A BIZOTTSÁG (EU) 2025/35 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. január 13.)

az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának használat közbeni ellenőrzésére szolgáló eljárások meghatározása révén történő végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2019. június 20-i (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 9. cikke (3) bekezdésére és 13. cikke (4) bekezdése első albekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2019/1242 rendelet 9. cikke előírja a típusjóváhagyó hatóságok számára, hogy jelentsék a Bizottságnak azokat az eltéréseket, amelyeket az említett rendelet 13. cikkében foglaltaknak megfelelően végzett ellenőrzések során az üzemelő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátását illetően észlelnek a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy az ügyfél-információs dokumentumban szereplő értékekhez képest.

(2) Az (EU) 2019/1242 rendelet 13. cikke értelmében a szimulációs eszközök 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([2]) és az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelettel ([3]) összhangban való működtetésére a gyártóknak engedélyt adó típusjóváhagyó hatóságoknak (a továbbiakban: jóváhagyást megadó hatóságok) az említett gyártók tekintetében, megfelelő és reprezentatív járműminták alapján ellenőrizniük kell (a továbbiakban: használat közbeni ellenőrzés), hogy az ügyfél-információs dokumentumokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő nehézgépjárművek 595/2009/EK rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának, valamint hogy kimutatható-e a fedélzeten található, vagy a mintában szereplő járművekhez kapcsolódó bármely olyan stratégia jelenléte, amely a szén-dioxid-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás igazolása céljából elvégzett vizsgálatok vagy számítások során mesterségesen javítja a jármű teljesítményét.

(3) Az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([4]) meghatározza a használat közbeni ellenőrzés elvégzésére szolgáló eljárásokra irányadó elveket és kritériumokat.

(4) Ez a rendelet az említett irányadó elvekkel és kritériumokkal összhangban meghatározza a használat közbeni ellenőrzésre vonatkozó részletes eljárásokat.

([1]) HL L 198., 2019.7.25., 202. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO_2-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) A Bizottság (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendelete (2024. február 8.) az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a használatban lévő nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékének ellenőrzésére (használat közbeni ellenőrzés) szolgáló eljárásokra irányadó elvek és kritériumok meghatározása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L, 2024/1127, 2024.4.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Annak érdekében, hogy a használat közbeni ellenőrzést célzottan olyan járműveket vagy gumiabroncsokat magában foglaló termékcsaládokon végezzék el, amelyek esetében a legnagyobb az eltérés kockázata a szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek és az ügyfél-információs dokumentumban rögzített fajlagos szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek között, a jóváhagyást megadó hatóságnak a Bizottság által elvégzendő kockázatértékelés alapján kell kiválasztania a termékcsaládokat.

(6) Gumiabroncsok esetében, mivel egy adott, használat közbeni ellenőrzés szerinti abroncscsaládot több járműgyártó is használhat, a folyamat egyszerűsítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében célszerű úgy rendelkezni, hogy az ugyanazon használat közbeni ellenőrzés szerinti abroncscsaládba tartozó gumiabroncsok vizsgálatát az egyes használat közbeni ellenőrzési beszámolási időszakokban egyetlen jóváhagyást megadó hatóság végezhesse el. Hasonlóképpen, egy adott, az ellenőrzési vizsgálati eljárás szerinti termékcsaládot meghatározó alkatrészt egyszerre több járműgyártó is használhat. Ezért helyénvaló az ugyanazon ellenőrzési vizsgálati eljárás szerinti termékcsaládba tartozó járművek vizsgálatának elvégzését minden egyes használat közbeni ellenőrzési beszámolási időszakban szintén egyetlen jóváhagyó hatóságra korlátozni.

(7) Annak biztosítása érdekében, hogy a használat közbeni ellenőrzés reprezentatív legyen, a jóváhagyást megadó hatóságoknak meg kell határozniuk a vizsgálatra kiválasztandó járműcsaládok minimális számát az alapján, hogy az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerint az egyes gyártók esetében összesen hány jármű szén-dioxid-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása került meghatározásra („a járművek teljes száma az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerint”), illetve pótkocsik tekintetében az alapján, hogy az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) 8. cikke szerint az egyes pótkocsigyártók esetében összesen hány pótkocsi szén-dioxid-kibocsátása és üzemanyag-fogyasztása került meghatározásra („a pótkocsik teljes száma az (EU) 2022/1362 rendelet 8. cikke szerint”). Pótkocsik esetében csak használat közbeni ellenőrzés szerinti (ISV) abroncscsaládokat kell kiválasztani használat közbeni ellenőrzésre, mivel az ellenőrzési vizsgálati eljárást és a légellenállás-vizsgálatokat még nem határozták meg a pótkocsikra vonatkozóan.

(8) Az ügyfél-információs dokumentumban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékeket szimulációs eszközzel kell meghatározni, az érintett járműalkatrészek tanúsítási vizsgálata alapján. A szimulációs eszköz működtetésének megfelelőségét járműszinten, az (EU) 2017/2400 rendelet szerinti ellenőrzési vizsgálati eljárással kell ellenőrizni. Helyénvaló előírni, hogy a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokra kiválasztott járműveknek az ellenőrzési vizsgálati eljárás során vizsgált járművekéhez hasonló állapotban kell lenniük, különösen a járművek maximális futásteljesítményére és életkorára vonatkozó követelmények meghatározásával.

(9) Csak új abroncsok alkalmasak a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának használat közbeni ellenőrzés keretében végzett vizsgálatára, mivel a használt gumiabroncsok vizsgálata – az abroncsok elhasználódása miatt – lényegesen alacsonyabb gördülési ellenállási együtthatót eredményezne. A gumiabroncsok és a járművek használat közbeni ellenőrzési vizsgálatra történő kiválasztását egymástól függetlenül kell végezni.

(10) Annak érdekében, hogy a jóváhagyást megadó hatóság az összes érintett járműre vonatkozó következtetést vonhasson le a mintában szereplő járművekkel kapcsolatos vizsgálati eredmények alapján, sorrendben történő mintavételen alapuló statisztikai értékelési módszer került kidolgozásra.

(11) Amennyiben egy ellenőrzési vizsgálati eljárás szerinti járműcsalád nem felel meg a vizsgálati eredmények I. mellékletben meghatározott statisztikai értékelése során, valamennyi érintett jármű szén-dioxid-kibocsátási értékét korrigálni kell, mivel az említett ellenőrzési vizsgálati eljáráson való megfelelés az egyik előfeltétele a kibocsátási típusjóváhagyás fenntartásának. Helyénvaló továbbá, hogy a jóváhagyást megadó hatóság érdemi bizonyítékok alapján megvizsgálja, nem egy adott alkatrész okozza-e a statisztikai értékelésnek való meg nem felelést, ebben az esetben ugyanis több jármű is érintett lehet.

(12) Annak ellenőrzése érdekében, hogy az ügyfél-információs dokumentumban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemelő nehézgépjárművek vonatkozó értékeinek, a vizsgálati feltételeket és a vizsgálati eredményeket az 595/2009/EK rendelettel és annak végrehajtási intézkedéseivel összhangban kell meghatározni.

([5]) A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) A légellenállás-vizsgálati feltételek esetében annak biztosítása érdekében, hogy a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok során a vizsgálati feltételek közötti lehetséges eltérések a lehető legkisebbek legyenek, helyénvaló az (EU) 2017/2400 rendelet legutóbbi hatályos változatában foglaltak szerinti légellenállás-vizsgálati feltételeket alkalmazni, mivel ezeket a feltételeket a tanúsítás idején alkalmazott feltételekhez képest jobban behatárolták.

(14) Az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban a gyártók megtehetik, hogy a légellenállási értékeket kalkulációs folyadékdinamikai (CFD) szimulációs módszer alapján határozzák meg. Ezért helyénvaló a légellenállási értékek ellenőrzésére szolgáló használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok részeként külön vizsgálatot bevezetni az említett szimulációs módszer egyedi validálásának ellenőrzésére.

(15) Annak érdekében, hogy a csak az ellenőrzési vizsgálatok során működő, de a normál üzemű működtetés közben nem aktív mesterséges stratégiák jelenlétét azonosítani lehessen, alapvető fontosságú, hogy a konkrét vizsgálati feltételek előzetesen ne legyenek ismertek. Ezért a jóváhagyást megadó hatóságnak eseti alapon kell meghatároznia a célzottan a mesterséges stratégiai vizsgálatokra vonatkozó feltételeket.

(16) mivel a mesterséges stratégiák pontos jellege előzetesen nem ismerhető, a mesterséges stratégiák vizsgálatának eredményeit a jóváhagyást megadó hatóságnak kell elemeznie és értékelnie a különböző vizsgálati feltételek között megfigyelt eredmények összehasonlítása alapján.

(17) A vizsgálati eredmények dokumentálása érdekében és további elemzésük céljából a jóváhagyást megadó hatóságnak a Bizottság és az érintett gyártó rendelkezésére kell bocsátania a vizsgálati jegyzőkönyvet. A Bizottság által végzett kockázatértékelés támogatása érdekében helyénvaló előírni, hogy a vizsgálat adatait is benyújtsák a Bizottságnak, egy erre a célra létrehozott platformon keresztül.

(18) A szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének megállapítása esetén az érintett gyártó számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy – a használat közbeni ellenőrzési folyamat szükségtelen elhúzódása nélkül – megfelelő határidőn belül reagáljon a jóváhagyást megadó hatóság megállapításaira. Mindazonáltal a benyújtott műszaki dokumentáció megfelelő értékelése érdekében lehetőséget kell biztosítani a határidő meghosszabbítására.

(19) Amennyiben a használat közbeni ellenőrzés elvégzésének eredményeképpen eltérés mutatkozik a használat közbeni ellenőrzés során mért szén-dioxid-kibocsátási értékek és az ügyfél-információs dokumentumokban rögzített értékek között, vagy megállapítást nyer a járművek teljesítményét mesterségesen feljavító stratégiák jelenléte, valamennyi érintett jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátását korrigálni kell, mivel a vizsgált járművek valamennyi érintett járműre nézve reprezentatívnak minősülnek.

(20) Annak érdekében, hogy az eltéréseket figyelembe lehessen venni egy adott gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításához és korrekciójához, helyénvaló, hogy a Bizottság meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét, valamint azt, hogy melyek az érintett járművek.

(21) A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának korrekcióit a 2025-ös évre eső beszámolási időszaktól kell alkalmazni, mivel az az első olyan beszámolási időszak, amelyre vonatkozóan az (EU) 2019/1242 rendelettel összhangban szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek kerültek bevezetésre.

(22) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Éghajlatváltozási Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet meghatározza a nehézgépjárműveknek az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendeletben említett használat közbeni ellenőrzésére vonatkozó részletes eljárásokat.

(2) Ezenkívül részletes szabályokat állapít meg egyrészt az üzemelő nehézgépjárművek használat közbeni ellenőrzésének eredményeként megállapított szén-dioxid-kibocsátási értékek és a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy az ügyfél-információs dokumentumokban rögzített értékek közötti eltérések bejelentésére vonatkozóan, másrészt az említett eltéréseknek azon gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításában való figyelembevételére vonatkozóan, amely gyártók esetében a használat közbeni ellenőrzés eredményeként a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérését állapítottak meg.

(3) Ez a rendelet nem alkalmazandó az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 11. pontjában meghatározott kibocsátásmentes nehézgépjárművekre.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkében, illetve III., VIII., X. és Xa. mellékletében, valamint az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendelet 2. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Ezek mellett az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „ellenőrzési vizsgálati eljárás (verification testing procedure, VTP) szerinti család (VTP-család)”: olyan járművek csoportja, amelyeknek egy vagy több, az (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikke (1) bekezdésének a)–f), h) és j) pontjában felsorolt alkatrésze, önálló műszaki egysége vagy rendszere megegyezik;

2. „ellenőrzési vizsgálati eljárás (VPT) szerinti vizsgálat”: üzemelő járművön az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. melléklete szerinti ellenőrzési vizsgálati eljárásnak megfelelően elvégzett vizsgálat;

3. „használat közben ellenőrzés (in-service verification, ISV) szerinti légellenállási család (ISV-légellenállási család)”: olyan járművek csoportja, amelyek bejelentett légellenállási értéke nem haladja meg a légellenállási vizsgálat elvégzéséhez kiválasztott légellenállási családba tartozó alapjármű vonatkozó értékét, és amelyek az említett alapjárművel együtt az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 5. függelékében meghatározottak szerint ugyanazon légellenállási családba tartozhatnak;

4. „légellenállás-vizsgálat”: az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 3. szakasza szerint, üzemelő járművön, állandó sebesség mellett, nyomatékméréssel végzett vizsgálat;

5. „CFD-család”: olyan járművek csoportja, amelyek légellenállási értékét az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 10. függelékével összhangban jóváhagyott ugyanazon kalkulációs folyadékdinamikai (CFD) szimulációs módszerrel határozták meg;

6. „CFD-módszer szerinti légellenállási vizsgálat”: az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 10. függelékével összhangban jóváhagyott kalkulációs folyadékdinamikai (CFD) szimulációs módszer egyedi validálásának ellenőrzésére szolgáló vizsgálat;

7. „használat közbeni ellenőrzés (in-service verification, ISV) szerinti abroncscsalád (ISV-abroncscsalád)": gumiabroncsok azon csoportja, amely a használat közbeni ellenőrzés céljából magában foglalja az (EU) 2017/2400 rendelet X. melléklete 2. szakaszának 3. pontjában meghatározottak szerinti gumiabroncstípusok valamelyikébe tartozó, ugyanazon gyártótól származó és az (EU) 2020/740 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([6]) meghatározottak szerint ugyanazon üzemanyag-hatékonysági osztályba sorolt összes gumiabroncsot;

8. „gumiabroncs gördülési ellenállási együtthatójának (rolling resistance coefficient, RRC) vizsgálata (RRC-vizsgálat)": az egyes gumiabroncsokon az (EU) 2017/2400 rendelet X. melléklete 3. szakaszának 3.2. pontjával összhangban, az (EU) 2020/740 rendelet V. melléklete 1. szakaszának 1. és 2. pontjában meghatározottak szerinti referencialaboratóriumban vagy pályázó laboratóriumban végzett vizsgálat;

9. „tömegvizsgálat": jármű esetében az (EU) 2017/2400 rendelet III. melléklete 2. szakaszának 4. pontjában meghatározott korrigált tényleges tömeg, illetve pótkocsi esetében az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet III. melléklete 3. szakaszának 1. táblázatában meghatározott korrigált menetkész tömeg meghatározására szolgáló vizsgálat;

10. „mesterséges stratégiák vizsgálata": üzemelő járművön végzett célzott vizsgálat, amely a mesterséges stratégiák jelenlétének kimutatására irányul;

11. „a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése": az az eset, ha a járműveknek az e rendelet alapján elvégzett használat közbeni ellenőrzés során meghatározott szén-dioxid-kibocsátása magasabb, mint a gépjárművek esetében az (EU) 2017/2400 rendeletben meghatározott eljárásokkal, illetve pótkocsik esetében az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendeletben meghatározott eljárásokkal összhangban meghatározott és az e gépjárműveket vagy pótkocsikat kísérő ügyfél-információs dokumentumban, megfelelőségi nyilatkozatban vagy egyedi jóváhagyási bizonyítványban rögzített kibocsátás, figyelembe véve a vizsgálatoknak az I. melléklet szerinti statisztikai értékelését.

3. cikk

A családok kiválasztása

(1) A járműveknek az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendelet 3. cikke szerinti kiválasztásakor a jóváhagyást megadó hatóság VTP-családokból, ISV-légellenállási családokból, CFD-családokból és ISV-abroncscsaládokból választja ki a járműveket az alapján, hogy a Bizottság e cikk (2) bekezdésével összhangban végzett értékelése és e cikk (3) bekezdésének megfelelően végzett bejelentése alapján mekkora az említett családokba tartozó, bizonyos alkatrészekkel, önálló műszaki egységekkel vagy rendszerekkel rendelkező járművek szén-dioxid-kibocsátási értékeinek eltérésével kapcsolatban fennálló kockázat.

A jóváhagyást megadó hatóság biztosítja továbbá, hogy az egy adott VTP-családba tartozó járműveket vagy az egy adott ISV-abroncscsaládba tartozó gumiabroncsokat más jóváhagyást megadó hatóság ugyanabban a használat közbeni ellenőrzési beszámolási időszakban nem vizsgálja.

(2) Az (1) bekezdés első albekezdésében említett, a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése kapcsán felmerülő kockázat értékelésekor a Bizottság figyelembe veszi legalább a következő elemeket, amennyiben azok rendelkezésre állnak:

a) a VTP-családba, az ISV-légellenállási családba és az ISV-abroncscsaládba tartozó új járművek uniós piacon forgalomba hozott teljes száma;

b) a hasonló műszaki jellemzőkkel rendelkező, de alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású, bizonyos VTP-családokba, ISV-égellenállási családokba és ISV-abroncscsaládokba tartozó járműveknek az (EU) 2021/1430 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([7]) 1. cikke szerint gyűjtött adatok felhasználásával meghatározott adatai;

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/740 rendelete (2020. május 25.) a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más paraméterek tekintetében történő címkézéséről, az (EU) 2017/1369 rendelet módosításáról és az 1222/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 177., 2020.6.5., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) A Bizottság (EU) 2021/1430 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. május 31.) az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az új nehézgépjárművek CO_2-kibocsátása és tüzelőanyag-fogyasztása ellenőrzése céljából a tagállamok által bejelentendő adatok meghatározásával való kiegészítéséről (HL L 309., 2021.9.2., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésére vonatkozóan a Bizottság által megállapított vagy egy másik típusjóváhagyó hatóság, piacfelügyeleti hatóság vagy az (EU) 2022/163 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) követelményeinek megfelelő harmadik fél által a Bizottság számára elküldött bizonyíték;

d) a korábban elvégzett használat közbeni ellenőrzések eredményei, különösen a mesterséges stratégiák jelenlétével kapcsolatos megállapítások;

e) az (EU) 2021/1430 felhatalmazáson alapuló rendelet alapján elvégzett és a Bizottságnak bejelentett vizsgálatokból, valamint az (EU) 2017/2400 rendelet X. mellékletének 4. szakasza szerint elvégzett gyártásmegfelelőségi vizsgálatokból származó releváns információk;

f) a valós vezetési feltételek melletti üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok.

(3) A Bizottság minden év június 30-ig jelentést tesz közzé, amely tartalmazza azon VTP-családok, ISV-légellenállási családok, CFD-családok és ISV-abroncscsaládok jegyzékét, amelyek esetében a legnagyobb a kockázata a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének. A jelentés ismerteti továbbá az (1) bekezdés első albekezdésében említett, a jelentés tárgyát képező beszámolási időszakban elvégzett értékeléshez használt módszertant, valamint az értékelés főbb megállapításait.

4. cikk

A használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok típusai és száma

(1) A jóváhagyást megadó hatóság beszámolási időszakonként, minden olyan gyártó esetében, amelynek engedélyt adott a szimulációs eszköz működtetésére, legalább a 3. cikkel összhangban kiválasztott és az I. melléklet 1. táblázatában meghatározott számú VTP-családra, ISV-légellenállási családra és ISV-abroncscsaládra kiterjedően elvégzi a megfelelő használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokat az 5. cikkel összhangban kiválasztott egyedi járműveken és gumiabroncsokon.

A jóváhagyást megadó hatóság minden gyártó esetében kiszámítja a járműveknek az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerinti, az e rendelet I. mellékletének 1. táblázatában említett teljes számát, amely egy adott gyártó esetében az összes olyan jármű számának a használat közbeni ellenőrzést megelőző három beszámolási időszakra számított átlagát jelenti, melyre vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerint meg kellett határozni a szén-dioxid-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztást.

Emellett minden olyan gyártó esetében, amelynél a járműveknek az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerinti teljes száma legalább 5 000, a jóváhagyást megadó hatóság gyártónként egy tömegvizsgálatot és egy mesterséges stratégiai vizsgálatot végez minden egyes beszámolási időszakban.

(2) Ha az e rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében említett kockázatértékelés egy vagy több gyártó esetében azonosít olyan családokat, amelyekben a járműveknek az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerinti teljes száma kevesebb, mint 5 000, a jóváhagyást megadó hatóság legalább egy ilyen gyártó esetében elvégzi a megfelelő vizsgálato(ka)t.

(3) Ezenkívül, ha a 3. cikk (1) bekezdésében említett kockázatértékelés CFD-családot határoz meg, a jóváhagyást megadó hatóság az adott CFD-családra vonatkozóan elvégzi a CFD-módszer szerinti légellenállási vizsgálatot.

(4) Pótkocsigyártók esetében a jóváhagyást megadó hatóság minden beszámolási időszakban legalább az e rendelet I. mellékletének 2. táblázatában meghatározott számú abroncscsaládra vonatkozóan elvégzi az 5. cikkel összhangban kiválasztott gumiabroncsok RRC-vizsgálatát.

A jóváhagyást megadó hatóság minden gyártó esetében kiszámítja a pótkocsiknak az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikke szerinti, az e rendelet I. mellékletének 2. táblázatában említett teljes számát, amely egy adott gyártó esetében az összes olyan pótkocsi számának a használat közbeni ellenőrzést megelőző három beszámolási időszakra számított átlagát jelenti, melyre vonatkozóan az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikke szerint meg kellett határozni a szén-dioxid-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztást.

([8]) A Bizottság (EU) 2022/163 végrehajtási rendelete (2022. február 7.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek piacfelügyeletére vonatkozó funkcionális követelmények tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 27., 2022.2.8., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Emellett minden olyan pótkocsigyártó esetében, amelynél a pótkocsiknak az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikke szerinti teljes száma legalább 5 000, a jóváhagyást megadó hatóság pótkocsigyártónként egy tömegvizsgálatot és egy mesterséges stratégiai vizsgálatot végez minden egyes beszámolási időszakban.

Ha a 3. cikk (1) bekezdésében említett kockázatértékelés olyan pótkocsigyártókat azonosít, amelyek esetében a járműveknek az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikke szerinti teljes száma kevesebb, mint 5 000, a jóváhagyást megadó hatóság legalább egy ilyen gyártó esetében elvégzi a megfelelő vizsgálato(ka)t.

(5) A 3. cikkel összhangban kiválasztott minden egyes járműcsalád tekintetében az alábbi vizsgálatokat kell elvégezni az 5. cikkel összhangban kiválasztott következő számú járműre és gumiabroncsra vonatkozóan:

a) VTP-vizsgálat: legalább 1, legfeljebb 5 jármű;

b) légellenállási vizsgálat: legalább 1, legfeljebb 5 jármű;

c) CFD-módszer szerinti légellenállási vizsgálat: 2 jármű, ahol megengedett, hogy a két jármű különböző légellenállási családba tartozó jármű legyen;

d) gumiabroncs RRC-vizsgálata: legalább 3, legfeljebb 10 gumiabroncs.

Az első albekezdés a), b) és d) pontjában említett vizsgálatok eredményeinek értékelését az e rendelet II. mellékletében leírt módszerrel, míg az első albekezdés c) pontjában említett vizsgálatok eredményeinek értékelését az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 10. függelékében leírt módszerrel kell elvégezni.

(6) Az (5) bekezdésben említett vizsgálatokon kívül az alábbi vizsgálatokat kell elvégezni az (1) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően minden gyártó esetében, az 5. cikkel összhangban kiválasztott következő számú járműre vonatkozóan:

a) tömegvizsgálat: legalább 3, legfeljebb 10 jármű;

b) mesterséges stratégiák vizsgálata: legalább 1 jármű.

Az első albekezdés a) pontjában említett vizsgálatok eredményeinek értékelését a II. mellékletben leírt módszerrel kell elvégezni.

(7) A jóváhagyást megadó hatóság dönthet úgy, hogy a Bizottság, egy másik típusjóváhagyó hatóság, valamely piacfelügyeleti hatóság vagy az (EU) 2022/163 bizottsági végrehajtási rendelet követelményeinek megfelelő valamely harmadik fél által végzett használat közbeni ellenőrzés vizsgálati eredményeit beépíti az I. mellékletben leírt statisztikai módszerbe, amennyiben az alábbi két feltétel közül mindkettő teljesül:

a) a jóváhagyást megadó hatóságot tájékoztatják a soron következő vizsgálatokról, hogy a jóváhagyást megadó hatóság megfigyelhesse a vizsgálatot;

b) a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok valamennyi eredményét az egyes vizsgálatok elvégzésétől számított 5 napon belül bejelentik a jóváhagyást megadó hatóságnak.

5. cikk

Az egyedi vizsgálati járművek és abroncsok kiválasztása

(1) A jóváhagyást megadó hatóság kiválasztja a kiválasztás időpontjában lehetőleg három évnél nem régebbi, és a következő kritériumok mindegyikének megfelelő, vizsgálatra szánt gépjárműveket:

a) legalább 25 000 km futásteljesítménnyel rendelkeznek;

b) megfelelnek az 595/2009/EK rendelet 4. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdésében meghatározott, a maximális életkorra és futásteljesítményre vonatkozó kritériumoknak.

A jóváhagyást megadó hatóság kiválasztja a vizsgálatra szánt pótkocsikat, amelyek a kiválasztás időpontjában nem lehetnek az első nyilvántartásba vételük időpontjától számítva 5 évnél régebbiek.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság a III. mellékletben meghatározott ellenőrzőlista segítségével ellenőrzi és biztosítja, hogy a vizsgálatra szánt járművek olyan állapotban vannak, amely jellemző a megfelelően karbantartott és használt járművekére, és hogy az ügyfél-információs dokumentumokban, a megfelelőségi nyilatkozatokban vagy az egyedi jóváhagyási bizonyítványokban rögzítettekhez hasonló jellemzőkkel rendelkeznek.

A gyártásmegfelelőségi vizsgálatnak alávetett járműveket ki kell zárni minden használat közbeni ellenőrzési vizsgálatból.

(3) A VTP-vizsgálatra kiválasztott járműnek az (1) és (2) bekezdésben meghatározott követelményeken túlmenően meg kell felelnie valamennyi alábbi követelménynek is:

a) nem lehet olyan jármű, amely esetében az alkatrészek, önálló műszaki egységek vagy rendszerek szén-dioxid-kibocsátásának tanúsítására a sebességváltóval és a tengellyel kapcsolatos veszteségekre vonatkozó standard értékeket használtak, kivéve akkor, ha semmilyen más jármű nem áll rendelkezésre;

b) az 582/2011/EU bizottsági rendelet ([9]) II. mellékletének 3.3–3.6. pontjában meghatározott rendelkezések vonatkoznak rá;

c) az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletének 4.2. pontjában az üzemanyagokra és kenőanyagokra vonatkozóan meghatározott rendelkezések vonatkoznak rá;

d) a gyártás későbbi szakaszaiban nem végeztek el rajta olyan, a VTP-vizsgálat eredményei szempontjából releváns módosítást, amely nem teszi lehetővé az erőátviteli rendszer ügyfél-információs dokumentumban dokumentált konfigurációjának helyreállítását.

(4) A légellenállás-vizsgálatra kiválasztott járműnek az (1) és (2) bekezdésben meghatározott követelményeken túlmenően meg kell felelnie valamennyi alábbi követelménynek is:

a) olyan ISV-légellenállási családból kell kiválasztani, amelyre vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 3. pontjával összhangban meghatározták a légellenállási értéket, és amelyre vonatkozóan nem standard értéket használtak;

b) egy légellenállási család vizsgálható tagjai közé kell tartoznia, az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. melléklete 5. függelékének 4.3. pontjával összhangban;

c) aerodinamikai konfigurációjában nem történhetett olyan változtatás, amely nem teszi lehetővé az ügyfél-információs dokumentumban dokumentált aerodinamikai konfiguráció helyreállítását.

(5) Tömegvizsgálatra kiválasztott merev tehergépjárművek esetében csak felépítmény nélküli járműveket lehet kiválasztani.

(6) A gördülési ellenállási együttható vizsgálatához a piacon értékesített és az (EU) 2017/2400 rendelet szerinti tanúsítvánnyal rendelkező új gumiabroncsokat kell kiválasztani.

(7) Amennyiben a jóváhagyást megadó hatóság e cikk (3) és (4) bekezdésének rendelkezései miatt nem tud kiválasztani elegendő járművet ahhoz, hogy a 4. cikk (5) bekezdésének a) és b) pontjában előírt számot elérjék, a jóváhagyást megadó hatóságnak a következő ISV beszámolási időszakban kell elvégeznie az ISV vizsgálati eljárást. Ha a jóváhagyást megadó hatóság még a következő ISV beszámolási időszakban sem tud kiválasztani elegendő számú járművet, a statisztikai eljárást „befejezetlenként” lezárja, és a 3. cikkel összhangban egy másik járműcsaládot választ ki.

6. cikk

A VTP-vizsgálatok vizsgálati feltételei

(1) Az ellenőrzési vizsgálati eljárás során mért és szimulált szén-dioxid-kibocsátás arányát ($C_{VTP,\ arány}$) az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. melléklete 6. szakaszának a vizsgált járművek tanúsításakor hatályos változata szerinti vizsgálati eljárás szerint kell meghatározni.

([9]) A Bizottság 582/2011/EU rendelete (2011. május 25.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I–III. mellékletének módosításáról (HL L 167., 2011.6.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

(2) A jóváhagyást megadó hatóság biztosítja, hogy a mérőeszközök megfelelnek az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletének 5. szakaszában foglalt követelményeknek.

7. cikk

Az egyes vizsgálati járművek VTP-vizsgálatának eredménye

(1) A VTP-vizsgálaton átesett minden egyes vizsgálati jármű esetében a jóváhagyást megadó hatóság az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletének 7. szakaszával összhangban meghatározza a $C_{VTP,\ arány}$ értékét.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletében előírtak szerint minden egyes vizsgálati jármű esetében, a VTP előtt és után leolvassa a járműben a fedélzeti üzemanyagfogyasztás-mérőn és a kilométer-számlálón jelzett értékeket, és azokat feltünteti a vizsgálati jegyzőkönyvben.

8. cikk

A VTP-vizsgálatok eredményeinek statisztikai értékelése, az eltérés mértékének kiszámítása és az eltérés okának vizsgálata

(1) A jóváhagyást megadó hatóság az e rendelet II. mellékletében meghatározott módszer alkalmazásával értékeli az egyedi vizsgált járművek VTP-vizsgálatának a 7. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése azon VTP-családok esetében, amelyeken a VTP-vizsgálatokat végezték.

(2) Ha a VTP-család nem felel meg az e rendelet II. mellékletében meghatározott statisztikai értékelés során, a jóváhagyást megadó hatóság a következőképpen jár el:

a) meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét, a következők szerint:

Eltérés = $(\text{average}_{ratio} - 1) * CO_{2\ ref}$ [g/tkm],

ahol:

— average_{ratio} az átlagos $C_{VTP,\ ratio}$, a II. mellékletben a VTP-vizsgálat eredményeire vonatkozóan meghatározottak szerint,

— $CO_{2\ ref}$ a VTP-családon belül a legmagasabb szén-dioxid-kibocsátási értékkel rendelkező jármű bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értéke;

b) az (EU) 2017/2400 rendelet 20. cikkével összhangban vizsgálatot indít a meg nem felelés okának meghatározására. Az alkatrész-tanúsításban esetlegesen részt vevő egyéb jóváhagyó hatóságoknak szükség szerint együtt kell működniük a vizsgálat során.

9. cikk

A légellenállás-vizsgálatok vizsgálati feltételei

(1) A légellenállási jellemzőket az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének legutóbbi hatályos változatában meghatározott állandó sebesség mellett végzett vizsgálati eljárás szerint kell meghatározni.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság biztosítja, hogy a vizsgálópályára meghatározott követelmények, a környezeti feltételekre vonatkozó követelmények, a jármű elhelyezése és a mérőeszközök telepítése megfelel az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének a legutóbbi hatályos változat szerinti 3. szakaszának 3.1–3.4. pontjában meghatározott követelményeknek. A gyártók a légellenállási vizsgálatok céljából a jóváhagyást megadó hatóság rendelkezésére bocsáthatnak gumiabroncsokat is.

10. cikk

Az egyes vizsgálati járművek légellenállási vizsgálatának eredménye

(1) A jóváhagyást megadó hatóság minden egyes, légellenállási vizsgálaton átesett vizsgálati jármű esetében az e rendelet 9. cikke szerinti állandó sebesség melletti vizsgálat során végzett mérések alapján, a légellenállás szerinti alapjármű légellenállás-előfeldolgozási eszközének verziója segítségével kiszámítja a légellenállási együttható és a homlokfelület oldalszéltől mentes körülmények melletti szorzatát (légellenállási érték (C_dA)) az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. melléklete 2. függelékének 1. melléklete szerint.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság minden egyes, légellenállási vizsgálaton átesett vizsgálati jármű esetében meghatározza a légellenállási vizsgálat eredményét (C_dA_{ratio}) oly módon, hogy megállapítja az e cikk (1) bekezdése szerint kiszámított légellenállási érték ($C_dA_{in\text{-}service\ verification}$) és az (EU) 2017/2400 rendelet IV. melléklete 3. szakaszának I. része szerinti gyártói nyilvántartási dokumentum 1.8.4. pontjában az adott járműre vonatkozóan bejelentett légellenállási érték ($C_dA_{declared}$) arányát.

11. cikk

A légellenállási vizsgálat eredményeinek statisztikai értékelése és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó hatóság az e rendelet II. mellékletében meghatározott módszer alkalmazásával értékeli az egyes vizsgált járművek légellenállás-vizsgálatának a 10. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése azon ISV-légellenállási családok esetében, amelyeken a légellenállás-vizsgálatokat végezték.

(2) Abban az esetben, ha az ISV-légellenállási család nem felel meg a II. mellékletben meghatározott statisztikai értékelés során, a jóváhagyást megadó hatóság a II. mellékletben a légellenállási vizsgálati eredményekre vonatkozóan meghatározottak szerint kiszámított C_dA_{ratio} átlagértékeként ($average_{ratio}$) meghatározza a légellenállás tekintetében mutatkozó eltérés mértékét.

12. cikk

A gumiabroncsok RRC-vizsgálatának vizsgálati feltételei

(1) A gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatóját (RRC) a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának mérésére vonatkozóan az (EU) 2017/2400 rendelet X. melléklete 3.2. pontjának a vizsgált gumiabroncsok tanúsítása idején hatályos változatában megállapított eljárással összhangban kell meghatározni.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság biztosítja, hogy a gumiabroncsok vizsgálatát az (EU) 2020/740 rendelet V. melléklete 1. szakaszának 1. és 2. pontjában meghatározottak szerinti referencialaboratóriumban vagy pályázó laboratóriumban végzik el.

13. cikk

Az egyes vizsgálati gumiabroncsok RRC-vizsgálatának eredménye

A jóváhagyást megadó hatóság minden egyes, RRC-vizsgálaton átesett vizsgálati gumiabroncs esetében meghatározza a gumiabroncs RRC-vizsgálatának eredményét (RRC_{ratio}) oly módon, hogy megállapítja a gumiabroncs e rendelet 12. cikke szerint kiszámított RRC-értékének ($RRC_{in\text{-}service\ verification}$) és az (EU) 2017/2400 rendelet X. melléklete 1. függelékével összhangban, az adott gumiabroncs szén-dioxid-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási tanúsítványának 7.1. pontjában megadott bejelentett RRC-érték ($RRC_{declared}$) arányát.

14. cikk

A gumiabroncsok RRC-vizsgálati eredményeinek statisztikai értékelése és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó hatóság a II. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával értékeli az egyes vizsgált gumiabroncsok RRC-vizsgálatának a 13. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése azon ISV-abroncscsaládok esetében, amelyeken az RRC-vizsgálatokat végezték.

(2) Abban az esetben, ha az ISV-abroncscsalád nem felel meg a II. mellékletben meghatározott statisztikai értékelés során, a jóváhagyást megadó hatóság a II. mellékletben a gumiabroncsok RRC-vizsgálatának eredményeire vonatkozóan meghatározottak szerint kiszámított RRC_{ratio} átlagértékeként ($average_{ratio}$) meghatározza a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatója tekintetében mutatkozó eltérés mértékét.

15. cikk

A tömegvizsgálatok vizsgálati feltételei

(1) A tömegvizsgálat gépjárművek esetében a jármű korrigált tényleges tömegének a vizsgálati jármű mérlegelésével és az (EU) 2017/2400 rendelet III. melléklete 2. szakaszának 4. pontjában előírt korrekciók alkalmazásával történő meghatározásából, illetve pótkocsik esetében a pótkocsi korrigált menetkész tömegének a vizsgálati jármű mérlegelésével és az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet III. melléklete 3. szakaszának 1. táblázatában előírt korrekciók alkalmazásával történő meghatározásából áll.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság biztosítja, hogy a mérleg megfelel a 2014/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([10]) meghatározott követelményeknek.

(3) Minden olyan további alkatrészt, amelyet nem vesznek figyelembe az e cikk (1) bekezdésében említett korrekciók során, el kell távolítani, vagy azok tömegét ki kell vonni az (1) bekezdéssel összhangban meghatározott tömegből.

(4) Ha nem minden szabványos berendezést szereltek be, az (EU) 2017/2400 rendelet III. mellékletének 4.2. pontjában említett szerkezeti elemek közül a hiányzó elemek tömegét az említett melléklet 4.3. pontjában leírtak szerint hozzá kell adni.

16. cikk

Az egyes vizsgálati járművek tömegvizsgálatának eredménye

(1) A jóváhagyást megadó hatóság minden egyes, tömegvizsgálaton átesett vizsgálati jármű esetében meghatározza a tömegvizsgálat eredményét ($mass_{ratio}$) oly módon, hogy megállapítja a jármű e rendelet 15. cikke szerint kiszámított korrigált tényleges tömegének ($mass_{in\text{-}service\ verification}$) és az (EU) 2017/2400 rendelet IV. melléklete 3. szakaszának II. része szerinti ügyfél-információs dokumentum 1.1.8. pontjában az adott járműre vonatkozóan megadott korrigált tényleges tömeg ($mass_{declared}$) arányát.

(2) Pótkocsik tekintetében a jóváhagyást megadó hatóság minden egyes, tömegvizsgálaton átesett vizsgálati jármű esetében meghatározza a tömegvizsgálat eredményét ($mass_{ratio}$) oly módon, hogy megállapítja a pótkocsi e rendelet 15. cikke szerint kiszámított korrigált menetkész tömegének ($mass_{in\text{-}service\ verification}$) és az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet IV. mellékletének II. része szerinti ügyfél-információs dokumentum 1.1.10. pontjában az adott pótkocsira vonatkozóan megadott korrigált tényleges tömegének ($mass_{declared}$) arányát.

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/31/EU irányelve (2014. február 26.) a nem automatikus működésű mérlegek forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról (HL L 96., 2014.3.29., 107. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

17. cikk

A tömegvizsgálatok eredményeinek statisztikai értékelése és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó hatóság a II. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával értékeli az egyes vizsgálati járművek tömegvizsgálatának a 16. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e az adott gyártó valamennyi járműve tekintetében a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérése.

(2) Abban az esetben, ha a járműgyártó nem felel meg a II. mellékletben meghatározott statisztikai értékelés során, a jóváhagyást megadó hatóság a II. mellékletben a tömegvizsgálatok eredményeire vonatkozóan meghatározottak szerint kiszámított $mass_{ratio}$ átlagértékeként ($average_{ratio}$) meghatározza a tömeg tekintetében mutatkozó eltérés mértékét.

18. cikk

A mesterséges stratégiák vizsgálatának vizsgálati feltételei

A jóváhagyást megadó hatóság legalább a következő vizsgálatok elvégzésével ellenőrzi, hogy az e rendelet 5. cikkével összhangban kiválasztott vizsgált járművekben jelen vannak-e mesterséges stratégiák:

a) VTP-vizsgálat;

b) VTP-vizsgálat az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletében meghatározott peremfeltételeket meghaladó vizsgálati feltételekkel, vagy bármely más olyan vizsgálat, amelynek során a vizsgálati feltételek nem vezetnek a jármű vagy annak bármely alrendszere által adott fizikai reakció jelentős megváltozásához.

19. cikk

A mesterséges stratégiák vizsgálati eredményeinek értékelése és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó hatóság az (EU) 2017/2400 rendelet Xa. mellékletének 7.2.2. pontjával összhangban meghatározott és az e rendelet 18. cikkének b) pontjában említett vizsgálat során kapott $C_{VTP,\ ratio}$ és az e rendelet 18. cikkének a) pontjában említett vizsgálat során kapott $C_{VTP,\ ratio}$ összehasonlításával értékeli az e rendelet 18. cikkével összhangban elvégzett vizsgálatok eredményeit annak érdekében, hogy felmérje a mesterséges stratégiák vizsgálati járműben való jelenlétének kockázatát. Emellett a jóváhagyást megadó hatóság az érintett járművön elvégzett minden egyéb vonatkozó vizsgálatot kiértékel.

(2) A jóváhagyást megadó hatóság a vizsgálati jegyzőkönyvben ismerteti az (1) bekezdéssel összhangban elvégzett értékeléshez használt kritériumokat. E tekintetben mesterséges stratégiának minősül a fedélzeten található vagy a járműhöz kapcsolódó bármely olyan szoftver, vezérlő logika, hardver vagy alkatrész, amely csökkenti a jármű szén-dioxid-kibocsátási vagy üzemanyag-fogyasztási értékeit a szén-dioxid-kibocsátási tanúsítás céljából végzett vizsgálatok során, de amely a jármű üzemelése közben nem működik következetesen, mivel képes figyelembe venni a vizsgálati és üzemi körülmények közötti különbségeket, kivéve, ha a nem következetes működést uniós jogszabály írja elő, vagy a jármű közvetlen károsodástól való védelme, illetve a jármű biztonságos üzemeltetésének szükségessége indokolja.

(3) Ha az (1) bekezdés szerinti értékelés alapján a jóváhagyást megadó hatóság nagy valószínűséget tulajdonít annak, hogy mesterséges stratégiák találhatók a vizsgált járműben, akkor a 18. cikk szerint elvégzett vizsgálatok mellett egyedi vizsgálati programot kell meghatároznia és végrehajtania a mesterséges stratégia jelenlétének vagy hiányának megállapítása céljából. A jóváhagyást megadó hatóság kérésére a gyártónak a mesterséges stratégia jelenlétének vagy hiányának megállapításához szükséges minden vonatkozó szoftverkódot meg kell adnia.

(4) Ha a jóváhagyást megadó hatóság arra következtetésre jut, hogy mesterséges stratégiák vannak jelen, akkor a mesterséges stratégiák alkalmazásával és mellőzésével mért szén-dioxid-kibocsátási értékek összehasonlításával meg kell határoznia a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét. Amennyiben az eltérés mértéke a 18. cikkben vagy adott esetben e cikk (3) bekezdésében leírt vizsgálatok alapján nem állapítható meg, a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét a jármű-alcsoportra vonatkozó referenciakibocsátás szén-dioxid-kibocsátási értékének 10 %-ában kell megállapítani.

20. cikk

Vizsgálati jegyzőkönyv

(1) A jóváhagyást megadó hatóságnak az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében említett vizsgálati jegyzőkönyvben minden egyes vizsgált családra vonatkozóan legalább a következő információkat kell feltüntetnie:

a) az elvégzett vizsgálatok típusa;

b) a jármű ellenőrzőlistája;

c) a vizsgálati feltételek;

d) az egyes vizsgált járművek vagy abroncsok vizsgálati eredményei;

e) a vizsgálati eredmények statisztikai értékelése;

f) adott esetben az eltérés mértékének kiszámítása;

g) mesterséges stratégiák vizsgálata esetén: a vizsgálati eredmények értékeléséhez használt kritériumok.

(2) A vizsgálati jegyzőkönyvet a jóváhagyást megadó hatóság a vizsgálatok befejezését követő 20 munkanapon belül az érintett járművek vagy gumiabroncsok gyártójának rendelkezésére bocsátja, és titkosított formátumban feltölti egy erre a célra létrehozott bizottsági szerverre, az egyes vizsgált járművekre és gumiabroncsokra vonatkozó következő adatokkal együtt:

a) minden elvégzett VTP-vizsgálat esetében az e rendelet IV. mellékletének 1. pontjában meghatározott adatok;

b) minden elvégzett légellenállás-vizsgálat esetében az e rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott adatok;

c) minden elvégzett CFD-módszer szerinti légellenállási vizsgálat esetében az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 10. függelékében meghatározott adatok és számítások;

d) a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának minden elvégzett vizsgálata esetében az e rendelet IV. mellékletének 3. pontjában meghatározott adatok;

e) minden elvégzett tömegvizsgálat esetében az e rendelet IV. mellékletének 4. pontjában meghatározott adatok.

Az a)–e) pontban meghatározott adatok és paraméterek nem tehetők közzé.

Amennyiben egy adott család valamennyi vizsgált járművére vagy gumiabroncsára vonatkozó összes adat feltöltése megfelelően megtörtént, a Bizottság szerveréről visszaigazolást kell küldeni a feltöltő szervezetnek.

21. cikk

A jóváhagyást megadó hatóság következtetései

(1) Ha a használat közbeni ellenőrzés eredményei nem mutatnak eltérést a szén-dioxid-kibocsátási értékekben, a jóváhagyást megadó hatóság megállapítja, hogy nincs eltérés a használat közbeni ellenőrzés során mért szén-dioxid-kibocsátási értékek és az ügyfél-információs dokumentumban megadott értékek között, és e következtetését csatolja a vizsgálati jegyzőkönyvhöz.

(2) Ha a használat közbeni ellenőrzés eredményei eltérést mutatnak a szén-dioxid-kibocsátási értékekben, a gyártó a vizsgálati jegyzőkönyv kézhezvételétől számított 20 munkanapon belül megfellebbezheti az eredményeket, a használat közbeni ellenőrzés során mért szén-dioxid-kibocsátási értékek és az ügyfél-információs dokumentumban megadott értékek közötti megfelelést igazoló bizonyítékok benyújtásával. A gyártó kérheti a bizonyítékok benyújtására vonatkozó határidő 20 munkanappal történő meghosszabbítását.

Visszajelzés hiányában úgy kell tekinteni, hogy a gyártó elfogadta a használat közbeni ellenőrzés eredményeit.

(3) A gyártó által a (2) bekezdés szerint benyújtott bizonyítékok figyelembevételével a jóváhagyást megadó hatóság megállapítja, hogy a használat közbeni ellenőrzés során kimutatták-e a használat közbeni ellenőrzés során kapott szén-dioxid-kibocsátási értékek és az ügyfél-információs dokumentumban megadott értékek közötti eltérést vagy a mesterséges stratégiák jelenlétét.

A jóváhagyást megadó hatóság legkésőbb 40 munkanappal, illetve a (2) bekezdés szerinti meghosszabbítás esetén legkésőbb 80 munkanappal a vizsgálati jegyzőkönyvnek a gyártó számára történt, a (2) bekezdés szerinti elküldését követően továbbítja következtetéseit az érintett gyártónak és a Bizottságnak.

(4) A jóváhagyást megadó hatóság (3) bekezdésben említett következtetésének legalább a következőket kell tartalmaznia:

a) amennyiben a jóváhagyást megadó hatóság azt állapította meg, hogy nincs eltérés a használat közbeni ellenőrzés szén-dioxid-kibocsátási értékei és az ügyfél-információs dokumentumban rögzített értékek között, vagy nem mutatható ki mesterséges stratégiák jelenléte:

   i. a vizsgálat típusa és az érintett termékcsalád;

   ii. azon megállapítás indokolása, amely szerint a használat közbeni ellenőrzés eredményeként a szén-dioxid-kibocsátás tekintetében megállapított eltérések nem vezetnek a használat közbeni ellenőrzés szén-dioxid-kibocsátási értékei és az ügyfél-információs dokumentumban rögzített értékek közötti eltéréshez;

b) amennyiben a jóváhagyást megadó hatóság azt állapította meg, hogy eltérés tapasztalható a használat közbeni ellenőrzés szén-dioxid-kibocsátási értékei és az ügyfél-információs dokumentumban rögzített értékek között, vagy kimutatható mesterséges stratégiák jelenléte:

   i. a vizsgálat típusa és az érintett termékcsalád;

   ii. az eltérés mértéke, a 20. cikk (1) bekezdésének e) pontjával összhangban adott tájékoztatás szerint;

   iii. adott esetben az azonosított mesterséges stratégiák.

(5) A jóváhagyást megadó hatóság minden naptári év szeptember 30-a előtt közzétesz egy áttekintést az V. mellékletben meghatározott formátumban az előző beszámolási időszakban elvégzett használat közbeni ellenőrzésekről és az adott beszámolási időszakban kiadott következtetéseiről, az (1) és (3) bekezdésben leírtak szerint. Az olyan használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok esetében, amelyekre vonatkozóan az áttekintés közzététele előtt nem született következtetés, a következtetést a következő éves áttekintésben kell feltüntetni.

22. cikk

A szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértéke és az érintett járművek meghatározása

Amennyiben a jóváhagyást megadó hatóság a 21. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említettek szerinti következtetést adott ki, a Bizottság a következők szerint meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét, valamint az összes érintett járművet:

a) VTP-család esetében a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértéke megegyezik a jóváhagyást megadó hatóság által megállapított és az e rendelet 21. cikke (4) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában említett eltérések mértékével. Az érintett járművek közé tartozik minden olyan, VTP-családon belüli jármű, amely azonos motor- és erőátvitelirendszer-kombinációval rendelkezik. Ha a 8. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti vizsgálat azt állapítja meg, hogy az említett rendelkezésben említett meg nem felelés oka az (EU) 2017/2400 rendelet 12. cikke (1) bekezdésének a)–f), h) és j) pontjában felsorolt valamelyik alkatrész, az érintett járművek közé tartozik minden olyan jármű, amely az említett alkatrésszel rendelkezik;

b) ISV-légellenállási család esetében a Bizottság az ISV-légellenállási család minden egyes járműalcsoportja esetében meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét oly módon, hogy a bejelentett értékkel és a légellenállással korrigált értékkel újból lefuttatja a referenciamodellt a szimulációs eszközön. A légellenállás korrigált értéke a $C_dA_{declared}$ értékének és a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában említett eltérés mértékének a szorzata. Az érintett járművek közé tartozik a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának i. alpontjában említett érintett ISV-légellenállási családba tartozó valamennyi jármű, valamint minden olyan jármű, amelynek légellenállási értéke az adott ISV-légellenállási család egyik légellenállási családjából származó átvitt érték;

c) CFD-család esetében a Bizottság az adott légellenállási család minden egyes járműalcsoportjára meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét oly módon, hogy a bejelentett értékkel és a légellenállás korrigált értékével újból lefuttatja a referenciamodellt a szimulációs eszközön. A légellenállás korrigált értéke az egyes légellenállási családok alapjárművének (legrosszabb eset) légellenállási értéke, vagy ha ezt az értéket CFD-szimulációval határozzák meg, az adott légellenállási család alapértelmezett értéke, az egyes érintett járművek bejelentett légellenállási értékének levonása után. Az érintett járművek közé tartozik az adott CFD-családba tartozó valamennyi jármű, valamint minden olyan jármű, amelynek légellenállási értéke az adott CFD-család egyik légellenállási családjából származó átvitt érték;

d) ISV-abroncscsalád esetében a Bizottság az ISV-abroncscsalád minden egyes járműalcsoportja esetében meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét oly módon, hogy a bejelentett értékkel és a gördülési ellenállási együttható korrigált értékével újból lefuttatja a referenciamodellt a szimulációs eszközön. A gördülési ellenállási együttható korrigált értéke az $RRC_{declared}$ értékének és a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában említett eltérés mértékének a szorzata. Az érintett járművek közé tartozik a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának i. alpontjában említett, az érintett ISV-abroncscsaládba tartozó gumiabroncsokat használó, 2025. július 1. után nyilvántartásba vett valamennyi jármű;

e) tömegvizsgálat esetén a Bizottság az érintett gyártó minden egyes járműalcsoportjára vonatkozóan meghatározza a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét az alapján, hogy a bejelentett értékkel és a tömeg korrigált értékével újból lefuttatja a flotta átlagos modelljét a szimulációs eszközön. A tömeg korrigált értéke a $mass_{declared}$ értékének és a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában említett eltérés mértékének a szorzata. Az érintett járművek közé tartozik a gyártó valamennyi járműve;

f) amennyiben a 21. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett következtetés mesterséges stratégia jelenlétét állapítja meg, a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértéke megegyezik a 21. cikk (4) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában említett eltérés mértékével. Az érintett járműveket a 21. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett következtetés alapján kell meghatározni.

23. cikk

Az egyes gyártókra vonatkozó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámítása és korrekciója

(1) Amennyiben a jóváhagyást megadó hatóság az e rendelet 21. cikke (4) bekezdésének b) pontja szerinti következtetést adott ki, a Bizottság a következtetés kiadásának évére eső beszámolási időszakra és az azt következő beszámolási időszakokra vonatkozóan a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének a 22. cikkel összhangban megállapított mértékét alkalmazza az érintett járművek esetében a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának az (EU) 2019/1242 rendelet 4. cikkével összhangban történő kiszámításához.

(2) A Bizottság a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának korrekciójához is a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének a 22. cikkel összhangban megállapított mértékét alkalmazza az érintett járművek esetében, a következtetés kiadásának évére eső beszámolási időszakot megelőző tíz beszámolási időszakra, de legkorábban a 2025-ös beszámolási időszakra vonatkozóan.

24. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. január 13-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A KIVÁLASZTOTT JÁRMŰCSALÁDOK MINIMÁLIS SZÁMA

1. Járműgyártók esetében:

1. táblázat

Azon családok száma, amelyek tekintetében a megfelelő használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokat egyedi járműveken és gumiabroncsokon el kell végezni

A járművek teljes száma az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikke szerint	VTP-járműcsaládok száma (VTP-vizsgálat)	Légellenállási családok száma (légellenállás-vizsgálat)	ISV-abroncscsaládok száma (gumiabroncs RRC-vizsgálata)
5 000 – 20 000	1	1	1
20 001 – 40 000	1	1	2
több mint 40 000	2	2	3

2. Pótkocsigyártók esetében:

2. táblázat

Azon ISV-abroncscsaládok száma, amelyek gumiabroncsain el kell végezni a megfelelő használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokat

A pótkocsik teljes száma az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 8. cikke szerint	ISV-abroncscsaládok száma (gumiabroncs RRC-vizsgálata)
legfeljebb 10 000	1
több mint 10 000	2

II. MELLÉKLET

A VIZSGÁLATOK STATISZTIKAI ÉRTÉKELÉSE

1. **Kiindulópont**

A vizsgálati eredmények statisztikai értékelésének kiindulópontja az egyes vizsgált járművek vagy gumiabroncsok minimális száma tekintetében kiszámított következő értékek:

1. VTP-vizsgálatok esetében a „$C_{VTP,\ ratio}$” 7. cikk szerint kiszámított értéke, N = 1 mellett;
2. légellenállás-vizsgálatok esetében a „C_dA_{ratio}” 10. cikk (2) bekezdése szerint kiszámított értéke, N = 1 mellett;
3. gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálata esetében az „RRC_{ratio}” 13. cikk szerint kiszámított értéke, N = 3 mellett;
4. tömegvizsgálatok esetében a „$mass_{ratio}$” 16. cikk szerint kiszámított értéke, N = 3 mellett.

A jóváhagyást megadó hatóság az e melléklet 3. pontjában meghatározott kritériumok alapján meghatározza, hogy szükség van-e további járművek vagy gumiabroncsok vizsgálatára.

2. **Statisztikai paraméterek**

A vizsgált járművek vagy abroncsok teljes számára (N) vonatkozóan meg kell határozni a vizsgálati eredmények átlagértékét (X_{tests}) és szórását (s), a következő képletek segítségével:

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

valamint

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

ahol:

x_i az alábbi arányoknak az i egyedi vizsgált jármű vagy gumiabroncs tekintetében kiszámított értéke:

— $C_{VTP,\ ratio}$, a VTP-vizsgálatok eredményei esetében a 7. cikk alapján;

— CdA_{ratio}, a légellenállás-vizsgálatok eredményei esetében a 10. cikk (2) bekezdése alapján;

— RRC_{ratio}, a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálati eredményei esetében a 13. cikk alapján;

— $mass_{ratio}$, a tömegvizsgálatok eredményei esetében a 16. cikk alapján.

3. **Értékelés**

Minden további vizsgált jármű vagy gumiabroncs esetében az X_{tests} értékét a következők szerint kell értékelni annak érdekében, hogy az érintett családra vonatkozóan az alábbi következtetések valamelyikét le lehessen vonni:

1. A jármű- vagy abroncscsalád elfogadható, ha: $X_{tests} \leq$ bound $_P$
2. A jármű- vagy abroncscsalád nem fogadható el, ha: $X_{tests} >$ bound $_F$
3. Újabb járművet vagy abroncsot kell megvizsgálni, ha: *bound* $_P < X_{tests} \leq$ *bound* $_F$

ahol:

a VTP-vizsgálati eredményekre és a légellenállás-vizsgálatok eredményeire vonatkozóan e melléklet 1. táblázata határozza meg a *bound* $_P$ és a *bound* $_F$ értékét;

a gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálati eredményeire és a tömegvizsgálatok eredményeire vonatkozóan e melléklet 2. táblázata határozza meg a *bound* $_P$ és a *bound* $_F$ értéket;

s az e melléklet 2. pontja szerint meghatározott szórás;

A a VTP-vizsgálatok eredményei esetében 1,03;

A a légellenállás-vizsgálatok eredményei esetében $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$,

ahol

N_x azon vizsgált járművek száma, amelyek első nyilvántartásba vételére 2027. július 1-én vagy azt követően került sor;

N_y azon vizsgált járművek száma, amelyek első nyilvántartásba vételére 2027. július 1-je előtt került sor;

A a gumiabroncs gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálati eredményei esetében 1,03;

A a tömegvizsgálatok eredményei esetében $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$;

ahol

N_x azon vizsgált járművek száma, amelyek első nyilvántartásba vételére 2027. július 1-én vagy azt követően került sor;

N_y azon vizsgált járművek száma, amelyek első nyilvántartásba vételére 2027. július 1-je előtt került sor.

1. táblázat

A VTP vizsgálatok eredményeihez és a légellenállás-vizsgálatok eredményeihez tartozó bound $_P$ és bound $_F$ értéke

A vizsgált járművek száma	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*

2. táblázat

A gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálati eredményeihez és a tömegvizsgálatok eredményeihez tartozó bound $_P$ és bound $_F$ értéke

A vizsgált járművek száma	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. **Az eltérés mértékének kiszámítása**

Az eltérés mértékének kiszámítása során az átlagérték$_{arány}$ meghatározása: X_{tests} az összes vizsgált jármű esetében, ha a család e melléklet 3. pontjának (2) bekezdése szerint nem fogadható el:

átlagérték $_{arány}$ = X_{tests}

III. MELLÉKLET

ELLENŐRZŐLISTA A HASZNÁLAT KÖZBENI ELLENŐRZÉSI VIZSGÁLATOKRA KIVÁLASZTOTT JÁRMŰVEKHEZ

1. **Fogalommeghatározások**

E melléklet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „kizárási kritériumok”: ha a leírt feltétel teljesül (a kérdésre „igen” a válasz), a járművet nem lehet használat közbeni ellenőrzési vizsgálatra kiválasztani;
2. „bizalmas”: ezeket az információkat a jóváhagyást megadó hatóságnak adott esetben meg kell őriznie, de a Bizottsághoz benyújtott vizsgálati jegyzőkönyv nem tartalmazhatja őket.

2. **Járműjellemzők**

2.1. A következő információkat fel kell jegyezni, és a vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell őket:

2.1.1.	Jármű-azonosító szám (VIN)	BIZALMAS
2.1.2.	Futásteljesítmény [km]	
2.1.3.	Az első nyilvántartásba vétel időpontja	
2.1.4.	A gyártói nyilvántartási dokumentumhoz tartozó kriptográfiai hashfüggvény	BIZALMAS

2.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

		Igen / Nem
2.2.1.	Futásteljesítmény: *Az 595/2009/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a futásteljesítmény 25 000 km-nél alacsonyabb, vagy 160 000/300 000/700 000 km-nél magasabb?*	
2.2.2.	Az első nyilvántartásba vétel időpontja: *Az 595/2009/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében ez az időpont több mint 5/6/7 év a jármű kiválasztásának időpontját megelőzően?*	

3. **Kérdések a jármű tulajdonosához vagy használójához**

(A tulajdonosnak nem lehet tudomása a válaszok következményéről)

3.1. A következő adatokat kell rögzíteni:

3.1.1.	A tulajdonos neve:	BIZALMAS
3.1.2.	Elérhetőségek (cím/telefonszám):	BIZALMAS

3.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

	Jogosulatlan járműhasználat	**Igen / Nem**
3.2.1.	Szállítottak-e a járművel a gyártó specifikációjában megadottnál súlyosabb terheket?	
3.2.2.	Használták-e a járművet versenyzésre vagy motorsportra?	
3.2.3.	Használták-e a járművet nem európai uniós tagállamban a vezetési idő 10 %-át meghaladó időtartamban?	

	Jogosulatlan járműhasználat	**Igen / Nem**
3.2.4.	Használták-e a járművet nem megfelelő üzemanyagtípussal (pl. dízel helyett benzinnel) vagy kereskedelmi forgalomban nem elérhető, uniós minőségű üzemanyaggal (feketepiacon beszerzett vagy kevert üzemanyaggal)?	
3.2.5.	Használtak-e a gyártó által jóvá nem hagyott üzemanyag-adalékot?	
	Engedély nélküli javítások	
3.2.6.	Végeztek-e a járművön a gyártó utasításainak nem megfelelő karbantartást?	
3.2.7.	Történt-e engedély nélküli jelentős motor- vagy járműjavítás?	
3.2.8.	Volt-e a járműnek súlyos balesete?	
	Nem engedélyezett változtatások	
3.2.9.	Sor került-e teljesítménynövelésre/tuningra?	
3.2.10.	Eltávolították-e véglegesen a kibocsátási utánkezelő rendszer bármely részét?	
3.2.11.	Beépítettek-e bármilyen kibocsátással kapcsolatos, nem engedélyezett eszközt (karbamidgátló, emulátor stb.)?	

4. **A jármű vizsgálata**

4.1. A vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a következő információkat:

4.1.1.	Az erőátviteli rendszer vezérlőmoduljának szoftvere, valamint kalibrációs azonosító száma és ellenőrzőösszegei	
4.1.2.	OBD-diagnosztika	Olvassa le a diagnosztikai hibakódokat, és nyomtassa ki a hibanaplót ([1]).
4.1.3.	OBD 09-es szerviz üzemmód lekérdezése	Olvassa le a 09-es szerviz üzemmódot, és rögzítse az információkat.
4.1.4.	OBD 07-es üzemmód	Olvassa le a 07-es szerviz üzemmódot, és rögzítse az információkat.
4.1.5.	Képek a vizsgált járműről, beleértve az alvázat is.	

([1]) Valamennyi rendszernek az OBD-diagnosztika részét kell képeznie, és a vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a hibanaplókat/észlelt és diagnosztizált hibákkal kapcsolatos információkat.
Megjegyzés: *Valamennyi fedélzeti diagnosztikai csatlakozást igénylő ellenőrzést el kell végezni a kibocsátási vizsgálat megkezdése előtt és a befejezése után is*

4.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

		Igen / Nem
4.2.1.	KIZÁRÓLAG VTP-vizsgálatok esetében: Világít-e a műszerfalon bármilyen figyelmeztető lámpa, amely a jármű vagy a kipufogógáz-utókezelő rendszer olyan hibás működését jelzi, amely a szokásos karbantartással nem orvosolható? (Hibajelző lámpa, motorszerviz-lámpa stb.?)	
4.2.2.	KIZÁRÓLAG VTP-vizsgálatok esetében: Végeztek-e a gyártás későbbi szakaszaiban a járművön olyan, a VTP-vizsgálat eredményei szempontjából releváns módosítást, amely nem teszi lehetővé az erőátviteli rendszer ügyfél-információs dokumentumban dokumentált konfigurációjának helyreállítását?	

		Igen / Nem
4.2.3.	KIZÁRÓLAG légellenállás-vizsgálatok esetében: Végeztek-e az aerodinamikai konfigurációban olyan változtatást, amely nem teszi lehetővé az ügyfél-információs dokumentumban dokumentált aerodinamikai konfiguráció helyreállítását?	

4.3. Ha a következő feltételek nem teljesülnek, a járművet ennek ellenére ki lehet választani, azzal a feltétellel, hogy a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok elvégzése előtt meghozzák a megfelelő intézkedéseket:

	Ellenőrizendő	Azonosított probléma és a szükséges intézkedések
4.3.1.	Az üzemanyagtartály szintje	*Ha az üzemanyag-tartalék jelzőlámpája VILÁGÍT, a vizsgálat előtt töltse fel a tartályt.*
4.3.2.	Dízel kipufogógáz-folyadék (AdBlue)	*Ha az SCR-lámpa világít a motor beindítása után, akkor fel kell tölteni az AdBlue-t, vagy javítást kell végezni, mielőtt a járművet a vizsgálathoz használnák.*
4.3.3.	Levegőszűrő és olajszűrő *Szennyeződések és sérülések ellenőrzése*	*Ha sérültek, súlyosan szennyezettek vagy kevesebb mint 800 km van hátra a következő ajánlott cseréig; cserélje ki a szűrőket.*
4.3.4.	A folyadékszint és -minőség ellenőrzése *Ellenőrizze a maximális és minimális szinteket (motorolaj, hűtőfolyadék).*	*Ha a minimális érték alatt van, töltsön utána.* *Ha nem megfelelő minőségű, cserélje le.*
4.3.5.	Gyújtáskábel (szikragyújtás) *Gyújtógyertyák, kábelek stb. ellenőrzése.*	*Sérülés esetén cserélje ki őket.*
4.3.6.	Szerviz *Ellenőrizze, hogy 800 km-nél kevesebb van-e hátra a következő esedékes szervizig.*	*Ha igen, végezze el a szervizt.*
4.3.7.	KIZÁRÓLAG légellenállás-vizsgálatok esetében: *Ellenőrizze, hogy a futómű-beállítás és az állítható járműmagasság/talaj feletti szabad magasság a megfelelő tartományon kívül esik-e.*	*Ha igen, állítsa be úgy a futóművet és az állítható járműmagasságot/talaj feletti szabad magasságot, hogy a megfelelő tartományba essenek.*
4.3.8.	KIZÁRÓLAG légellenállás-vizsgálat esetében: *Ellenőrizze, hogy az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. melléklete szerinti szabványos felépítmény van-e felszerelve.*	*Ha nem, szereljen fel szabványos felépítményt.*

IV. MELLÉKLET

A HASZNÁLAT KÖZBENI ELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓAN BEJELENTENDŐ VIZSGÁLATI ADATOK

1. **A használat közbeni ellenőrzésre vonatkozóan bejelentendő vizsgálati adatok VTP-vizsgálat esetében**

A bejelentendő adatok az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 20. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében említett vizsgálati jegyzőkönyvek adatai.

Ezen túlmenően a következő adatokat kell bejelenteni:

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	A jóváhagyást megadó hatóság, amely a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokért felel	–	–	
2	Járműszám	–	–	A jármű sorszáma (1, 2, 3,...10) a statisztikai értékelésben
3	A vizsgált járművek teljes száma	–	–	Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő járművek teljes száma
4	Elfogadásról/elutasításról szóló döntés	–	–	A vizsgálat tekintetében elfogadható vagy nem elfogadható

2. **A használat közbeni ellenőrzésre vonatkozóan bejelentendő vizsgálati adatok légellenállás-vizsgálat esetében**

A bejelentendő adatok az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 2. függelékében meghatározott adatok.

Ezen túlmenően a következő adatokat kell bejelenteni:

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	A jóváhagyást megadó hatóság, amely a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokért felel	–	–	
2	Járműszám	–	–	A jármű sorszáma (1, 2, 3,...10) a statisztikai értékelésben
3	A vizsgált járművek teljes száma	–	–	Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő járművek teljes száma
4	Jármű-azonosító szám (VIN)	–	–	A kiválasztott jármű jármű-azonosító száma
5	A kilométer-számláló állása az ISV-vizsgálatok megkezdésekor	km		
6	A vizsgálópálya, amelyen a vizsgálatokat elvégezték	–		
7	A jármű teljes tömege a mérés során	kg	–	A jármű tényleges tömege a mérés során
8	A jármű legnagyobb magassága a mérés során	m	–	
9	Átlagos környezeti hőmérséklet az első kis sebességen végzett vizsgálat során	°C	–	

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
10	A jármű átlagos sebessége a nagy sebességen végzett vizsgálatok során	km/h	–	
11	A légellenállási együttható (C_d) és a homlokfelület (A_{cr}) szorzata oldalszéltől mentes körülmények mellett: $C_dA_{cr}(0)$	m^2	–	
12	A légellenállási együttható (C_d) és a homlokfelület (A_{cr}) szorzata átlagos oldalszél mellett, állandó sebességen végzett vizsgálat során: $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	–	
13	Átlagos irányeltérési szög állandó sebességen végzett vizsgálat során: β	°	–	
14	A légellenállás-előfeldolgozási eszköz verziószáma	–	–	
15	A légellenállás-vizsgálat eredménye (C_dA_{ratio})	–	–	A 10. cikkben meghatározottak szerint
16	A gyártói nyilvántartási dokumentumhoz tartozó kriptográfiai hashfüggvény		–	
17	Bejelentett C_dA	m^2	–	A légellenállási család bejelentett értéke
18	Elfogadásról/elutasításról szóló döntés	–	–	A vizsgálat tekintetében elfogadható vagy nem elfogadható

Ezenkívül CFD-módszer szerinti légellenállás-vizsgálat esetében az (EU) 2017/2400 rendelet VIII. mellékletének 10. függelékének 2. pontjában meghatározott adatokat és számításokat is be kell jelenteni.

3. **A használat közbeni ellenőrzésre vonatkozóan bejelentendő vizsgálati adatok gumiabroncsok RRC-vizsgálata esetében**

A bejelentendő adatok az (EU) 2017/2400 rendelet X. mellékletének 2. függelékében meghatározott adatok.

Ezen túlmenően a következő adatokat kell bejelenteni:

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	A jóváhagyást megadó hatóság, amely a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokért felel	–	–	
2	Az ISV-vizsgálatot végző laboratórium neve és helye			
3	Gumiabroncsok száma	–	–	A gumiabroncsok sorszáma (1, 2, 3,...10) a statisztikai értékelésben
4	A vizsgált gumiabroncsok teljes száma	–	–	Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő gumiabroncsok teljes száma
5	Az abroncs tanúsítványának száma			Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet X. mellékletének 4. függeléke szerint

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
6	A gumiabroncs-tanúsítványhoz tartozó hashfüggvény			
7	A tanúsító laboratórium neve és helye			
8	A gumiabroncs gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálati eredménye (RRC_{ratio})			Az e rendelet 13. cikkében meghatározottak szerint
9	Elfogadásról/elutasításról szóló döntés	–		A vizsgálat tekintetében elfogadható vagy nem elfogadható

4. **A használat közbeni ellenőrzésre vonatkozóan bejelentendő vizsgálati adatok tömegvizsgálat esetében**

A következő adatokat kell bejelenteni:

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	A jóváhagyást megadó hatóság, amely a használat közbeni ellenőrzési vizsgálatokért felel	–	–	
2	Járműszám	–	–	A jármű sorszáma (1, 2, 3,...10) a statisztikai értékelésben
3	A vizsgált járművek teljes száma	–	–	Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő járművek teljes száma
4	A járműgyártó neve és címe			
5	Jármű-azonosító szám (VIN)			
6	A kilométer-számláló állása az ISV-vizsgálatok megkezdésekor	km		
7	Járműmodell			
8	Járműkategória			
9	Tengelykonfiguráció			
10	A megengedett legnagyobb össztömeg			
11	Járműcsoport			
12	A gyártói nyilvántartási dokumentumhoz tartozó kriptográfiai hashfüggvény			
13	A jármű mért korrigált tényleges tömege	kg		A 15. cikk szerint
14	A jármű bejelentett korrigált tényleges tömege	kg	Az ügyfél-információs dokumentum 1.1.8. pontja	A 16. cikk szerint
15	A tömegvizsgálat eredménye ($mass_{ratio}$)			A 14. cikkben meghatározottak szerint
16	Elfogadásról/elutasításról szóló döntés			A vizsgálat tekintetében elfogadható vagy nem elfogadható

V. MELLÉKLET

A JELENTÉSTÉTEL FORMÁTUMA A HASZNÁLAT KÖZBENI ELLENŐRZÉSEK ÉVES ÁTTEKINTÉSÉHEZ

A. *Általános információk*

1.	A jóváhagyást megadó hatóság	
2.	Az éves áttekintés időpontja	
3.	A tárgyévre eső beszámolási időszak	
4.	A járművek teljes száma gyártónként a használat közbeni ellenőrzést megelőző három beszámolási időszak átlagára vetítve	
5.	A kiválasztott VTP-családok/légellenállási családok/ISV-abroncscsaládok minimális száma	
6.	A kiválasztott VTP-családok/légellenállási családok/CFD-családok/ISV-abroncscsaládok teljes száma az érintett évben	

B. *A használat közbeni ellenőrzésre kiválasztott VTP-családok/légellenállási családok/CFD-családok/ISV-abroncscsaládok teljes száma*

— A kiválasztott család azonosító száma (ISV ID);

— Az érintett járműgyártó (OEM);

— A VTP-család/légellenállási család/CFD-család/ISV-abroncscsalád azonosítói minden egyes kiválasztott család esetében;

— A használat közben ellenőrzött családok kiválasztásának oka(i):

  — „kockázatértékelés”, ha a 3. cikken alapul;

  — „egyéb”, ha más az ok; kérjük, lábjegyzetben fejtse ki.

ISV ID	OEM	A VTP-család/légellenállási család/CFD-család/ISV-abroncscsalád azonosítói	Indokolás
1			
2			
3			
...			

C. *A használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok eredményeinek összefoglalása*

— Vizsgálat típusa: ellenőrzési vizsgálati eljárás (VTP), légellenállás-vizsgálat (AD), CFD-módszer szerinti légellenállás-vizsgálat (CFD), gumiabroncs gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálata (RRC), tömegvizsgálat (tömeg) vagy mesterséges stratégiák (AS) vizsgálata

— A családok minimális száma vizsgálattípusonként (Min.), az e melléklet A.4. pontja alapján a 4. cikk (1) bekezdésében leírt számítás szerint

— A vizsgálatok teljes száma vizsgálattípusonként (Összesen)

— A következtetések száma vizsgálattípusonként:

  — nem mutatható ki eltérés (Elfogadható);

  — kimutatható eltérés (Nem elfogadható);

  — nincs végleges következtetés (Függőben).

Vizsgálat típusa	Min.	Összesen	Elfogad-ható	Nem elfogadható	Függőben
VTP-vizsgálat					
Légellenállás-vizsgálat					
CFD-módszer szerinti légellenállás-vizsgálat					
Gumiabroncs RRC-vizsgálata					
Tömegvizsgálat	1				
Mesterséges stratégiák vizsgálata	1				

D. *Az adott évre vonatkozó használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok részletes eredményei*

— A kiválasztott család azonosító száma (ISV ID);

— Az érintett gyártó (OEM);

— Az elvégzett vizsgálat típusa (Vizsgálat típusa): ellenőrzési vizsgálati eljárás (VTP), légellenállás-vizsgálat (AD), CFD-módszer szerinti légellenállás-vizsgálat (CFD), gumiabroncs gördülési ellenállási együtthatójának vizsgálata (RRC), tömegvizsgálat (tömeg) vagy mesterséges stratégiák (AS) vizsgálata;

— A vizsgálat kezdetének időpontja (Kezdés) az (EU) 2024/1127 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint;

— A vizsgálatot elvégző szervezet(ek) neve (jóváhagyást megadó hatóság vagy műszaki szolgálat) (GAA/TS);

— A vizsgált járművek száma (Járművek száma);

— Valamennyi egyedi vizsgált jármű vizsgálatának eredménye (average$_{, ratio}$);

— A vizsgálatból levont következtetés (Következtetés/Eltérés), azaz „Elfogadható”, „Nem elfogadható” vagy „Függőben”, beleértve az eltérés mértékét a „Nem elfogadható” esetekben;

— A vizsgálati jegyzőkönyv hivatkozási száma (Vizsgálat hiv.);

— A következtetés hivatkozási száma (Következtetés hiv.)

ISV ID	OEM	Vizsgálat típusa	Kez-dés	GAA/TS	Járművek száma	average$_{ratio}$	Következtetés/ Eltérés	Vizs-gálat hiv.	Következtetés hiv.
1									
2									
3									
...									

E. *Azon használat közbeni ellenőrzési vizsgálatok részletes eredményei, amelyekre vonatkozóan az előző éves áttekintésben a „Függőben” következtetés szerepelt*

— A tárgyévre eső beszámolási időszak (Év);

— Egyéb rovatok: lásd a D. pontban szereplő leírást;

— Ha a jóváhagyást megadó hatóság nem tudja kiválasztani az előírt számú járművet, a „Következtetés/eltérés” rovatban a „befejezetlen” megjegyzést kell feltüntetnie.

Év	ISV ID	OEM	Vizsgálat típusa	Kezdés	GAA/TS	Járművek száma	$average_{ratio}$	Következtetés/ Eltérés	Vizsgálat hiv.	Következtetés hiv.
…	…									