećim rizikom od odstupanja vrijednosti emisija CO_2. U tom se izvješću opisuje i metodologija primijenjena za procjenu iz stavka 1. prvog podstavka provedenu u razdoblju izvješćivanja na koje se izvješće odnosi te se navode glavni nalazi te procjene.

Članak 4.

Vrsta i broj ispitivanja u sklopu provjere u uporabi

1. U svakom razdoblju izvješćivanja homologacijsko tijelo odobritelj za svakog proizvođača kojem je dalo dozvolu za korištenje simulacijskog alata provodi odgovarajuća ispitivanja u sklopu provjere u uporabi na pojedinačnim vozilima i gumama odabranima u skladu s člankom 5. barem za one porodice za ispitnu provjeru, porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi i porodice guma za provjeru u uporabi koje su odabrane u skladu s člankom 3. i navedene u tablici 1 u Prilogu I.

Relevantno homologacijsko tijelo odobritelj za svakog proizvođača izračunava „ukupan broj vozila skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400”, naveden u tablici 1 u Prilogu I. ovoj Uredbi, i to kao prosjek ukupnog broja vozila predmetnog proizvođača za koja su emisije CO_2 i potrošnja goriva utvrđene u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400 u tri razdoblja izvješćivanja koja prethode predmetnoj provjeri u uporabi.

Osim toga, homologacijsko tijelo odobritelj za svakog proizvođača čiji je „ukupan broj vozila u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400” najmanje 5 000 u svakom razdoblju izvješćivanja provodi jedno ispitivanje mase i jedno ispitivanje radi pronalaženja umjetnih strategija po proizvođaču.

2. Ako se procjenom rizika iz članka 3. stavka 1. ove Uredbe utvrde porodice za jednog ili više proizvođača čiji je „ukupan broj vozila u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400” manji od 5 000, homologacijsko tijelo odobritelj provodi jedno ili više odgovarajućih ispitivanja za barem jednog takvog proizvođača.

3. Osim toga, ako se procjenom rizika iz članka 3. stavka 1. utvrdi porodica po CFD-u, homologacijsko tijelo odobritelj provodi ispitivanje otpora zraka metodom CFD za tu porodicu po CFD-u.

4. Za proizvođače prikolica homologacijsko tijelo odobritelj provodi ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume na gumama odabranima u skladu s člankom 5. za svako razdoblje izvješćivanja, i to barem za broj porodica guma iz tablice 2 u Prilogu I. ovoj Uredbi.

Relevantno homologacijsko tijelo odobritelj za svakog proizvođača prikolica izračunava „ukupan broj prikolica skladu s člankom 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362”, naveden u tablici 2 u Prilogu I. ovoj Uredbi, i to kao prosjek ukupnog broja prikolica predmetnog proizvođača prikolica za koje su emisije CO_2 i potrošnja goriva utvrđene u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362 u tri razdoblja izvješćivanja koja prethode predmetnoj provjeri u uporabi.

([8]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/163 od 7. veljače 2022. o utvrđivanju pravila o primjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu funkcionalnih zahtjeva za nadzor tržišta vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica (SL L 27, 8.2.2022., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Osim toga, homologacijsko tijelo odobritelj za svakog proizvođača prikolica čiji je „ukupan broj prikolica u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2022/1362” najmanje
5 000 u svakom razdoblju izvješćivanja provodi jedno ispitivanje mase po proizvođaču prikolica.

Ako se procjenom rizika iz članka 3. stavka 1. utvrde proizvođači prikolica čiji je „ukupan broj vozila u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362” manji od 5 000, homologacijsko tijelo odobritelj provodi jedno ili više odgovarajućih ispitivanja za barem jednog takvog proizvođača.

5. Za svaku porodicu odabranu u skladu s člankom 3. provode se sljedeća ispitivanja na navedenom broju primjeraka vozila i guma odabranih u skladu s člankom 5.:

(a) ispitivanja na temelju ispitne provjere: na najmanje 1, a najviše 5 vozila;

(b) ispitivanja otpora zraka: na najmanje 1, a najviše 5 vozila;

(c) ispitivanja otpora zraka metodom CFD: na 2 vozila, koja mogu biti iz različitih porodica po otporu zraka;

(d) ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume: na najmanje 3, a najviše 10 guma.

Rezultati ispitivanja iz prvog podstavka točaka (a), (b) i (d) ocjenjuju se u skladu s metodom opisanom u Prilogu II. ovoj Uredbi, a rezultati ispitivanja iz prvog podstavka točke (c) ocjenjuju se u skladu s metodom opisanom u Dodatku 10. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400.

6. Uz ispitivanja iz stavka 5. za svakog se proizvođača na navedenom broju vozila odabranih u skladu s člankom 5. provode sljedeća ispitivanja u skladu sa stavkom 1. trećim podstavkom:

(a) ispitivanja mase: na najmanje 3, a najviše 10 vozila;

(b) ispitivanja radi pronalaženja umjetnih strategija: na najmanje 1 vozilu.

Rezultati ispitivanja iz prvog podstavka točke (a) ocjenjuju se u skladu s metodom opisanom u Prilogu II.

7. Homologacijsko tijelo odobritelj može odlučiti uključiti rezultate ispitivanja u sklopu provjere u uporabi koje je provela Komisija, drugo homologacijsko tijelo, tijelo za nadzor tržišta ili treća strana koja postupa u skladu s odredbama Provedbene uredbe (EU) 2022/163 u statističku metodu opisanu u Prilogu I. ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

(a) homologacijsko tijelo odobritelj obaviješteno je o takvom predstojećem ispitivanju kako bi ga moglo promatrati;

(b) homologacijsko tijelo odobritelj obavješćuje se o svim rezultatima takvih ispitivanja u sklopu provjera u uporabi u roku od pet dana od svakog ispitivanja.

Članak 5.

Odabir pojedinačnih ispitnih vozila i guma

1. Homologacijsko tijelo odobritelj odabire ispitna motorna vozila, koja u trenutku odabira ne bi smjela biti starija od tri godine i moraju ispunjavati sve sljedeće kriterije:

(a) imati kilometražu od najmanje 25 000 km;

(b) ispunjavati kriterije za maksimalnu starost i kilometražu iz članka 4. stavka 2. trećeg podstavka Uredbe (EZ) br. 595/2009.

Homologacijsko tijelo odobritelj odabire ispitne prikolice, koje u trenutku odabira ne smiju biti starije od pet godina, računajući od datuma njihove prve registracije.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj na temelju kontrolnog popisa iz Priloga III. provjerava i osigurava da su ispitna vozila u stanju koje odgovara vozilu koje se pravilno održava i koristi i da su njihova svojstva slična onima navedenima u dokumentima s informacijama za kupca, certifikatima o sukladnosti ili certifikatima o homologaciji pojedinačnog vozila.

Ako je vozilo prethodno podvrgnuto ispitivanju sukladnosti proizvodnje, isključuje se iz bilo kakvog ispitivanja u sklopu provjere u uporabi.

3. Osim uvjeta iz stavaka 1. i 2. vozilo odabrano za ispitivanje na temelju ispitne provjere mora ispunjavati i sve sljedeće uvjete:

(a) to ne smije biti vozilo za koje su za certifikaciju emisija CO_2 njegovih sastavnih dijelova, zasebnih tehničkih jedinica ili sustava korištene standardne vrijednosti za mjenjač i gubitke osovine, osim ako se ne može pronaći nijedno drugo vozilo;

(b) mora podlijegati odredbama iz točaka od 3.3. do 3.6. Priloga II. Uredbi Komisije (EU) br. 582/2011 ([9]);

(c) mora podlijegati odredbama o gorivu i mazivima iz točke 4.2. Priloga X.a Uredbi (EU) 2017/2400;

(d) ne smije prethodno biti podvrgnuto preinakama koje su relevantne za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere u bilo kojoj kasnijoj fazi proizvodnje i koje ne omogućuju vraćanje konfiguracije pogonskog sklopa koja je navedena u dokumentu s informacijama za kupca.

4. Osim uvjeta iz stavaka 1. i 2. vozilo odabrano za ispitivanje otpora zraka mora ispunjavati i sve sljedeće uvjete:

(a) mora se odabrati iz porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi za koju je vrijednost otpora zraka utvrđena u skladu s točkom 3. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2017/2400 i za koju još nije korištena standardna vrijednost;

(b) mora biti među članovima porodice po otporu zraka koji se mogu ispitati u skladu s točkom 4.3. Dodatka 5. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

(c) ne smije prethodno biti podvrgnuto promjenama aerodinamičke konfiguracije koje ne omogućavaju vraćanje aerodinamičke konfiguracije navedene u dokumentu s informacijama za kupca.

5. U slučaju kamiona s nadogradnjom odabranih za ispitivanje mase odabiru se samo vozila bez nosive konstrukcije.

6. Gume koje se odabiru za ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume moraju biti nove gume koje se prodaju na tržištu i imaju certifikaciju u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400.

7. Ako homologacijsko tijelo odobritelj zbog odredaba iz stavaka 3. i 4. ovog članka ne može pronaći potreban broj vozila u skladu s člankom 4. stavkom 5. točkama (a) i (b), ispitivanje u sklopu provjere u uporabi dovršava u sljedećem razdoblju izvješćivanja o provjeri u uporabi. Ako ni u sljedećem razdoblju izvješćivanja o provjeri u uporabi ne može pronaći potreban broj vozila, statistički postupak zaključuje sa statusom „nedovršeno” i odabire drugu porodicu u skladu s člankom 3.

Članak 6.

Uvjeti ispitivanja za ispitivanja na temelju ispitne provjere

1. Omjer emisija CO_2 izmjerenih i simuliranih u okviru ispitne provjere („$C_{VTP,\ ratio}$”) utvrđuje se u skladu s ispitnom provjerom iz odjeljka 6. Priloga X.a Uredbi (EU) 2017/2400 u verziji koja je na snazi u trenutku certifikacije ispitnih vozila.

([9]) Uredba Komisije (EU) br. 582/2011 od 25. svibnja 2011. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na emisiju iz teških vozila (Euro VI.) i izmjeni priloga I. i III. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 167, 25.6.2011., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Homologacijsko tijelo odobritelj osigurava da mjerna oprema bude u skladu s odredbama iz odjeljka 5. Priloga X.a Uredbi (EU) 2017/2400.

Članak 7.

Rezultat ispitivanja na temelju ispitne provjere pojedinačnog ispitnog vozila

1. Za svako pojedinačno ispitno vozilo koje se podvrgava ispitivanju na temelju ispitne provjere homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje $C_{VTP,\ ratio}$ u skladu s odjeljkom 7. Priloga X.a Uredbi (EU) 2017/2400.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj u svakom pojedinačnom ispitnom vozilu prije i nakon ispitne provjere očitava vrijednosti na ugrađenom mjeraču potrošnje goriva i brojaču kilometara kako je propisano u Prilogu X.a Uredbi (EU) 2017/2400 i navodi ih u izvješću o ispitivanju.

Članak 8.

Statistička procjena rezultata ispitivanja na temelju ispitne provjere, izračun razine odstupanja i njegovo istraživanje

1. Homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere pojedinačnih ispitnih vozila dobivene u skladu s člankom 7. kako bi se utvrdilo postoji li odstupanje vrijednosti emisija CO_2 u predmetnoj porodici za ispitnu provjeru na kojoj se provode ta ispitivanja, i to primjenom metode iz Priloga II. ovoj Uredbi.

2. Ako porodica za ispitnu provjeru dobije neprolaznu ocjenu u statističkoj procjeni kako je utvrđeno u Prilogu II. ovoj Uredbi, homologacijsko tijelo odobritelj postupa na sljedeći način:

(a) utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 kako slijedi:

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

pri čemu:

— $average_{\ ratio}$ je prosječni $C_{VTP,\ ratio}$ kako je definiran u Prilogu II. za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere,

— $CO_{2\ ref}$ je deklarirana vrijednost emisija CO_2 vozila iz porodice za ispitnu provjeru koje ima najveću vrijednost emisija CO_2;

(b) u skladu s člankom 20. Uredbe (EU) 2017/2400 pokreće istragu kako bi se utvrdio uzrok te neprolazne ocjene. Druga homologacijska tijela koja su možda uključena u certifikaciju sastavnog dijela surađuju ako je to potrebno za istragu.

Članak 9.

Ispitni uvjeti za ispitivanja otpora zraka

1. Karakteristike otpora zraka utvrđuju se na temelju ispitivanja na stalnoj brzini utvrđenog u Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400 u najnovijoj verziji koja je na snazi.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj osigurava da zahtjevi u pogledu ispitne staze, uvjeta okoline, pripreme vozila i mjerne opreme budu u skladu sa zahtjevima iz točaka od 3.1. do 3.4. u odjeljku 3. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2017/2400 u najnovijoj verziji koja je na snazi. Proizvođači mogu homologacijskom tijelu odobritelju dostaviti gume za ispitivanja otpora zraka.

Članak 10.

Rezultat ispitivanja otpora zraka pojedinačnog ispitnog vozila

1. Za svako pojedinačno ispitno vozilo na kojem se provodi ispitivanje otpora zraka homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje umnožak koeficijenta otpora i površine poprečnog presjeka za nulti bočni vjetar („vrijednost otpora zraka (C_dA)") na temelju mjerenja tijekom ispitivanja na stalnoj brzini u skladu s člankom 9. ove Uredbe, i to korištenjem verzije alata za predobradu otpora zraka osnovnog otpora zraka u skladu s dopunskim prilogom 1. Dodatku 2. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400.

2. Za svako pojedinačno ispitno vozilo na kojem se provodi ispitivanje otpora zraka homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje rezultat ispitivanja otpora zraka („C_dA_{ratio}") kao omjer vrijednosti otpora zraka dobivene u skladu sa stavkom 1. ovog članka („$C_dA_{in\text{-}service\ verification}$") i deklarirane vrijednosti otpora zraka za to vozilo („$C_dA_{declared}$") navedene u unosu 1.8.4. proizvođačeve evidencijske datoteke u skladu s odjeljkom 3. dijelom I. Priloga IV. Uredbi (EU) 2017/2400.

Članak 11.

Statistička procjena rezultata ispitivanja otpora zraka i izračun razine odstupanja

1. Homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje rezultate ispitivanja otpora zraka pojedinačnih ispitnih vozila dobivene u skladu s člankom 10. kako bi se utvrdilo postoji li odstupanje vrijednosti emisija CO_2 u predmetnoj porodici po otporu zraka za provjeru u uporabi na kojoj se provode ispitivanja otpora zraka, i to primjenom metode iz Priloga II.

2. Ako porodica po otporu zraka za provjeru u uporabi dobije neprolaznu ocjenu u statističkoj procjeni iz Priloga II., homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje razinu odstupanja otpora zraka kao prosječnu vrijednost za C_dA_{ratio} ($average_{ratio}$) u skladu s Prilogom II. za rezultate ispitivanja otpora zraka.

Članak 12.

Ispitni uvjeti za ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume

1. Koeficijent otpora kotrljanja gume utvrđuje se u skladu s postupkom mjerenja koeficijenta otpora kotrljanja gume iz točke 3.2. Priloga X. Uredbi (EU) 2017/2400 u verziji koja je na snazi u trenutku certifikacije ispitnih guma.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj osigurava da se gume ispituju u referentnom laboratoriju ili laboratoriju kandidatu kako je definiran u odjeljku 1. točkama 1. i 2. Priloga V. Uredbi (EU) 2020/740.

Članak 13.

Rezultat ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume za pojedinačnu ispitnu gumu

Za svaku pojedinačnu ispitnu gumu na kojoj se provodi ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje rezultat tog ispitivanja („RRC_{ratio}") kao omjer vrijednosti koeficijenta otpora kotrljanja gume utvrđene u skladu s člankom 12. („$RRC_{in\text{-}service\ verification}$") ove Uredbe i deklarirane vrijednosti tog koeficijenta („$RRC_{declared}$") iz točke 7.1. certifikata o karakteristikama povezanima s emisijama CO_2 i potrošnjom goriva, u skladu s Dodatkom 1. Prilogu X. Uredbi (EU) 2017/2400.

Članak 14.

Statistička procjena rezultata ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume i izračun razine odstupanja

1. Homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje rezultate ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume pojedinačnih ispitnih guma dobivene u skladu s člankom 13. kako bi se utvrdilo postoji li odstupanje vrijednosti emisija CO_2 u predmetnoj porodici guma za provjeru u uporabi na kojoj se provode ispitivanja tog koeficijenta, i to primjenom metode iz Priloga II.

2. Ako porodica guma za provjeru u uporabi dobije neprolaznu ocjenu u statističkoj procjeni iz Priloga II., homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje razinu odstupanja koeficijenta otpora kotrljanja gume kao prosječnu vrijednost za RRC_{ratio} ($average_{ratio}$) u skladu s Prilogom II. za rezultate ispitivanja tog koeficijenta.

Članak 15.

Ispitni uvjeti za ispitivanja mase

1. U slučaju motornog vozila ispitivanje mase sastoji se od utvrđivanja „korigirane stvarne masa vozila" vaganjem ispitnog vozila i primjenom ispravaka iz odjeljka 2. točke 4. Priloga III. Uredbi (EU) 2017/2400 ili, u slučaju prikolice, utvrđivanja „ispravljene mase prikolice u voznom stanju" vaganjem ispitnog vozila i primjenom ispravaka iz odjeljka 3. tablice 1. u Prilogu III. Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj osigurava sukladnost vage sa zahtjevima iz Direktive 2014/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([10]).

3. Svi dodatni dijelovi koji se ne uzimaju u obzir za ispravke iz stavka 1. ovog članka uklanjaju se ili se njihova masa oduzima od mase utvrđene u skladu sa stavkom 1.

4. Ako nije ugrađena sva standardna oprema, odgovarajuća masa elemenata konstrukcije koji nedostaju navedenih u točki 4.2. u Prilogu III. Uredbi (EU) 2017/2400 dodaje se kako je opisano u točki 4.3. tog priloga.

Članak 16.

Rezultat ispitivanja mase pojedinačnog ispitnog vozila

1. Za svako pojedinačno ispitno vozilo na kojem se provodi ispitivanje mase homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje rezultat ispitivanja mase ($mass_{ratio}$) kao omjer „korigirane stvarne mase vozila" utvrđene u skladu s člankom 15. ove Uredbe ($mass_{in\text{-}service\ verification}$) i „korigirane stvarne mase" tog vozila ($mass_{declared}$) navedene u unosu 1.1.8. u dokumentu s informacijama za kupca u skladu s odjeljkom 3. dijelom II. Priloga IV. Uredbi (EU) 2017/2400.

2. U slučaju prikolice, za svako pojedinačno ispitno vozilo na kojem se provodi ispitivanje mase homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje rezultat ispitivanja mase ($mass_{ratio}$) kao omjer „ispravljene mase prikolice u voznom stanju" utvrđene u skladu s člankom 15. ove Uredbe ($mass_{in\text{-}service\ verification}$) i „ispravljene mase u voznom stanju" te prikolice ($mass_{declared}$) kako je navedeno u unosu 1.1.10. u dokumentu s informacijama za kupca u skladu s dijelom II. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362.

([10]) Direktiva 2014/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje neautomatskih vaga na tržište (SL L 96, 29.3.2014., str. 107., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Članak 17.

Statistička procjena rezultata ispitivanja mase i izračun razine odstupanja

1. Homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje rezultate ispitivanja mase pojedinačnih ispitnih vozila dobivene u skladu s člankom 16. kako bi utvrdilo postoji li odstupanje vrijednosti emisija CO_2 za sva vozila tog proizvođača, i to primjenom metode iz Priloga II.

2. Ako proizvođač vozila dobije neprolaznu ocjenu u statističkoj procjeni iz Priloga II., homologacijsko tijelo odobritelj utvrđuje razinu odstupanja mase kao prosječnu vrijednost za $mass_{ratio}$ ($average_{ratio}$) kako je definirano u Prilogu II. za rezultate ispitivanja mase.

Članak 18.

Ispitni uvjeti za ispitivanja radi pronalaženja umjetnih strategija

Homologacijsko tijelo odobritelj provjerava prisutnost umjetnih strategija u ispitnom vozilu odabranom u skladu s člankom 5. ove Uredbe, i to provedbom barem sljedećih ispitivanja:

(a) ispitivanja na temelju ispitne provjere;

(b) ispitivanja na temelju ispitne provjere u uvjetima ispitivanja postavljenima izvan granica utvrđenih u Prilogu X.a Uredbi (EU) 2017/2400 ili bilo kojeg drugog ispitivanja u kojem zbog uvjeta ispitivanja ne dolazi do znatne promjene fizičkog odaziva vozila ili bilo kojeg njegovog podsustava.

Članak 19.

Procjena rezultata ispitivanja radi pronalaženja umjetnih strategija i izračun razine odstupanja

1. Homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje rezultate ispitivanja provedenih u skladu s člankom 18. ove Uredbe radi procjene rizika od prisutnosti umjetnih strategija u ispitnom vozilu, i to usporedbom $C_{VTP,\ ratio}$ utvrđenog u skladu s točkom 7.2.2. Priloga X.a Uredbi (EU) 2017/2400 i dobivenog u okviru ispitivanja iz članka 18. točke (b) ove Uredbe s $C_{VTP,\ ratio}$ dobivenim u okviru ispitivanja iz članka 18. točke (a) ove Uredbe. Osim toga, homologacijsko tijelo odobritelj ocjenjuje sva ostala relevantna ispitivanja provedena na predmetnom vozilu.

2. Homologacijsko tijelo odobritelj u izvješću o ispitivanju opisuje kriterije primijenjene za ocjenjivanje provedeno u skladu sa stavkom 1. U tu se svrhu umjetnim strategijama smatra svaki softver, logika upravljanja, hardver ili sastavni dio ugrađen u vozilo ili povezan s vozilom koji smanjuje vrijednosti emisija CO_2 ili potrošnje goriva tog vozila u ispitivanjima koja se provode za potrebe certifikacije emisija CO_2, ali ne funkcionira jednako dobro dok je vozilo u uporabi, uzimajući pritom u obzir razliku između uvjeta ispitivanja i uvjeta u uporabi, osim ako to nejednako funkcioniranje proizlazi iz zahtjeva utvrđenih u pravu Unije ili je opravdano potrebom da se vozilo zaštiti od neposredne štete ili da se osigura siguran rad vozila.

3. Ako na temelju procjene u skladu sa stavkom 1. homologacijsko tijelo odobritelj zaključi da postoji velik rizik da su u ispitnom vozilu prisutne umjetne strategije, ono uz ispitivanja provedena u skladu s člankom 18. određuje i provodi poseban program ispitivanja kako bi se utvrdila prisutnost ili odsutnost umjetne strategije. Na zahtjev homologacijskog tijela odobritelja proizvođač dostavlja cijeli relevantan softverski kod kako bi se utvrdila prisutnost ili odsutnost umjetne strategije.

4. Ako homologacijsko tijelo odobritelj zaključi da su umjetne strategije prisutne, utvrđuje u kojim vozilima i kolika su odstupanja vrijednosti emisija CO_2 usporedbom vrijednosti emisija $CO_{2\ s}$ umjetnim strategijama i bez njih. Ako se razina tog odstupanja ne može utvrditi na temelju ispitivanja provedenih u skladu s člankom 18. i, ako je primjenjivo, stavkom 3. ovog članka, smatra se da odstupanje vrijednosti emisija CO_2 iznosi 10 % vrijednosti emisija CO_2 referentnih emisija CO_2 predmetne podskupine vozila.

Članak 20.

Izvješće o ispitivanju

1. Homologacijsko tijelo odobritelj u izvješća o ispitivanju iz članka 5. stavka 1. Delegirane uredbe (EU) 2024/1127 za svaku ispitanu porodicu uključuje barem sljedeće informacije:

(a) vrstu provedenih ispitivanja;

(b) kontrolni popis za vozilo;

(c) uvjete ispitivanja;

(d) rezultate ispitivanja svakog pojedinačnog ispitnog vozila ili gume;

(e) statističku procjenu rezultata ispitivanja;

(f) ako je primjenjivo, izračun razine odstupanja;

(g) kad je riječ o ispitivanju radi pronalaženja umjetnih strategija: kriterije korištene za procjenu rezultata ispitivanja.

2. U roku od 20 radnih dana od završetka ispitivanja homologacijsko tijelo odobritelj proizvođaču predmetnih vozila ili guma stavlja na raspolaganje izvješće o ispitivanju i šalje ga u šifriranom obliku na namjenski poslužitelj Komisije, zajedno sa sljedećim podacima za svako pojedinačno ispitno vozilo ili gumu:

(a) za svako provedeno ispitivanje na temelju ispitne provjere, podacima navedenima u točki 1. Priloga IV. ovoj Uredbi;

(b) za svako provedeno ispitivanje otpora zraka, podacima navedenima u točki 2. Priloga IV. ovoj Uredbi;

(c) za svako provedeno ispitivanje otpora zraka metodom CFD, podacima i izračunima navedenima u Dodatku 10. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400;

(d) za svako provedeno ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume, podacima navedenima u točki 3. Priloga IV. ovoj Uredbi;

(e) za svako provedeno ispitivanje mase, podacima navedenima u točki 4. Priloga IV. ovoj Uredbi.

Podaci i parametri iz točaka od (a) do (e) ne objavljuju se.

Ako su svi podaci za sva ispitana vozila ili gume jedne porodice ispravno preneseni, s poslužitelja Komisije šalje se potvrda o primitku subjektu koji je poslao podatke.

Članak 21.

Zaključci homologacijskog tijela odobritelja

1. Ako rezultati provjere u uporabi pokažu da nema odstupanja vrijednosti emisija CO_2, homologacijsko tijelo odobritelj zaključuje da ne postoji neusklađenost između vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca te taj zaključak navodi u izvješću o ispitivanju.

2. Ako rezultati provjere u uporabi pokažu da postoji odstupanje vrijednosti emisija CO_2, proizvođač može osporiti te rezultate u roku od 20 radnih dana od primitka izvješća o ispitivanju tako da dostavi dokaze o usklađenosti vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca. Proizvođač može zatražiti produljenje za 20 radnih dana kako bi dostavio te dokaze.

Ako proizvođač ne podnese nikakav prigovor, smatra se da je prihvatio rezultate provjere u uporabi.

3. Uzimajući u obzir dokaze koje proizvođač dostavi u skladu sa stavkom 2., homologacijsko tijelo odobritelj donosi zaključak o tome je li provjerom u uporabi utvrđena neusklađenost vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca ili prisutnost umjetnih strategija.

Homologacijsko tijelo odobritelj svoj zaključak prosljeđuje tom proizvođaču i Komisiji najkasnije 40 radnih dana ili, u slučaju produljenja u skladu sa stavkom 2., najkasnije 80 radnih dana nakon što proizvođaču pošalje izvješće o ispitivanju u skladu sa stavkom 2.

4. Zaključci homologacijskog tijela odobritelja iz stavka 3. moraju sadržavati barem sljedeće informacije:

(a) ako homologacijsko tijelo odobritelj utvrdi da ne postoji neusklađenost između vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca ili ne može utvrditi prisutnost umjetnih strategija:

   i. vrstu ispitivanja i relevantnu porodicu;

   ii. razloge za zaključak da odstupanje vrijednosti emisija CO_2 utvrđeno provjerom u uporabi ne dovodi do neusklađenosti između vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca;

(b) ako homologacijsko tijelo odobritelj utvrdi da postoji neusklađenost između vrijednosti emisija CO_2 dobivenih provjerom u uporabi i vrijednosti navedenih u dokumentu s informacijama za kupca ili da su prisutne umjetne strategije:

   i. vrstu ispitivanja i relevantnu porodicu;

   ii. razinu odstupanja kako je prijavljena u skladu s člankom 20. stavkom 1. točkom (e);

   iii. ako je primjenjivo, otkrivene umjetne strategije.

5. Homologacijsko tijelo odobritelj do 30. rujna svake kalendarske godine objavljuje pregled provjera u uporabi provedenih u prethodnom razdoblju izvješćivanja i svoje zaključke donesene u tom razdoblju, kako je navedeno u stavcima 1. i 3., i to korištenjem obrasca iz Priloga V. Za ispitivanja u sklopu provjere u uporabi za koja se zaključak ne utvrdi do objave pregleda zaključak se uključuje u sljedeći godišnji pregled.

Članak 22.

Razina odstupanja vrijednosti emisija CO_2 i utvrđivanje relevantnih vozila

Ako je homologacijsko tijelo odobritelj donijelo zaključak iz članka 21. stavka 4. točke (b), Komisija utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 i sva relevantna vozila kako slijedi:

(a) za porodicu za ispitnu provjeru razina odstupanja vrijednosti emisija CO_2 jednaka je razini odstupanja iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke ii. ove Uredbe koju je utvrdilo homologacijsko tijelo odobritelj. Relevantna vozila su sva vozila porodice za ispitnu provjeru koja imaju istu kombinaciju motora i mjenjača. Ako se istragom u skladu s člankom 8. stavkom 2. točkom (b) utvrdi da je uzrok neprolazne ocjene iz te odredbe sastavni dio naveden u članku 12. stavku 1. točkama od (a) do (f), (h) i (j) Uredbe (EU) 2017/2400, relevantna su sva vozila s tim sastavnim dijelom;

(b) za porodicu po otporu zraka za provjeru u uporabi Komisija utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 za svaku podskupinu vozila te porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi tako što ponavlja simulaciju referentnog modela u simulacijskom alatu na temelju deklarirane vrijednosti i korigirane vrijednosti otpora zraka. Korigirana vrijednost otpora zraka $C_dA_{declared}$ množi se s razinom odstupanja iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke ii. Relevantna vozila su sva vozila predmetne porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke i. i sva vozila za koja je vrijednost otpora zraka prenesena iz porodice po otporu zraka u okviru te porodice po otporu zraka za provjeru u uporabi;

(c) za porodicu po CFD-u Komisija utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 za svaku podskupinu vozila i svaku porodicu po otporu zraka u okviru te porodice po CFD-u tako što ponavlja simulaciju referentnog modela u simulacijskom alatu na temelju deklarirane vrijednosti i korigirane vrijednosti otpora zraka. Korigirana vrijednost otpora zraka jednaka je vrijednosti otpora zraka za osnovno vozilo (najnepovoljniji slučaj) svake porodice po otporu zraka ili, ako je ta vrijednost utvrđena simulacijom CFD-a, zadanoj vrijednosti za tu porodicu po otporu zraka umanjenoj za deklariranu vrijednost otpora zraka za svako relevantno vozilo. Relevantna vozila su sva vozila iz te porodice po CFD-u i sva vozila za koja je vrijednost otpora zraka prenesena iz porodice po otporu zraka u okviru te porodice po CFD-u;

(d) za porodicu guma za provjeru u uporabi Komisija utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 za svaku podskupinu vozila te porodice guma za provjeru u uporabi tako što ponavlja simulaciju referentnog modela u simulacijskom alatu na temelju deklarirane vrijednosti i korigirane vrijednosti koeficijenta otpora kotrljanja. Korigirana vrijednost koeficijenta otpora kotrljanja $RRC_{declared}$ množi se s razinom odstupanja iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke ii. Relevantna su sva vozila registrirana nakon 1. srpnja 2025. s gumama iz predmetne porodice guma za provjeru u uporabi iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke i.;

(e) za ispitivanje mase Komisija utvrđuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 tako što ponavlja simulaciju modela prosjeka voznog parka u simulacijskom alatu na temelju deklarirane vrijednosti i korigirane vrijednosti mase za svaku podskupinu vozila predmetnog proizvođača. Korigirana vrijednost mase $mass_{declared}$ množi se s razinom odstupanja iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke ii. Relevantna vozila su sva vozila predmetnog proizvođača;

(f) ako je prisutna umjetna strategija u skladu sa zaključkom iz članka 21. stavka 4. točke (b), razina odstupanja vrijednosti emisija CO_2 jednaka je razini odstupanja iz članka 21. stavka 4. točke (b) podtočke ii. Relevantna vozila utvrđuju se na temelju zaključka iz članka 21. stavka 4. točke (b).

Članak 23.

Izračun i korekcija prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača

1. Ako je homologacijsko tijelo odobritelj donijelo zaključak iz članka 21. stavka 4. točke (b) ove Uredbe, Komisija za razdoblje izvješćivanja za godinu u kojoj je zaključak donesen i za sljedeća razdoblja izvješćivanja primjenjuje razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 na relevantna vozila, kako su utvrđeni u skladu s člankom 22., za izračun prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača u skladu s člankom 4. Uredbe (EU) 2019/1242.

2. Komisija razinu odstupanja vrijednosti emisija CO_2 primjenjuje i na relevantna vozila, kako su utvrđeni u skladu s člankom 22., za korekciju prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača za deset razdoblja izvješćivanja prije razdoblja izvješćivanja godine u kojoj je zaključak donesen, ali ne prije razdoblja izvješćivanja 2025.

Članak 24.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. siječnja 2025.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

NAJMANJI BROJ ODABRANIH PORODICA

1. Za proizvođače vozila:

Tablica 1.

Broj porodica za koje se provode odgovarajuća ispitivanja u sklopu provjere u uporabi na pojedinačnim vozilima i gumama

Ukupan broj vozila u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400	Broj porodica za ispitnu provjeru (ispitivanje na temelju ispitne provjere)	Broj porodica po otporu zraka (ispitivanje otpora zraka)	Broj porodica guma za provjeru u uporabi (ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume)
5 000 – 20 000	1	1	1
20 001 – 40 000	1	1	2
Više od 40 000	2	2	3

2. Za proizvođače prikolica:

Tablica 2.

Broj porodica guma za provjeru u uporabi za koje se provode odgovarajuća ispitivanja u sklopu provjere u uporabi na pojedinačnim gumama

Ukupan broj prikolica u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362	Broj porodica guma za provjeru u uporabi (ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume)
Do 10 000	1
Više od 10 000	2

PRILOG II.

STATISTIČKA PROCJENA ISPITIVANJA

1. **Polazna točka**

Polazna točka za statističku procjenu rezultata ispitivanja sljedeće su vrijednosti, izračunane za najmanji broj pojedinačnih ispitnih vozila ili guma:

1. za ispitivanja na temelju ispitne provjere, vrijednost „$C_{VTP,\ ratio}$" izračunana u skladu s člankom 7. za N = 1;
2. za ispitivanja otpora zraka, vrijednost „C_dA_{ratio}" izračunana u skladu s člankom 10. stavkom 2. za N = 1;
3. za ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume, vrijednost „RRC_{ratio}" izračunana u skladu s člankom 13. za N = 3;
4. za ispitivanja mase, vrijednost „$mass_{ratio}$" izračunana u skladu s člankom 16. za N = 3.

Homologacijsko tijelo odobritelj primjenom kriterija iz točke 3. u ovom Prilogu utvrđuje je li potrebno ispitati dodatna vozila ili gume.

2. **Statistički parametri**

Za ukupan broj ispitanih vozila ili guma (N) prosjek (X_{tests}) i standardna devijacija (s) rezultata ispitivanja utvrđuju se primjenom sljedećih formula:

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

i

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

pri čemu:

x_i je omjer izračunan za pojedinačno ispitno vozilo ili gumu i:

— $C_{VTP,\ ratio}$ za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere u skladu s člankom 7.,

— C_dA_{ratio} za rezultate ispitivanja otpora zraka u skladu s člankom 10. stavkom 2.,

— RRC_{ratio} za rezultate ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume u skladu s člankom 13.,

— $mass_{ratio}$ za rezultate ispitivanja mase u skladu s člankom 16.

3. **Procjena**

Za svako dodatno ispitano vozilo ili gumu vrijednost X_{tests} procjenjuje se kako je navedeno u nastavku da bi se došlo do jednog od sljedećih zaključaka za predmetnu porodicu vozila ili guma:

1. prolazna ocjena za porodicu ako je $X_{tests} \leq$ bound $_P$
2. neprolazna ocjena za porodicu ako je $X_{tests} >$ bound $_F$
3. ispitati dodatno vozilo ili gumu ako je $bound_P < X_{tests} \leq bound_F$

pri čemu:

bound $_P$ i *bound* $_F$ za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere i rezultate ispitivanja otpora zraka navedeni su u tablici 1 ovog Priloga,

bound $_P$ i *bound* $_F$ za rezultate ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume i rezultate ispitivanja mase navedeni su u tablici 2 ovog Priloga,

s je standardna devijacija utvrđena u skladu s točkom 2. ovog Priloga,

A je 1,03 za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere,

A je $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ za rezultate ispitivanja otpora zraka,

pri čemu:

N_x je broj ispitanih vozila s datumom prve registracije od 1. srpnja 2027. nadalje,

N_y je broj ispitanih vozila s datumom prve registracije prije 1. srpnja 2027.,

A je 1,03 za rezultate ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume,

A je $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$ za rezultate ispitivanja mase,

pri čemu:

N_x je broj ispitanih vozila s datumom prve registracije od 1. srpnja 2027. nadalje,

N_y je broj ispitanih vozila s datumom prve registracije prije 1. srpnja 2027.

Tablica 1.

Vrijednosti bound $_P$ i bound $_F$ za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere i rezultate ispitivanja otpora zraka

Broj ispitanih vozila	bound $_P$	bound $_F$
1	*A* – 0,03	*A* + 0,07
2	*A* – 0,03	*A* + 0,05
3	*A* – 0,8027 * s	*A* + 0,7325 * s
4	*A* – 0,3973 * s	*A* + 0,2233 * s
5	*A*	*A*

Tablica 2.

Vrijednosti bound $_P$ i bound $_F$ za rezultate ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume i rezultate ispitivanja mase

Broj ispitanih vozila	bound $_P$	bound $_F$
3	*A* – 2,2655 * s	*A* + max{1,1062, (0,02 / s)} * s
4	*A* – 1,5093 * s	*A* + 0,5970 * s
5	*A* – 1,1230 * s	*A* + 0,3737 * s
6	*A* – 0,8196 * s	*A* + 0,2430 * s
7	*A* – 0,5944 * s	*A* + 0,1548 * s
8	*A* – 0,3866 * s	*A* + 0,0902 * s
9	*A* – 0,1873 * s	*A* + 0,0402 * s
10	*A*	*A*

4. **Izračun razine odstupanja**

Za izračun razine odstupanja $average_{ratio}$ definira se kao X_{tests} za ukupan broj ispitanih vozila nakon što porodica vozila ili guma ne dobije prolaznu ocjenu u skladu s točkom 3. podtočkom 2. ovog Priloga:

$average_{ratio} = X_{tests}$.

PRILOG III.

KONTROLNI POPIS ZA VOZILA ODABRANA ZA ISPITIVANJA U SKLOPU PROVJERE U UPORABI

1. **Definicije**

Za potrebe ovog Priloga primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „kriteriji za isključenje” znači da se, ako je opisani uvjet ispunjen (odgovor na pitanje je „da”), vozilo ne može odabrati za ispitivanje u sklopu provjere u uporabi;
2. „povjerljivo” znači da homologacijsko tijelo odobritelj prema potrebi čuva te informacije, ali ih ne uključuje u izvješće o ispitivanju koje se podnosi Komisiji.

2. **Karakteristike vozila**

2.1. Sljedeće se informacije bilježe i navode u izvješću o ispitivanju:

2.1.1.	Identifikacijski broj vozila (VIN)	POVJERLJIVO
2.1.2.	Kilometraža [km]	
2.1.3.	Datum prve registracije	
2.1.4.	Kriptografski kontrolni identifikacijski broj (*hash*) proizvođačeve evidencijske datoteke	POVJERLJIVO

2.2. Provjeravaju se sljedeći kriteriji za isključenje:

		Da/Ne
2.2.1.	Kilometraža: *Je li kilometraža u skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 595/2009 manja od 25 000 km ili veća od 160 000/300 000/700 000 km?*	
2.2.2.	Datum prve registracije: *Je li taj datum više od 5/6/7 godina, kako je navedeno u članku 4. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 595/2009, raniji od datuma odabira vozila?*	

3. **Intervju s vlasnikom / korisnikom vozila**

(Vlasnik ne smije biti upoznat s posljedicama odgovora)

3.1. Bilježe se sljedeće informacije:

3.1.1.	Ime i prezime vlasnika	POVJERLJIVO
3.1.2.	Kontakt (adresa/telefon)	POVJERLJIVO

3.2. Provjeravaju se sljedeći kriteriji za isključenje:

	Neovlašteno korištenje vozila	**Da/Ne**
3.2.1.	Je li u vozilu prevožen teret čija težina premašuje proizvođačeve specifikacije?	
3.2.2.	Je li vozilo korišteno za utrke ili motorne sportove?	
3.2.3.	Je li vozilo više od 10 % vremena vožnje korišteno u državi koja nije država članica EU-a?	

	Neovlašteno korištenje vozila	**Da/Ne**
3.2.4.	Je li u vozilu korištena pogrešna vrsta goriva (npr. benzin umjesto dizela) ili gorivo EU kvalitete koje nije tržišno dostupno (gorivo nabavljeno na crnom tržištu ili mješavina goriva)?	
3.2.5.	Je li korišten dodatak gorivu koji proizvođač nije odobrio?	
	Neovlašteni popravci	
3.2.6.	Je li vozilo održavano na način koji nije u skladu s uputama proizvođača?	
3.2.7.	Jesu li obavljeni neovlašteni veći popravci motora ili vozila?	
3.2.8.	Je li vozilo sudjelovalo u težoj nesreći?	
	Neovlaštene promjene	
3.2.9.	Jesu li na vozilu izvođeni zahvati kako bi mu se povećala snaga?	
3.2.10.	Je li s vozila trajno uklonjen bilo koji dio sustava za naknadnu obradu emisija?	
3.2.11.	Je li u vozilo ugrađena bilo kakva nedopuštena naprava povezana s emisijama (poništavač ili simulator sustava za AdBlue itd.)?	

4. **Pregled vozila**

4.1. U izvješću o ispitivanju navode se sljedeće informacije:

4.1.1.	Brojčane oznake i kontrolni brojevi softvera i umjeravanja kontrolnog modula pogonskog sklopa	
4.1.2.	Rezultati OBD-a	Očitati dijagnostičke kodove neispravnosti i ispisati popis neispravnosti ([1]).
4.1.3.	Upit za servisni način rada OBD-a br. 09	Očitati servisni način rada br. 09 i zabilježiti informacije.
4.1.4.	Servisni način rada OBD-a br. 07	Očitati servisni način rada br. 07 i zabilježiti informacije.
4.1.5.	Slike ispitivanog vozila, uključujući podvozje	

([1]) Svi sustavi moraju biti dio dijagnosticiranja putem OBD-a, a „popis neispravnosti / informacije o otkrivenim i dijagnosticiranim neispravnostima" moraju biti uključeni u izvješće o ispitivanju.
Napomena: *sve provjere za koje je potrebno povezivanje s OBD-om trebaju se provesti prije i poslije ispitivanja emisija.*

4.2. Provjeravaju se sljedeći kriteriji za isključenje:

		Da/Ne
4.2.1.	SAMO za ispitivanja na temelju ispitne provjere: Javlja li svjetlosno upozorenje na ploči s instrumentima da vozilo ili sustav za naknadnu obradu ispušnih plinova ima neispravnost koja se ne može ukloniti uobičajenim održavanjem? (Npr. svjetlosno upozorenje na neispravnost ili za potrebno servisiranje motora?)	
4.2.2.	SAMO za ispitivanja na temelju ispitne provjere: Jesu li u kasnijoj fazi proizvodnje izvršene preinake relevantne za rezultate ispitivanja na temelju ispitne provjere koje ne omogućuju vraćanje konfiguracije pogonskog sklopa navedene u dokumentu s informacijama za kupca?	

		Da/Ne
4.2.3.	SAMO za ispitivanja otpora zraka: Jesu li izvršene promjene aerodinamičke konfiguracije koje ne omogućavaju vraćanje aerodinamičke konfiguracije navedene u dokumentu s informacijama za kupca?	

4.3. Ako sljedeći uvjeti nisu ispunjeni, vozilo se ipak može odabrati pod uvjetom da se prije provođenja ispitivanja u sklopu provjera u uporabi poduzmu odgovarajuće mjere:

	Provjera koju treba izvršiti	Utvrđeni problem i mjere koje treba poduzeti
4.3.1.	Razina goriva u spremniku	*Ako je uključen indikator rezerve, napunite vozilo gorivom prije ispitivanja.*
4.3.2.	Dizelska ispušna tekućina (AdBlue)	*Ako nakon pokretanja motora svijetli indikator SCR-a, prije ispitivanja vozila potrebno je dopuniti AdBlue ili obaviti popravak.*
4.3.3.	Filtar zraka i filtar ulja *Provjerite ima li na filtrima tragova onečišćenja i oštećenja*	*Zamijenite filtre ako su oštećeni ili jače onečišćeni ili ako je do sljedeće preporučene zamjene ostalo manje od 800 km.*
4.3.4.	Provjera razina i razreda tekućina *Provjerite maksimalnu i minimalnu razinu tekućina (motorno ulje, rashladna tekućina)*	*Dopunite ih ako su ispod minimalne razine.* *Ako razred tekućina nije odgovarajući, zamijenite ih.*
4.3.5.	Kabel za paljenje (vanjski izvor paljenja) *Provjerite svjećice, kabele itd.*	*Ako su oštećeni, zamijenite ih.*
4.3.6.	Servis *Provjerite je li do sljedećeg planiranog servisa ostalo manje od 800 km*	*Ako jest, obavite servis.*
4.3.7.	SAMO za ispitivanja otpora zraka: *Provjerite jesu li podešenost ovjesa i podesiva visina vozila / razmak od tla izvan prihvatljivog raspona.*	*Ako jesu, prilagodite podešenost ovjesa i visinu vozila / razmak od tla tako da budu unutar prihvatljivog raspona.*
4.3.8.	SAMO za ispitivanja otpora zraka: *Provjerite je li standardna nadogradnja ugrađena u skladu s Prilogom VIII. Uredbi (EU) 2017/2400*	*Ako nije, ugradite standardnu nadogradnju.*

PRILOG IV.

PODACI ISPITIVANJA U SKLOPU PROVJERE U UPORABI KOJE TREBA DOSTAVITI

1. **Podaci ispitivanja u sklopu provjere u uporabi koje treba dostaviti za ispitivanje na temelju ispitne provjere**

Podaci koje treba dostaviti podaci su iz izvješća o ispitivanju iz članka 20. stavka 1. Uredbe (EU) 2017/2400.

Osim tih, treba dostaviti i sljedeće podatke:

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
1	Homologacijsko tijelo odobritelj odgovorno za ispitivanje u sklopu provjere u uporabi	—	—	
2	Broj vozila	—	—	Redoslijed vozila (1, 2, 3, ... 10) u statističkoj procjeni
3	Ukupan broj ispitanih vozila	—	—	Ukupan broj vozila obuhvaćenih statističkom procjenom opisanom u Prilogu I.
4	Odluka o prolaznoj/neprolaznoj ocjeni	—	—	Prolazna ili neprolazna ocjena za ispitivanje

2. **Podaci ispitivanja u sklopu provjere u uporabi koje treba dostaviti za ispitivanje otpora zraka**

Podaci koje treba dostaviti su podaci navedeni u Dodatku 2. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400.

Osim tih, treba dostaviti i sljedeće podatke:

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
1	Homologacijsko tijelo odobritelj odgovorno za ispitivanje u sklopu provjere u uporabi	—	—	
2	Broj vozila	—	—	Redoslijed vozila (1, 2, 3, ... 10) u statističkoj procjeni
3	Ukupan broj ispitanih vozila	—	—	Ukupan broj vozila obuhvaćenih statističkom procjenom opisanom u Prilogu I.
4	Identifikacijski broj vozila (VIN)	—	—	VIN odabranog vozila
5	Stanje brojača kilometara na početku ispitivanja u sklopu provjere u uporabi	km		
6	Ispitna staza na kojoj su provedena ispitivanja	—		
7	Ukupna masa vozila tijekom mjerenja	kg	—	Stvarna masa vozila tijekom mjerenja
8	Najveća visina vozila tijekom mjerenja	m	—	
9	Prosječna temperatura okoline tijekom prvog ispitivanja na maloj brzini	°C	—	

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
10	Prosječna brzina vozila tijekom ispitivanja na velikoj brzini	km/h	—	
11	Umnožak koeficijenta otpora (C_d) i površine poprečnog presjeka (A_{cr}) za nulti bočni vjetar $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Umnožak koeficijenta otpora (C_d) i površine poprečnog presjeka (A_{cr}) za prosječni bočni vjetar tijekom ispitivanja na stalnoj brzini $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Prosječni kut skretanja tijekom ispitivanja na stalnoj brzini β	°	—	
14	Broj verzije alata za predobradu podataka otpora zraka	—	—	
15	Rezultat ispitivanja otpora zraka (C_dA_{ratio})	—	—	Kako je definirano u članku 10.
16	Kriptografski kontrolni identifikacijski broj (*hash*) proizvođačeve evidencijske datoteke		—	
17	Deklarirani C_dA	m^2	—	Deklarirana vrijednost za porodicu po otporu zraka
18	Odluka o prolaznoj/neprolaznoj ocjeni	—	—	Prolazna ili neprolazna ocjena za ispitivanje

Osim navedenoga, za ispitivanje otpora zraka metodom CFD dostavljaju se i podaci i izračuni navedeni u točki 2. Dodatka 10. Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2017/2400.

3. **Podaci ispitivanja u sklopu provjere u uporabi koje treba dostaviti za ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume**

Podaci koje treba dostaviti su podaci navedeni u Dodatku 2. Prilogu X. Uredbi (EU) 2017/2400.

Osim tih, treba dostaviti i sljedeće podatke:

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
1	Homologacijsko tijelo odobritelj odgovorno za ispitivanje u sklopu provjere u uporabi	—	—	
2	Ime i lokacija laboratorija koji provodi ispitivanje u sklopu provjere u uporabi			
3	Broj gume	—	—	Redoslijed guma (1, 2, 3, ... 10) u statističkoj procjeni
4	Ukupan broj ispitanih guma	—	—	Ukupan broj guma uključenih u statističku procjenu opisanu u Prilogu I.
5	Certifikacijski broj gume			U skladu s Dodatkom 4. Prilogu X. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
6	Kontrolni identifikacijski broj (*hash*) certifikata za gume			
7	Ime i lokacija laboratorija za certifikaciju			
8	Rezultat ispitivanja koeficijenta otpora kotrljanja gume (RRC_{ratio})			Kako je definirano u članku 13. ove Uredbe
9	Odluka o prolaznoj/neprolaznoj ocjeni	—		Prolazna ili neprolazna ocjena za ispitivanje

4. **Podaci ispitivanja u sklopu provjere u uporabi koje treba dostaviti za ispitivanje mase**

Dostavljaju se sljedeći podaci:

Br.	Parametri	Jedinica	Izvor	Napomene
1	Homologacijsko tijelo odobritelj odgovorno za ispitivanje u sklopu provjere u uporabi	—	—	
2	Broj vozila	—	—	Redoslijed vozila (1, 2, 3, ... 10) u statističkoj procjeni
3	Ukupan broj ispitanih vozila	—	—	Ukupan broj vozila obuhvaćenih statističkom procjenom opisanom u Prilogu I.
4	Ime i adresa proizvođača vozila			
5	Identifikacijski broj vozila (VIN)			
6	Stanje brojača kilometara na početku ispitivanja u sklopu provjere u uporabi	km		
7	Model vozila			
8	Kategorija vozila			
9	Osovinska konfiguracija			
10	Ukupna najveća dopuštena masa opterećenog vozila			
11	Skupina vozila			
12	Kriptografski kontrolni identifikacijski broj (*hash*) proizvođačeve evidencijske datoteke			
13	Izmjerena korigirana stvarna masa vozila	kg		U skladu s člankom 15.
14	Deklarirana korigirana stvarna masa vozila	kg	1.1.8. u dokumentu s informacijama za kupca	U skladu s člankom 16.
15	Rezultat ispitivanja mase ($mass_{ratio}$)			Kako je definirano u članku 14.
16	Odluka o prolaznoj/neprolaznoj ocjeni			Prolazna ili neprolazna ocjena za ispitivanje

PRILOG V.

FORMAT IZVJEŠĆIVANJA ZA GODIŠNJI PREGLED PROVJERA U UPORABI

A. *Opće informacije*

(1)	Homologacijsko tijelo odobritelj	
(2)	Datum godišnjeg pregleda	
(3)	Razdoblje izvješćivanja u predmetnoj godini	
(4)	Ukupan broj vozila po proizvođaču za prosjek tri razdoblja izvješćivanja koja prethode provjeri u uporabi	
(5)	Minimalni broj odabranih porodica za ispitnu provjeru / porodica po otporu zraka / porodica guma za provjeru u uporabi	
(6)	Ukupan broj porodica za ispitnu provjeru / porodica po otporu zraka / porodica po CFD-u / porodica guma za provjeru u uporabi odabranih u predmetnoj godini	

B. *Popis porodica za ispitnu provjeru / porodica po otporu zraka / porodica po CFD-u / porodica guma za provjeru u uporabi odabranih za provjeru u uporabi*

— Identifikacijski broj odabrane porodice (ISV ID)

— Predmetni proizvođač vozila (OEM)

— Identifikatori porodica za ispitnu provjeru / porodica po otporu zraka / porodica po CFD-u / porodica guma za provjeru u uporabi za svaku odabranu porodicu

— Obrazloženje odabira porodica za provjeru u uporabi:

  — „procjena rizika” ako se odabir temelji na članku 3.,

  — „ostalo” ako postoje drugi razlozi (navesti u bilješci)

ISV ID	OEM	Identifikatori porodica za ispitnu provjeru / porodica po otporu zraka / porodica po CFD-u / porodica guma za provjeru u uporabi	Razlog
1			
2			
3			
…			

C. *Sažetak rezultata ispitivanja u sklopu provjere u uporabi*

— Vrsta ispitivanja: ispitna provjera, ispitivanje otpora zraka, ispitivanje otpora zraka metodom CFD, ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume, ispitivanje mase ili ispitivanje radi pronalaženja umjetnih strategija

— Najmanji broj porodica po vrsti ispitivanja (Min.), izračunan u skladu s člankom 4. stavkom 1. na temelju točke A. podtočke 4. ovog Priloga

— Ukupan broj ispitivanja po vrsti ispitivanja (Ukupno)

— Ukupan broj zaključaka po vrsti ispitivanja:

  — nema neusklađenosti (Prolazna ocjena),

  — neusklađenost (Neprolazna ocjena),

  — još nije utvrđen zaključak (Još nije utvrđeno).

Vrsta ispitivanja	Min.	Ukupno	Prolazna ocjena	Neprolazna ocjena	Još nije utvrđeno
Ispitivanje na temelju ispitne provjere					
Ispitivanje otpora zraka					
Ispitivanje otpora zraka metodom CFD					
Ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume					
Ispitivanje mase	1				
Ispitivanje radi pronalaženja umjetnih strategija	1				

D. *Detaljni rezultati ispitivanja u sklopu provjere u uporabi za predmetnu godinu*

— Identifikacijski broj odabrane porodice (ISV ID)

— Predmetni proizvođač (OEM)

— Vrsta provedenog ispitivanja (Vrsta ispitivanja): ispitna provjera, ispitivanje otpora zraka, ispitivanje otpora zraka metodom CFD, ispitivanje koeficijenta otpora kotrljanja gume, ispitivanje mase ili ispitivanje radi pronalaženja umjetnih strategija

— Datum početka ispitivanja (Datum početka) u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EU) 2024/1127

— Ime organizacije/organizacija koje provode ispitivanje (homologacijsko tijelo odobritelj ili tehnička služba) (GTAA/TS)

— Broj ispitanih vozila (Broj vozila)

— Rezultat ispitivanja svakog pojedinačnog ispitnog vozila ($average_{ratio}$)

— Zaključak ispitivanja (Zaključak/odstupanje), tj. „Prolazna ocjena”, „Neprolazna ocjena” ili „Još nije utvrđeno”, uključujući razinu odstupanja u slučaju neprolazne ocjene

— Referentni broj izvješća o ispitivanju (Ref. ispitivanja)

— Referentni broj zaključka (Ref. zaključka)

ISV ID	OEM	Vrsta ispitivanja	Datum početka	GAA/TS	Broj vozila	$average_{ratio}$	Zaključak/ odstupanje	Ref. ispitivanja	Ref. zaključka
1									
2									
3									
…									

E. *Detaljni rezultati ispitivanja u sklopu provjere u uporabi za koje je u prethodnom godišnjem pregledu naveden zaključak „Još nije utvrđeno”*

— Razdoblje izvješćivanja u predmetnoj godini (Godina)

— Ostala polja: vidjeti opise u točki D.

— Ako homologacijsko tijelo odobritelj i dalje ne može pronaći potreban broj vozila, u polju „Zaključak/ odstupanje” navodi se „nedovršeno”.

Godina	ISV ID	OEM	Vrsta ispitivanja	Datum početka	GAA/TS	Broj vozila	$average_{ratio}$	Zaključak/ odstupanje	Ref. ispitivanja	Ref. zaključka
…	…									