KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2025/35

2025 m. sausio 13 d.

kuriuo įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242 nustatomos eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio patikros procedūros

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB ([1]), ypač į jo 9 straipsnio 3 dalį ir 13 straipsnio 4 dalies pirmą pastraipą,

kadangi:

(1) Reglamento (ES) 2019/1242 9 straipsnyje reikalaujama, kad tipo patvirtinimo institucijos, atlikusios patikras pagal to reglamento 13 straipsnį, praneštų Komisijai apie visus eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypius nuo atitikties liudijime arba prie tų transporto priemonių pridedamoje informacijos klientui byloje nurodytų verčių;

(2) pagal Reglamento (ES) 2019/1242 13 straipsnį, tipo patvirtinimo institucijos, suteikusios gamintojams licenciją naudoti modeliavimo priemonę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ([2]) ir Komisijos reglamentą (ES) 2017/2400 ([3]), (toliau – licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos) turi, remdamosi tinkamais ir reprezentatyviais transporto priemonių pavyzdžiais, patikrinti, ar išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų vertės, tų gamintojų įrašytos informacijos klientui byloje, atitinka eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį ir degalų sąnaudas, nustatytus pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, taip pat ar transporto priemonėje naudojamos ar su transporto priemonių pavyzdžiais yra susijusios kokios nors strategijos, kuriomis dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų sertifikavimo tikslais atliekant bandymus arba skaičiavimus (eksploatuojamų transporto priemonių patikra);

(3) Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2024/1127 ([4]) nustatyti eksploatuojamų transporto priemonių patikros procedūrų nustatymo pagrindiniai principai ir kriterijai;

(4) remiantis tais pagrindiniais principais ir kriterijais šiame reglamente nustatomos išsamios eksploatuojamų transporto priemonių patikros procedūros;

([1]) OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L 349, 2017 12 29, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) 2024 m. vasario 8 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2024/1127, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242 papildomas nustatant eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų verčių tikrinimo (eksploatuojamų transporto priemonių patikros) procedūrų nustatymo pagrindinius principus ir kriterijus (OL L, 2024/1127, 2024 4 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) siekiant užtikrinti, kad atliekant eksploatuojamų transporto priemonių patikrą būtų tikslingai tikrinamos transporto priemonių šeimos, kurių transporto priemonės arba padangos kelia didžiausią išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų verčių nuokrypio nuo informacijos klientui byloje įrašytų savitųjų išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų verčių riziką, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija šeimas turėtų pasirinkti remdamasi rizikos vertinimu, kurį atliks Komisija;

(6) padangų atveju, kadangi eksploatuojamų transporto priemonių patikros šeimos padangas gali naudoti keli transporto priemonių gamintojai, siekiant supaprastinti procesą ir sumažinti administracinę naštą tikslinga nustatyti, kad eksploatuojamų transporto priemonių patikros šeimos padangų bandymus kiekvienu eksploatuojamų transporto priemonių patikros ataskaitiniu laikotarpiu atliktų viena licenciją suteikusi patvirtinimo institucija. Taip pat ir sudedamąją dalį, pagal kurią apibrėžiama patikros bandymo procedūros šeima, gali naudoti keli transporto priemonių gamintojai. Todėl tikslinga, kad ir patikros bandymų procedūrų šeimos transporto priemonių bandymus kiekvienu eksploatuojamų transporto priemonių patikros ataskaitiniu laikotarpiu atliktų viena licenciją suteikusi patvirtinimo institucija;

(7) siekiant užtikrinti, kad eksploatuojamų transporto priemonių patikra būtų reprezentatyvi, licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos turėtų pasirinkti minimalų bandytinų šeimų skaičių, remdamosi kiekvieno gamintojo transporto priemonių, kurių išmetamo CO_2 kiekis ir degalų sąnaudos nustatyti pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį, bendro skaičiaus apskaičiavimu (toliau – bendras transporto priemonių skaičius pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį), o priekabų atveju – remdamosi kiekvieno gamintojo priekabų, kurių poveikis išmetamo CO_2 kiekiui ir degalų sąnaudoms buvo nustatytas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 ([5]) 8 straipsnį, bendro skaičiaus apskaičiavimu (toliau – bendras priekabų skaičius pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį). Priekabų atveju eksploatuojamų transporto priemonių patikrai turėtų būti atrenkamos tik eksploatuojamų transporto priemonių patikros (ISV) padangų šeimos, nes priekabų patikros bandymo procedūra ir oro pasipriešinimo bandymai dar nenustatyti;

(8) informacijos klientui byloje įrašytos išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų vertės turi būti nustatomos modeliavimo priemone, remiantis atitinkamų transporto priemonės sudedamųjų dalių sertifikavimo bandymais. Modeliavimo priemonės naudojimo atitiktis turi būti tikrinama atliekant patikros bandymo procedūrą transporto priemonės lygmeniu pagal Reglamentą (ES) 2017/2400. Tikslinga reikalauti, kad eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymams atrinktos transporto priemonės būtų panašios būklės kaip ir per patikros bandymo procedūrą išbandytos transporto priemonės, visų pirma nustatant jų didžiausios ridos ir amžiaus reikalavimus;

(9) padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymui, atliekamam per eksploatuojamų transporto priemonių patikrą, yra tinkamos tik naujos padangos, nes bandomų naudotų padangų riedėjimo varžos koeficientas dėl jų nusidėvėjimo būtų gerokai mažesnis. Padangos eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymams turėtų būti atrenkamos nepriklausomai nuo transporto priemonių atrankos eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymams;

(10) kad licenciją suteikusi patvirtinimo institucija, remdamasi atrinktų transporto priemonių bandymų rezultatais, galėtų padaryti išvadą dėl visų atitinkamų transporto priemonių, nustatytas tinkamas statistinio vertinimo metodas, grindžiamas nuosekliąja atranka;

(11) jei patikros bandymų procedūrų šeima neišlaiko I priede nustatyto statistinio bandymų rezultatų vertinimo testo, visų atitinkamų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio vertės turėtų būti pakoreguotos, nes tos patikros bandymo procedūros išlaikymas yra būtina sąlyga, kad išliktų galioti tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį. Be to, tikslinga, kad licenciją suteikusi patvirtinimo institucija ištirtų, ar yra pakankamai įrodymų, kad tam tikra sudedamoji dalis yra statistinio vertinimo testo neišlaikymo priežastis – tokiu atveju tai galėtų būti susiję su daugiau transporto priemonių;

(12) siekiant patikrinti, ar informacijos klientui byloje įrašytos išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių vertes, bandymų sąlygos ir bandymų rezultatai turėtų būti nustatomi pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones;

([5]) 2022 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų priekabų eksploatacinių savybių, nuo kurių priklauso motorinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekis, degalų ir energijos sąnaudos bei netaršiai nuvažiuojamas nuotolis, ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683 (OL L 205, 2022 8 5, p. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) kaip oro pasipriešinimo bandymo sąlygas, siekiant užtikrinti, kad galimi eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų sąlygų skirtumai būtų kuo mažesni, tikslinga taikyti oro pasipriešinimo bandymo sąlygas pagal naujausios galiojančios redakcijos Reglamentą (ES) 2017/2400, nes šios sąlygos buvo susiaurintos, palyginti su sertifikavimo metu galiojusiomis sąlygomis;

(14) pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 gamintojams leidžiama oro pasipriešinimo vertes nustatyti remiantis skaitinio srautų dinamikos (CFD) modeliavimo metodu. Todėl tikslinga nustatyti ir į oro pasipriešinimo vertėms patikrinti skirtus eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus įtraukti specialų bandymą, kuriuo būtų patikrinamas konkretus to modeliavimo metodo patvirtinimas;

(15) siekiant aptikti dirbtinio pagerinimo strategiją, kuri veikia tik atliekant patikros bandymus, o ne įprastomis eksploatacijos sąlygomis, labai svarbu, kad konkrečios bandymo sąlygos nebūtų žinomos iš anksto. Todėl licenciją suteikusi patvirtinimo institucija turėtų nustatyti specialių dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymų sąlygas kiekvienu konkrečiu atveju;

(16) atsižvelgiant į tai, kad tikslaus dirbtinio pagerinimo strategijų pobūdžio neįmanoma žinoti iš anksto, dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymų rezultatus analizuoti ir vertinti licenciją suteikusi patvirtinimo institucija turėtų lygindama skirtingomis bandymo sąlygomis gautus rezultatus;

(17) kad būtų galima dokumentuoti ir toliau analizuoti bandymų rezultatus, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija Komisijai ir atitinkamam gamintojui turėtų pateikti bandymų ataskaitą. Siekiant paremti Komisijos atliekamą rizikos vertinimą, tikslinga reikalauti, kad per specialią platformą Komisijai būtų teikiami ir bandymų duomenys;

(18) jei nustatomas išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis, atitinkamam gamintojui turėtų būti suteikta galimybė per tinkamą laikotarpį sureaguoti į licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos nustatytus faktus, kad būtų išvengta nepagrįsto eksploatuojamų transporto priemonių patikros proceso pailginimo. Tačiau tą laikotarpį turėtų būti galima pratęsti, kad būtų galima tinkamai įvertinti pateiktus techninius dokumentus;

(19) jeigu atlikus eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus nustatoma, kad eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio vertės neatitinka informacijos klientui byloje užregistruotų verčių arba kad taikomos kokios nors strategijos, kuriomis dirbtinai pagerinami tų transporto priemonių bandymo rezultatai, turėtų būti pakoreguotas visų atitinkamų transporto priemonių savitasis išmetamo CO_2 kiekis, nes bandomosios transporto priemonės laikomos reprezentatyviomis visoms atitinkamoms transporto priemonėms;

(20) kad skaičiuojant ir koreguojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį būtų atsižvelgta į nuokrypius, tikslinga, kad Komisija nustatytų išmetamo CO_2 kiekio nuokrypio dydį ir tai, kurios transporto priemonės yra su juo susijusios;

(21) gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio pataisa turėtų būti taikoma nuo 2025 metų ataskaitinio laikotarpio, nes tai pirmasis ataskaitinis laikotarpis, kuriuo pagal Reglamentą (ES) 2019/1242 taikomi išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tikslai;

(22) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Klimato kaitos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių patikros procedūros, nurodytos Deleguotajame reglamente (ES) 2024/1127.

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios taisyklės dėl pranešimo apie sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypius nuo atitikties liudijime ar informacijos klientui byloje nurodytų verčių, nustatytus per eksploatuojamų transporto priemonių patikrą, ir dėl atsižvelgimo į tuos nuokrypius skaičiuojant gamintojų vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį, kai atliekant gamintojo eksploatuojamų transporto priemonių patikrą buvo nustatytas išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis.

3. Šis reglamentas netaikomas Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 11 punkte apibrėžtoms netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnyje ir III, VIII, X ir Xa prieduose, taip pat Deleguotojo reglamento (ES) 2024/1127 2 straipsnyje.

Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

1) patikros bandymo procedūros (VTP) šeima – grupė transporto priemonių, kurios turi vieną ar daugiau bendrų Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalies a–f, h ir j punktuose išvardytų sudedamųjų dalių, atskirų techninių mazgų ir sistemų;

2) VTP bandymas – bandymas, atliekamas pagal eksploatuojamos transporto priemonės patikros bandymo procedūrą pagal Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedą;

3) eksploatuojamų transporto priemonių patikros (ISV) oro pasipriešinimo šeima – grupė transporto priemonių, kurių deklaruotoji oro pasipriešinimo vertė yra ne didesnė už deklaruotąją oro pasipriešinimo šeimos pirminės transporto priemonės, pasirinktos oro pasipriešinimo bandymui atlikti, oro pasipriešinimo vertę ir kurias leidžiama priskirti tai pačiai oro pasipriešinimo šeimai kaip ir pirminę transporto priemonę, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 5 priedėlyje;

4) oro pasipriešinimo bandymas – pastovaus greičio bandymas, per kurį atliekami eksploatuojamos transporto priemonės sukimo momento matavimai pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 3 skirsnį;

5) CFD šeima – grupė transporto priemonių, kurių oro pasipriešinimo vertė nustatyta taikant tą patį skaitinio srautų dinamikos (CFD) modeliavimo metodą, patvirtintą pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 10 priedėlį;

6) oro pasipriešinimo bandymas CFD metodu – bandymas, kuriuo tikrinamas skaitinio srautų dinamikos (CFD) modeliavimo metodo, patvirtinto pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 10 priedėlį, konkretus patvirtinimas;

7) eksploatuojamų transporto priemonių patikros (ISV) padangų šeima – padangų grupė, kurią eksploatuojamų transporto priemonių patikrai atlikti sudaro visos Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 2 skirsnio 3 punkte apibrėžto padangų tipo to paties gamintojo ir tos pačios Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/740 ([6]) apibrėžtos degalų naudojimo efektyvumo klasės padangos;

8) padangų riedėjimo varžos koeficiento (RRC) bandymas – pagal Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 3 skirsnio 3.2 punktą atliekamas kiekvienos padangos bandymas Reglamento (ES) 2020/740 V priedo 1 skirsnio 1 punkte apibrėžtoje etaloninėje laboratorijoje arba jo 2 punkte apibrėžtoje laboratorijoje kandidatėje;

9) masės bandymas – bandymas Reglamento (ES) 2017/2400 III priedo 2 skirsnio 4 punkte apibrėžtai pataisytajai faktinei transporto priemonės masei arba, jei tai priekaba, Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 III priedo 3 skirsnio 1 lentelėje nurodytai pataisytajai parengtos eksploatuoti transporto priemonės masei nustatyti;

10) dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymas – specialus eksploatuojamos transporto priemonės bandymas, kuriuo patikrinama, ar esama dirbtinio pagerinimo strategijų;

11) išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis – padėtis, kai transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekis, nustatytas atliekant eksploatuojamų transporto priemonių patikrą pagal šį reglamentą, yra, atsižvelgiant į statistinį bandymų vertinimą pagal I priedą, didesnis už motorinių transporto priemonių išmetamą CO_2 kiekį, nustatytą pagal Reglamente (ES) 2017/2400 nustatytas procedūras, o priekabų – pagal Įgyvendinimo reglamente (ES) 2022/1362 nustatytas procedūras, ir įrašytą į informacijos klientui bylą, atitikties liudijimą arba prie tų motorinių transporto priemonių ar priekabų pridedamą individualaus patvirtinimo liudijimą.

3 straipsnis

Šeimų atranka

1. Atrinkdama transporto priemones pagal Deleguotojo reglamento (ES) 2024/1127 3 straipsnį, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija transporto priemones iš VTP šeimų, ISV oro pasipriešinimo šeimų, CFD šeimų ir ISV padangų šeimų atrenka remdamasi transporto priemonių su tam tikromis sudedamosiomis dalimis, atskirais techniniais mazgais ar sistemomis arba tų šeimų padangomis išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio rizika, kurią Komisija įvertino pagal šio straipsnio 2 dalį ir apie kurią pranešta pagal šio straipsnio 3 dalį.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija taip pat užtikrina, kad VTP šeimai priklausančios transporto priemonės arba ISV padangų šeimos padangos nebūtų bandomos kitos licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos tuo pačiu eksploatuojamų transporto priemonių patikros ataskaitiniu laikotarpiu.

2. Atlikdama 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodytą išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio rizikos vertinimą, Komisija atsižvelgia bent į šiuos elementus, jei jie žinomi:

a) bendrą Sąjungos rinkai pateiktų VTP šeimos, ISV oro pasipriešinimo šeimos ir ISV padangų šeimos naujų transporto priemonių skaičių;

b) duomenis apie tam tikroms VTP šeimoms, ISV oro pasipriešinimo šeimoms ir ISV padangų šeimoms priklausančias transporto priemones, kurių techninės charakteristikos yra panašios, tačiau kurių išmetamo CO_2 kiekis, nustatytas remiantis duomenimis, surinktais pagal Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2021/1430 ([7]) 1 straipsnį, yra mažesnis;

([6]) 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/740 dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/1369 ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1222/2009 (OL L 177, 2020 6 5, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) 2021 m. gegužės 31 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1430, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 papildomas nustatant duomenis, kuriuos valstybės narės turi pateikti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamam CO_2 kiekiui ir degalų sąnaudoms tikrinti, (OL L 309, 2021 9 2, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypį patvirtinančius duomenis, surinktus Komisijos arba gautus iš kitos tipo patvirtinimo institucijos, rinkos priežiūros institucijos ar trečiosios šalies, atitinkančios Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/163 ([8]) reikalavimus;

d) ankstesnių eksploatuojamų transporto priemonių patikrų rezultatus, visų pirma išvadas, susijusias su dirbtinio pagerinimo strategijų taikymu;

e) aktualią informaciją apie bandymus, kurie buvo atlikti ir apie kuriuos pranešta Komisijai pagal Deleguotąjį reglamentą (ES) 2021/1430, ir apie gamybos atitikties bandymus, atliktus pagal Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 4 skirsnį;

f) duomenis apie tikrąsias degalų sąnaudas.

3. Kasmet iki birželio 30 d. Komisija paskelbia ataskaitą, kurioje pateikiamas VTP šeimų, ISV oro pasipriešinimo šeimų, CFD šeimų ir ISV padangų šeimų, kuriose yra didžiausia išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio rizika, sąrašas. Ataskaitoje aprašoma ir 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodyto vertinimo aptariamuoju ataskaitiniu laikotarpiu metodika bei pagrindinės vertinimo išvados.

4 straipsnis

Eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų tipas ir skaičius

1. Kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atlieka kiekvieno gamintojo, kuriam ji suteikė licenciją naudoti modeliavimo priemonę, bent VTP šeimų, ISV oro pasipriešinimo šeimų ir ISV padangų šeimų, atrinktų pagal 3 straipsnį ir nustatytų I priedo 1 lentelėje, atitinkamus atskirų eksploatuojamų transporto priemonių ir padangų, atrinktų pagal 5 straipsnį, patikros bandymus.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija apskaičiuoja bendrą kiekvieno gamintojo transporto priemonių skaičių pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį, nurodytą šio reglamento I priedo 1 lentelėje, kaip bendro gamintojo transporto priemonių, kurių išmetamo CO_2 kiekis ir degalų sąnaudos buvo nustatyti pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį, skaičiaus vidurkį per tris ataskaitinius laikotarpius iki eksploatuojamų transporto priemonių patikros.

Be to, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu atlieka po vieną kiekvieno gamintojo, kurio bendras transporto priemonių skaičius pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį yra ne mažesnis kaip 5 000, masės bandymą ir dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymą.

2. Jei atlikus šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą rizikos vertinimą nustatoma vieno ar daugiau gamintojų šeimų, kurių bendras transporto priemonių skaičius pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį yra mažesnis nei 5 000, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atlieka atitinkamą bent vieno tokio gamintojo bandymą (-us).

3. Be to, jei atliekant 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą rizikos vertinimą nustatoma CFD šeima, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atlieka tos CFD šeimos oro pasipriešinimo bandymą CFD metodu.

4. Priekabų gamintojų atveju licenciją suteikusi patvirtinimo institucija kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu atlieka bent šio reglamento I priedo 2 lentelėje nustatyto padangų šeimų skaičiaus pagal 5 straipsnį atrinktų padangų RRC bandymus.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija apskaičiuoja bendrą kiekvieno priekabų gamintojo priekabų skaičių pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį, nurodytą šio reglamento I priedo 2 lentelėje, kaip bendro gamintojo priekabų, su kuriomis susijęs išmetamo CO_2 kiekis ir degalų sąnaudos buvo nustatyti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį, skaičiaus vidurkį per tris ataskaitinius laikotarpius iki eksploatuojamų transporto priemonių patikros.

([8]) 2022 m. vasario 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/163, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858 taikymo taisyklės, susijusios su transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų rinkos priežiūros funkciniais reikalavimais (OL L 27, 2022 2 8, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Be to, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu atlieka po vieną kiekvieno priekabų gamintojo, kurio bendras priekabų skaičius pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį yra ne mažesnis kaip 5 000, masės bandymą.

Jei atlikus 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą rizikos vertinimą nustatoma priekabų gamintojų, kurių bendras transporto priemonių skaičius pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį yra mažesnis nei 5 000, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atlieka bent vieno tokio gamintojo atitinkamą bandymą (-us).

5. Kiekvienoje pagal 3 straipsnį atrinktoje šeimoje atliekami šie pagal 5 straipsnį atrinktų nurodyto skaičiaus transporto priemonių ir padangų bandymai:

a) VTP bandymai – 1–5 transporto priemonių;

b) oro pasipriešinimo bandymai – 1–5 transporto priemonių;

c) oro pasipriešinimo bandymai CFD metodu – 2 transporto priemonių, jos gali būti iš skirtingų oro pasipriešinimo šeimų;

d) padangų RRC bandymai – 3–10 padangų.

Pirmos pastraipos a, b ir d punktuose nurodytų bandymų rezultatai vertinami pagal šio reglamento II priede aprašytą metodą, o pirmos pastraipos c punkte nurodytų bandymų rezultatai – pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 10 priedėlyje aprašytą metodą.

6. Be 5 dalyje nurodytų bandymų, pagal 1 dalies trečią pastraipą atliekami šie pagal 5 straipsnį atrinktų nurodyto skaičiaus kiekvieno gamintojo transporto priemonių bandymai:

a) masės bandymai – 3–10 transporto priemonių;

b) dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymai – bent 1 transporto priemonės.

Pirmos pastraipos a punkte nurodytų bandymų rezultatai vertinami pagal II priede aprašytą metodą.

7. Licenciją suteikusi tipo patvirtinimo institucija gali nuspręsti į I priede aprašytą statistinį metodą įtraukti Komisijos, kitos tipo patvirtinimo institucijos, rinkos priežiūros institucijos arba trečiosios šalies, atitinkančios Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/163 reikalavimus, atliktų eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų rezultatus, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

a) licenciją suteikusi patvirtinimo institucija informuota apie būsimus bandymus, kad galėtų juos stebėti;

b) per 5 dienas nuo kiekvieno bandymo apie visus eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų rezultatus pranešta licenciją suteikusiai patvirtinimo institucijai.

5 straipsnis

Bandomųjų transporto priemonių ir padangų atranka

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atrenka bandomąsias motorines transporto priemones, kurios, pageidautina, yra ne senesnės kaip trejų metų ir atrankos metu atitinka visus šiuos kriterijus:

a) jų rida yra ne mažesnė kaip 25 000 km;

b) jos atitinka Reglamento (EB) Nr. 595/2009 4 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje nustatytus maksimalaus amžiaus ir ridos kriterijus.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija atrenka bandomąsias priekabas, kurios atrankos metu yra ne senesnės kaip 5 metų, skaičiuojant nuo jų pirmojo užregistravimo dienos.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija, naudodama III priede pateiktą kontrolinį sąrašą, patikrina ir užtikrina, kad bandomųjų transporto priemonių būklė atitiktų tinkamai prižiūrimos ir eksploatuojamos transporto priemonės būklę, o jų charakteristikos – informacijos klientui byloje, atitikties liudijime arba individualaus patvirtinimo liudijime nurodytas charakteristikas.

Jeigu buvo atliktas transporto priemonės gamybos atitikties bandymas, tokia transporto priemonė į jokius eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus neįtraukiama.

3. Be 1 ir 2 dalyse nustatytų reikalavimų, VTP bandymui pasirinkta transporto priemonė turi atitikti visus šiuos reikalavimus:

a) tai neturi būti transporto priemonė, kurios sudedamųjų dalių, atskirų techninių mazgų ar sistemų CO_2 sertifikavimui buvo naudotos standartinės transmisijos ir ašies nuostolių vertės, išskyrus atvejus, kai negalima rasti kitos transporto priemonės;

b) jai taikomos Komisijos reglamento (ES) Nr. 582/2011 ([9]) II priedo 3.3–3.6 punktų nuostatos;

c) jai taikomos Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedo 4.2 punkto nuostatos dėl degalų ir tepalų;

d) nė viename vėlesniame gamybos etape nebuvo padaryta pakeitimų, kurie būtų svarbūs VTP bandymo rezultatams ir dėl kurių nebūtų galima atkurti galios pavaros konfigūracijos, nurodytos informacijos klientui byloje.

4. Be 1 ir 2 dalyse nustatytų reikalavimų, oro pasipriešinimo bandymui pasirinkta transporto priemonė turi atitikti visus šiuos reikalavimus:

a) ji parenkama iš ISV oro pasipriešinimo šeimos, kurios oro pasipriešinimo vertė nustatyta pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 3 punktą, o standartinė vertė nenaudota;

b) ji turi priklausyti bandomiesiems oro pasipriešinimo šeimos nariams pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 5 priedėlio 4.3 punktą;

c) jos aerodinaminė konfigūracija neturi būti pakeista taip, kad būtų neįmanoma atkurti informacijos klientui byloje nurodytos aerodinaminės konfigūracijos.

5. Masės bandymui atrenkami standžiosios vilkties sunkvežimiai turi būti tik transporto priemonė be kėbulo rėmo.

6. Padangos, atrenkamos padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymui, turi būti naujos padangos, parduodamos rinkoje ir sertifikuotos pagal Reglamentą (ES) 2017/2400.

7. Jei licenciją suteikusi patvirtinimo institucija negali rasti pagal 4 straipsnio 5 dalies a ir b punktus reikalaujamo transporto priemonių, atitinkančių šio straipsnio 3 ir 4 dalių nuostatas, skaičiaus, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija ISV bandymo procedūrą užbaigia per kitą ISV ataskaitinį laikotarpį. Jei per kitą ISV ataskaitinį laikotarpį ji vis dar negali rasti reikiamo transporto priemonių skaičiaus, ji užbaigia statistinę procedūrą, nurodydama statusą „nebaigta“, ir parenka kitą šeimą pagal 3 straipsnį.

6 straipsnis

VTP bandymų sąlygos

1. Per VTP išmatuoto ir sumodeliuoto išmetamo CO_2 kiekio santykis ($C_{VTP,\ ratio}$) nustatomas pagal bandomųjų transporto priemonių sertifikavimo metu galiojančios redakcijos Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedo 6 skirsnyje išdėstytą VTP.

([9]) 2011 m. gegužės 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, kuriuo įgyvendinamos ir iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos, susijusios su sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu (euro VI), bei iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB I ir III priedai (OL L 167, 2011 6 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija užtikrina, kad matavimo įranga atitiktų Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedo 5 skirsnio reikalavimus.

7 straipsnis

Pavienės bandomosios transporto priemonės VTP bandymo rezultatas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios transporto priemonės, su kuria atliekamas VTP bandymas, $C_{VTP,\ ratio}$ pagal Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedo 7 skirsnį.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija prieš VTP ir po jos iš kiekvienos bandomosios transporto priemonės nuskaito jos degalų sąnaudų matuoklio ir odometro vertes, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priede, ir įrašo jas į bandymų ataskaitą.

8 straipsnis

Statistinis VTP bandymų rezultatų vertinimas, nuokrypio dydžio apskaičiavimas ir jo tyrimas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija šio reglamento II priede nustatytu metodu įvertina pagal 7 straipsnį gautus pavienių bandomųjų transporto priemonių VTP bandymų rezultatus, kad nustatytų, ar VTP šeimoje, kurios VTP bandymai atliekami, yra išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis, ar jo nėra.

2. Jei VTP šeima šio reglamento II priede nustatyto statistinio vertinimo neišlaiko, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija imasi šių veiksmų:

a) nustato išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį:

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

čia:

— $average_{ratio}$ – II priede apibrėžtas VTP bandymo rezultatų vidurkis $C_{VTP,\ ratio}$;

— $CO_{2\ ref}$ – deklaruota VTP šeimai priklausančios transporto priemonės, kurios išmetamo CO_2 kiekis yra didžiausias, išmetamo CO_2 kiekio vertė;

b) to bandymo neišlaikymo priežasčiai nustatyti pradeda tyrimą pagal Reglamento (ES) 2017/2400 20 straipsnį. Atliekant tyrimą prireikus bendradarbiauja kitos patvirtinimo institucijos, kurios gali būti susijusios su sudedamosios dalies sertifikavimu.

9 straipsnis

Oro pasipriešinimo bandymų sąlygos

1. Oro pasipriešinimo charakteristikos nustatomos pagal naujausios galiojančios redakcijos Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priede nustatytą pastovaus greičio bandymo procedūrą.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija užtikrina, kad bandymo kelio reikalavimai, aplinkos sąlygų reikalavimai, transporto priemonės įrengimas ir matavimo įranga atitiktų naujausios galiojančios redakcijos Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 3 skirsnio 3.1–3.4 punktuose nustatytus reikalavimus. Padangas oro pasipriešinimo bandymams atlikti licenciją suteikusiai patvirtinimo institucijai gali pateikti gamintojai.

10 straipsnis

Pavienės bandomosios transporto priemonės oro pasipriešinimo bandymo rezultatas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios transporto priemonės, su kuria atliekamas oro pasipriešinimo bandymas, pasipriešinimo koeficiento ir pjūvio ploto sandaugą nesant šoninio vėjo (oro pasipriešinimo vertė C_dA), remdamasi matavimais per pastovaus greičio bandymą pagal šio reglamento 9 straipsnį ir naudodama pirminio oro pasipriešinimo duomenų parengiamojo apdorojimo priemonės versiją pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 2 priedėlio 1 priedą.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios transporto priemonės, su kuria atliekamas oro pasipriešinimo bandymas, oro pasipriešinimo bandymo rezultatą (C_dA_{ratio}) kaip oro pasipriešinimo vertės ($C_dA_{in\text{-}service\ verification}$), nustatytos pagal šio straipsnio 1 dalį, ir tos transporto priemonės deklaruotos oro pasipriešinimo vertės ($C_dA_{declared}$), užregistruotos gamintojo įrašų byloje 1.8.4 įrašu pagal Reglamento (ES) 2017/2400 IV priedo 3 skirsnio I dalį, santykį.

11 straipsnis

Oro pasipriešinimo bandymo rezultatų statistinis vertinimas ir nuokrypio dydžio apskaičiavimas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija II priede nustatytu metodu įvertina pagal 10 straipsnį gautus pavienių bandomųjų transporto priemonių oro pasipriešinimo bandymų rezultatus, kad nustatytų, ar ISV oro pasipriešinimo šeimoje, kurios oro pasipriešinimo bandymai atliekami, yra išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis, ar jo nėra.

2. Jei ISV oro pasipriešinimo šeima II priede nustatyto statistinio vertinimo neišlaiko, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato oro pasipriešinimo nuokrypio dydį, apskaičiuodama oro pasipriešinimo bandymų C_dA_{ratio} vidurkį ($average_{ratio}$), kaip nustatyta II priede.

12 straipsnis

Padangų RRC bandymų sąlygos

1. Padangos RRC nustatomas pagal bandomųjų padangų sertifikavimo metu galiojančios redakcijos Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 3.2 punkte nustatytą padangų RRC matavimo procedūrą.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija užtikrina, kad padangos būtų bandomos Reglamento (ES) 2020/740 V priedo 1 skirsnio 1 punkte apibrėžtoje etaloninėje laboratorijoje arba jo 2 punkte apibrėžtoje laboratorijoje kandidatėje.

13 straipsnis

Pavienės bandomosios padangos RRC bandymo rezultatas

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios padangos, su kuria atliekamas RRC bandymas, RRC bandymo rezultatą (RRC_{ratio}) kaip pagal šio reglamento 12 straipsnį nustatytos padangos RRC vertės ($RRC_{in\text{-}service\ verification}$) ir tos padangos deklaruotos RRC vertės ($RRC_{declared}$), užregistruotos su išmetamo CO_2 kiekiu ir degalų sąnaudomis susijusių savybių sertifikato pagal Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 1 priedėlį 7.1 punkte, santykį.

14 straipsnis

RRC bandymo rezultatų statistinis vertinimas ir nuokrypio dydžio apskaičiavimas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija II priede nustatytu metodu įvertina pagal 13 straipsnį gautus pavienių bandomųjų padangų RRC bandymo rezultatus, kad nustatytų, ar ISV padangų šeimoje, kurios RRC bandymai atliekami, yra išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis.

2. Jei ISV padangų šeima II priede nustatyto statistinio vertinimo neišlaiko, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato padangų RRC nuokrypio dydį, apskaičiuodama RRC bandymų RRC_{ratio} vidurkį ($average_{ratio}$), kaip nustatyta II priede.

15 straipsnis

Masės bandymų sąlygos

1. Motorinės transporto priemonės atveju masės bandymą sudaro pataisytosios faktinės transporto priemonės masės nustatymas pasveriant bandomąją transporto priemonę ir pritaikant Reglamento (ES) 2017/2400 III priedo 2 skirsnio 4 punkte nustatytas pataisas, o priekabos atveju – pataisytosios parengtos eksploatuoti priekabos masės nustatymas pasveriant bandomąją transporto priemonę ir pritaikant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 III priedo 3 skirsnio 1 lentelėje nustatytas pataisas.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija užtikrina, kad svarstyklės atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/31/ES ([10]) nustatytus reikalavimus.

3. Visos papildomos dalys, į kurias neatsižvelgiama darant šio straipsnio 1 dalyje nurodytas pataisas, pašalinamos arba jų masė atimama iš masės, nustatytos pagal 1 dalį.

4. Jei įrengta ne visa standartinė įranga, pridedama atitinkama trūkstamų konstrukcijos elementų, nurodytų Reglamento (ES) 2017/2400 III priedo 4.2 punkte, masė, aprašyta to priedo 4.3 punkte.

16 straipsnis

Pavienės bandomosios transporto priemonės masės bandymo rezultatas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios transporto priemonės, su kuria atliekamas masės bandymas, masės bandymo rezultatą ($mass_{ratio}$) kaip pataisytosios faktinės transporto priemonės masės ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), nustatytos pagal šio reglamento 15 straipsnį, ir deklaruotos pataisytosios tos transporto priemonės masės ($mass_{declared}$), užregistruotos informacijos klientui byloje 1.1.8 įrašu pagal Reglamento (ES) 2017/2400 IV priedo 3 skirsnio II dalį, santykį.

2. Priekabos atveju licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato kiekvienos bandomosios transporto priemonės, su kuria atliekamas masės bandymas, masės bandymo rezultatą ($mass_{ratio}$) kaip pataisytosios parengtos eksploatuoti priekabos masės ($mass_{in\text{-}service\ verification}$), nustatytos pagal šio reglamento 15 straipsnį, ir pakoreguotos parengtos eksploatuoti tos priekabos masės ($mass_{declared}$), užregistruotos informacijos klientui byloje 1.1.10 įrašu pagal Reglamento (ES) 2022/1362 IV priedo II dalį, santykį.

([10]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/31/ES dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su neautomatinių svarstyklių tiekimu rinkai, suderinimo (OL L 96, 2014 3 29, p. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

17 straipsnis

Masės bandymo rezultatų statistinis vertinimas ir nuokrypio dydžio apskaičiavimas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija II priede nustatytu metodu įvertina pagal 16 straipsnį gautus pavienių bandomųjų transporto priemonių masės bandymų rezultatus, kad nustatytų, ar yra to gamintojo visų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis, ar jo nėra.

2. Jei transporto priemonių gamintojas II priede nustatyto statistinio vertinimo neišlaiko, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato masės nuokrypio dydį, apskaičiuodama masės bandymų $mass_{ratio}$ vidurkį ($average_{ratio}$), kaip nustatyta II priede.

18 straipsnis

Dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymų sąlygos

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija patikrina, ar bandomojoje transporto priemonėje, atrinktoje pagal šio reglamento 5 straipsnį, taikomos dirbtinio pagerinimo strategijos, atlikdama bent šiuos bandymus:

a) VTP bandymą;

b) VTP bandymą, kai bandymo sąlygos neatitinka Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priede nustatytų ribų, arba bet kurį kitą bandymą, kurio metu dėl bandymo sąlygų transporto priemonės ar kurio nors jos posistemio fizinė reakcija reikšmingai nepasikeičia.

19 straipsnis

Dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymo rezultatų vertinimas ir nuokrypio dydžio apskaičiavimas

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija įvertina pagal šio reglamento 18 straipsnį atliktų bandymų rezultatus, kad įvertintų dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandomojoje transporto priemonėje riziką, palygindama $C_{VTP,\ ratio}$, nustatytą pagal Reglamento (ES) 2017/2400 Xa priedo 7.2.2 punktą ir gautą atliekant šio reglamento 18 straipsnio b punkte nurodytą bandymą, ir $C_{VTP,\ ratio}$, gautą atliekant šio reglamento 18 straipsnio a punkte nurodytą bandymą. Be to, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija įvertina visus kitus aktualius bandymus, atliktus su atitinkama transporto priemone.

2. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija bandymų ataskaitoje apibūdina kriterijus, kuriais remiantis buvo atliktas vertinimas pagal 1 dalį. Tuo tikslu dirbtinio pagerinimo strategijos suprantamos kaip transporto priemonėje įdiegta arba su ja susijusi programinė įranga, valdymo logika, aparatinė įranga ar sudedamoji dalis, kuriais sumažinamos transporto priemonės išmetamo CO_2 kiekio arba degalų sąnaudų vertės tada, kai atliekami bandymai išmetamo CO_2 kiekiui sertifikuoti, tačiau kurie neveikia nuosekliai, kai transporto priemonė eksploatuojama, atsižvelgiant į tai, kad bandymo sąlygos ir eksploatacijos sąlygos skiriasi, išskyrus atvejus, kai toks nenuoseklus veikimas atsiranda dėl Sąjungos teisėje nustatytų reikalavimų arba yra pateisinamas būtinybe apsaugoti transporto priemonę nuo tiesioginės žalos arba užtikrinti saugų transporto priemonės veikimą.

3. Jei, remdamasi pagal 1 dalį atliktu vertinimu, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato, kad dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandomojoje transporto priemonėje rizika yra didelė, ji, be pagal 18 straipsnį atliekamų bandymų, nustato ir atlieka specialią bandymų programą, kad nustatytų, ar dirbtinio pagerinimo strategija taikoma, ar ne. Licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos prašymu gamintojas pateikia visą susijusį programinės įrangos kodą dirbtinės strategijos taikymui ar netaikymui nustatyti.

4. Jei licenciją suteikusi patvirtinimo institucija padaro išvadą, kad dirbtinio pagerinimo strategijos taikomos, ji nustato atitinkamas transporto priemones ir išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį, palygindama išmetamo CO_2 kiekio vertes, kai dirbtinio pagerinimo strategijos taikomos ir kai jos netaikomos. Jei to nuokrypio dydžio negalima nustatyti remiantis pagal 18 straipsnį ir, jei taikytina, šio straipsnio 3 dalį atliekamais bandymais, išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis prilyginamas 10 % transporto priemonių pogrupio išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės.

20 straipsnis

Bandymų ataskaita

1. Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija į Deleguotojo reglamento (ES) 2024/1127 5 straipsnio 1 dalyje nurodytas bandymų ataskaitas įtraukia bent šią kiekvienos išbandytos šeimos informaciją:

a) atliktų bandymų tipą;

b) transporto priemonių kontrolinį sąrašą;

c) bandymo sąlygas;

d) kiekvienos bandomosios transporto priemonės arba padangos bandymų rezultatus;

e) statistinį bandymų rezultatų vertinimą;

f) jei taikytina, nuokrypio dydžio apskaičiavimą;

g) dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymo atveju: kriterijus, pagal kuriuos vertinti bandymų rezultatai.

2. Per 20 darbo dienų nuo bandymų užbaigimo licenciją suteikusi patvirtinimo institucija užtikrina bandymų ataskaitos prieinamumą atitinkamų transporto priemonių arba padangų gamintojui ir ją šifruotu formatu įkelia į specialų Komisijos serverį kartu su šiais kiekvienos atskiros bandomosios transporto priemonės ar padangos duomenimis:

a) kiekvieno atlikto VTP bandymo – šio reglamento IV priedo 1 punkte nurodytais duomenimis;

b) kiekvieno atlikto oro pasipriešinimo bandymo – šio reglamento IV priedo 2 punkte nurodytais duomenimis;

c) kiekvieno atlikto oro pasipriešinimo bandymo CFD metodu – duomenimis ir skaičiavimais, nurodytais Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 10 priedėlyje;

d) kiekvieno atlikto padangos riedėjimo varžos koeficiento bandymo – šio reglamento IV priedo 3 punkte nurodytais duomenimis;

e) kiekvieno atlikto masės bandymo – šio reglamento IV priedo 4 punkte nurodytais duomenimis.

Duomenys ir parametrai, nurodyti a–e punktuose, neskelbiami.

Kai visi duomenys apie visas išbandytas šeimos transporto priemones arba padangas tinkamai įkeliami, Komisijos serveris įkeliančiajam subjektui nusiunčia patvirtinimą.

21 straipsnis

Licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos išvados

1. Jei iš eksploatuojamų transporto priemonių patikros rezultatų matyti, kad išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio nėra, licenciją suteikusi kompetentinga institucija padaro išvadą, kad per eksploatuojamų transporto priemonių patikrą nustatytos išmetamo CO_2 kiekio vertės atitinka informacijos klientui byloje įrašytas vertes, ir įrašo šią išvadą į bandymų ataskaitą.

2. Jei iš eksploatuojamų transporto priemonių patikros rezultatų matyti, kad išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypis yra, gamintojas, gavęs bandymų ataskaitą, per 20 darbo dienų gali užginčyti rezultatus, pateikdamas įrodymą, kad per eksploatuojamų transporto priemonių patikrą nustatytos išmetamo CO_2 kiekio vertės atitinka informacijos klientui byloje įrašytas vertes. Gamintojas gali prašyti 20 darbo dienų terminą pratęsti, kad galėtų pateikti tuos įrodymus.

Jei gamintojas jokių veiksmų nesiima, laikoma, kad su eksploatuojamų transporto priemonių patikros rezultatais jis sutinka.

3. Atsižvelgdama į gamintojo pagal 2 dalį pateiktą informaciją, licenciją suteikusi patvirtinimo institucija padaro išvadą, ar atlikus eksploatuojamų transporto priemonių patikrą nustatyta, kad atliekant eksploatuojamų transporto priemonių patikrą nustatytos išmetamo CO_2 kiekio vertės neatitinka informacijos klientui byloje įrašytų verčių, ar to nenustatyta, arba ar taikomos dirbtinio pagerinimo strategijos.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija savo išvadą atitinkamam gamintojui ir Komisijai perduoda ne vėliau kaip per 40 darbo dienų, o jei terminas buvo pratęstas pagal 2 dalį – ne vėliau kaip per 80 darbo dienų nuo bandymų ataskaitos išsiuntimo gamintojui pagal 2 dalį.

4. 3 dalyje nurodytoje licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos išvadoje pateikiama bent ši informacija:

a) jeigu licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato, kad eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio vertės atitinka informacijos klientui byloje užregistruotas vertes, arba negali nustatyti, kad taikomos dirbtinio pagerinimo strategijos:

   i) bandymo tipas ir atitinkama šeima;

   ii) motyvai, kuriais remiantis padaryta išvada, kad per eksploatuojamų transporto priemonių patikrą nustatytos išmetamo CO_2 kiekio vertės atitinka informacijos klientui byloje įrašytas išmetamo CO_2 kiekio vertes;

b) jeigu licenciją suteikusi patvirtinimo institucija nustato, kad eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio vertės neatitinka informacijos klientui byloje užregistruotų verčių arba kad taikomos dirbtinio pagerinimo strategijos:

   i) bandymo tipas ir atitinkama šeima;

   ii) nuokrypio dydis, apie kurį pranešta pagal 20 straipsnio 1 dalies e punktą;

   iii) kai taikytina, nustatytos dirbtinio pagerinimo strategijos.

5. Iki kiekvienų kalendorinių metų rugsėjo 30 d. licenciją suteikusi patvirtinimo institucija, naudodama V priede nustatytą formą, paskelbia praėjusiais kalendoriniais metais atliktų eksploatuojamų transporto priemonių patikrų apžvalgą ir tais metais padarytas išvadas, nurodytas 1 ir 3 dalyse. Jei dėl eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų prieš paskelbiant apžvalgą išvadų nepadaryta, ta išvada įtraukiama į kitą metinę apžvalgą.

22 straipsnis

Išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydis ir atitinkamų transporto priemonių nustatymas

Jeigu licenciją suteikusi patvirtinimo institucija yra padariusi išvadą, nurodytą 21 straipsnio 4 dalies b punkte, Komisija išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį ir visas atitinkamas transporto priemones nustato taip:

a) VTP šeimos išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydis yra lygus licenciją suteikusios patvirtinimo institucijos nustatytam ir šio reglamento 21 straipsnio 4 dalies b punkto ii papunktyje nurodytam nuokrypio dydžiui. Atitinkamos transporto priemonės yra visos VTP šeimos transporto priemonės, turinčios tą patį variklio ir transmisijos derinį. Jei atlikus tyrimą pagal 8 straipsnio 2 dalies b punktą nustatoma, kad toje nuostatoje nurodyta bandymo neišlaikymo priežastis yra Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalies a–f, h ir j punktuose nurodyta sudedamoji dalis, atitinkamos transporto priemonės yra visos transporto priemonės, kuriose yra ta sudedamoji dalis;

b) ISV oro pasipriešinimo šeimos atveju Komisija nustato kiekvieno šios ISV oro pasipriešinimo šeimos transporto priemonių pogrupio išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį, remdamasi modeliavimo priemone atliktu pakartotiniu modeliavimu su etaloniniu modeliu ir deklaruota oro pasipriešinimo verte bei pakoreguota oro pasipriešinimo verte. Pakoreguota oro pasipriešinimo vertė yra $C_dA_{declared}$, padauginta iš 21 straipsnio 4 dalies b punkto ii papunktyje nurodyto nuokrypio dydžio. Atitinkamos transporto priemonės yra visos 21 straipsnio 4 dalies b punkto i papunktyje nurodytos atitinkamos ISV oro pasipriešinimo šeimos transporto priemonės ir visos transporto priemonės, kurių oro pasipriešinimo vertė buvo perimta iš tos ISV oro pasipriešinimo šeimos;

c) CFD šeimos atveju Komisija nustato kiekvieno šios CFD šeimos oro pasipriešinimo šeimos transporto priemonių pogrupio išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį, remdamasi modeliavimo priemone atliktu pakartotiniu modeliavimu su etaloniniu modeliu ir deklaruota oro pasipriešinimo verte bei pakoreguota oro pasipriešinimo verte. Pakoreguota oro pasipriešinimo vertė gaunama iš kiekvienos oro pasipriešinimo šeimos pirminės (blogiausios) transporto priemonės oro pasipriešinimo vertės arba, jei ši vertė nustatoma naudojant CFD modeliavimą, šios oro pasipriešinimo šeimos numatytosios vertės atėmus deklaruotą kiekvienos atitinkamos transporto priemonės oro pasipriešinimo vertę. Atitinkamos transporto priemonės yra visos tos CFD šeimos transporto priemonės ir visos transporto priemonės, kurių oro pasipriešinimo vertė buvo perimta iš tos CFD šeimos oro pasipriešinimo šeimos;

d) ISV padangų šeimos atveju Komisija kiekvieno šios ISV padangų šeimos transporto priemonių pogrupio išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį nustato remdamasi modeliavimo priemone atliktu pakartotiniu modeliavimu su etaloniniu modeliu ir deklaruota riedėjimo varžos koeficiento verte bei pakoreguota riedėjimo varžos koeficiento verte. Pakoreguota riedėjimo varžos koeficiento vertė yra $RRC_{declared}$, padauginta iš 21 straipsnio 4 dalies b punkto ii papunktyje nurodyto nuokrypio dydžio. Atitinkamos transporto priemonės yra visos po 2025 m. liepos 1 d. užregistruotos transporto priemonės, kuriose naudojamos 21 straipsnio 4 dalies b punkto i papunktyje nurodytos atitinkamos ISV padangų šeimos padangos;

e) masės bandymo atveju Komisija kiekvieno to gamintojo transporto priemonių pogrupio išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį nustato remdamasi modeliavimo priemone atliktu pakartotiniu modeliavimu su parko vidurkį atitinkančiu modeliu ir deklaruota masės verte bei pataisytąja masės verte. Pataisytoji masės vertė yra $mass_{declared}$, padauginta iš 21 straipsnio 4 dalies b punkto ii papunktyje nurodyto nuokrypio dydžio. Atitinkamos transporto priemonės yra visos gamintojo transporto priemonės;

f) jei padaryta 21 straipsnio 4 dalies b punkte nurodyta išvada, kad taikoma dirbtinio pagerinimo strategija, išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydis yra lygus 21 straipsnio 4 dalies b punkto ii papunktyje nurodytam nuokrypio dydžiui. Atitinkamos transporto priemonės nustatomos remiantis 21 straipsnio 4 dalies b punkte nurodyta išvada.

23 straipsnis

Gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimas ir koregavimas

1. Jeigu licenciją suteikusi patvirtinimo institucija yra padariusi šio reglamento 21 straipsnio 4 dalies b punkte nurodytą išvadą, Komisija, apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį pagal Reglamento (ES) 2019/1242 4 straipsnį, metų, kuriais buvo padaryta išvada, ataskaitiniu laikotarpiu ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais atitinkamoms transporto priemonėms taiko pagal 22 straipsnį nustatytą išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį.

2. Komisija pagal 22 straipsnį nustatytoms atitinkamoms transporto priemonėms taip pat taiko išmetamo CO_2 kiekio verčių nuokrypio dydį, kad pakoreguotų gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį per dešimt ataskaitinių laikotarpių iki metų, kuriais buvo padaryta išvada, ataskaitinio laikotarpio, bet ne ankstesniais kaip 2025 metų ataskaitiniais laikotarpiais.

24 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2025 m. sausio 13 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

MINIMALUS ATRENKAMŲ ŠEIMŲ SKAIČIUS

1. Transporto priemonių gamintojai

1 lentelė

Šeimų, kuriose atliekami atitinkami atskirų eksploatuojamų transporto priemonių ir padangų patikros bandymai, skaičius

Bendras transporto priemonių skaičius pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį	VTP šeimų skaičius (VTP bandymas)	Oro pasipriešinimo šeimų skaičius (oro pasipriešinimo bandymas)	ISV padangų šeimų skaičius (padangų RRC bandymas)
5 000–20 000	1	1	1
20 001–40 000	1	1	2
Daugiau kaip 40 000	2	2	3

2. Priekabų gamintojai

2 lentelė

ISV padangų šeimų, kuriose atliekami atitinkami eksploatuojamų transporto priemonių pavienių padangų patikros bandymai, skaičius

Bendras priekabų skaičius pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį	ISV padangų šeimų skaičius (padangų RRC bandymas)
Iki 10 000	1
Daugiau kaip 10 000	2

II PRIEDAS

STATISTINIS BANDYMŲ REZULTATŲ VERTINIMAS

1. **Pradinis taškas**

Statistinio bandymų rezultatų vertinimo pradinis taškas yra šios apskaičiuotos minimalaus atskirų bandomųjų transporto priemonių arba padangų skaičiaus vertės:

1) VTP bandymų – pagal 7 straipsnį apskaičiuota $C_{VTP,\ ratio}$ vertė, kai N = 1;

2) oro pasipriešinimo bandymų – pagal 10 straipsnio 2 dalį apskaičiuota C_dA_{ratio} vertė, kai N = 1;

3) padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymų – pagal 13 straipsnį apskaičiuota $RRC_{\ ratio}$ vertė, kai N = 3;

4) masės bandymų – pagal 16 straipsnį apskaičiuota $mass_{ratio}$ vertė, kai N = 3.

Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija pagal šio priedo 3 punkte nustatytus kriterijus nusprendžia, ar reikia išbandyti daugiau transporto priemonių arba padangų.

2. **Statistiniai parametrai**

Bendro išbandytų transporto priemonių skaičiaus (N) bandymų rezultatų vidurkis (X_{tests}) ir standartinis nuokrypis (*s*) apskaičiuojami pagal šias formules:

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

ir

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

čia:

x_i apskaičiuotas atskiros bandomos i-tosios transporto priemonės arba padangos santykis:

— VTP bandymo rezultatams – pagal 7 straipsnį apskaičiuotas $C_{VTP,\ ratio}$;

— oro pasipriešinimo bandymo rezultatams – pagal 10 straipsnio 2 dalį apskaičiuotas CdA_{ratio};

— padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymo rezultatams – pagal 13 straipsnį apskaičiuotas RRC_{ratio};

— masės bandymo rezultatams – pagal 16 straipsnį apskaičiuotas $mass_{ratio}$.

3. **Vertinimas**

Išbandžius kiekvieną papildomą transporto priemonę arba padangą įvertinama X_{tests} vertė, kaip nurodyta toliau, kad būtų galima padaryti vieną iš šių išvadų apie atitinkamą transporto priemonių arba padangų šeimą:

1) šeima išlaiko bandymą, jeigu $X_{tests} \leq$ bound $_P$;

2) šeima neišlaiko bandymo, jeigu $X_{tests} >$ bound $_F$;

3) išbandoma papildoma transporto priemonė, jeigu $bound_P < X_{tests} \leq bound_F$,

čia:

VTP bandymo rezultatams ir oro pasipriešinimo bandymo rezultatams $bound_P$ ir $bound_F$ nustatyti šio priedo 1 lentelėje;

padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymo rezultatams ir masės bandymo rezultatams $bound_P$ ir bound $_F$ nustatyti šio priedo 2 lentelėje;

s – pagal šio priedo 2 punktą nustatytas standartinis nuokrypis;

VTP bandymo rezultatams *A* yra lygus 1,03;

oro pasipriešinimo bandymo rezultatams *A* yra lygus $\frac{1,03*N_x + 1,07*N_y}{N_x + N_y}$,

čia:

N_x – išbandytų transporto priemonių, kurių pirmosios registracijos data yra ne ankstesnė kaip 2027 m. liepos 1 d., skaičius;

N_y – išbandytų transporto priemonių, kurių pirmosios registracijos data yra ankstesnė nei 2027 m. liepos 1 d., skaičius;

padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymo rezultatams *A* yra lygus 1,03;

masės bandymo rezultatams *A* yra lygus $\frac{1,02*N_x + 1,05*N_y}{N_x + N_y}$,

čia:

N_x – išbandytų transporto priemonių, kurių pirmosios registracijos data yra ne ankstesnė kaip 2027 m. liepos 1 d., skaičius;

N_y – išbandytų transporto priemonių, kurių pirmosios registracijos data yra ankstesnė nei 2027 m. liepos 1 d., skaičius.

1 lentelė

VTP bandymo rezultatų ir oro pasipriešinimo bandymo rezultatų bound $_P$ ir bound $_F$ vertės

Išbandytų transporto priemonių skaičius	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 lentelė

Padangų riedėjimo varžos koeficiento bandymo rezultatų ir masės bandymo rezultatų bound $_P$ ir bound $_F$ vertės

Išbandytų transporto priemonių skaičius	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. **Nuokrypio dydžio apskaičiavimas**

Apskaičiuojant nuokrypio dydį, $average_{ratio}$ apibrėžiamas kaip bendro išbandytų transporto priemonių skaičiaus X_{tests}, kai transporto priemonių arba padangų šeima neišlaikė bandymo pagal šio priedo 3 punkto 2 papunktį:

$average_{ratio} = X_{tests}$

III PRIEDAS

EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ PATIKROS BANDYMAMS ATRINKTŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ KONTROLINIS SĄRAŠAS

1. **Apibrėžtys**

Šiame priede vartojamų terminų apibrėžtys:

1) neįtraukimo kriterijai – kriterijai, kuriuos atitinkančios (atsakymas į klausimą yra „taip“) transporto priemonės negalima atrinkti eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymams;

2) konfidencialu – informacijos žyma, rodanti, kad šią informaciją atitinkamai saugo licenciją suteikusi patvirtinimo institucija, tačiau į Komisijai teikiamą bandymų ataskaitą ji neįtraukiama.

2. **Transporto priemonės charakteristikos**

2.1. Registruojama ir į bandymų ataskaitą įtraukiama informacija

2.1.1.	Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)	KONFIDENCIALU
2.1.2.	Rida [km]	
2.1.3.	Pirmosios registracijos data	
2.1.4.	Gamintojo įrašų bylos šifravimo maišos kodas	KONFIDENCIALU

2.2. Neįtraukimo kriterijų kontrolinis sąrašas

		Taip / Ne
2.2.1.	Rida: *Ar rida mažesnė nei 25 000 km arba didesnė nei 160 000 / 300 000 / 700 000 km pagal Reglamento (EB) Nr. 595/2009 4 straipsnio 2 dalį?*	
2.2.2.	Pirmosios registracijos data: *Ar nuo tos datos iki transporto priemonės atrankos dienos yra praėję daugiau nei 5/6/7 metai, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 595/2009 4 straipsnio 2 dalyje?*	

3. **Transporto priemonės savininko / naudotojo apklausa**

(Savininkas neturi žinoti atsakymų pasekmių)

3.1. Registruojama informacija

3.1.1.	Savininko vardas ir pavardė arba pavadinimas	KONFIDENCIALU
3.1.2.	Kontaktiniai duomenys (adresas / telefonas)	KONFIDENCIALU

3.2. Neįtraukimo kriterijų kontrolinis sąrašas

	Neleidžiamas transporto priemonės naudojimas	**Taip / Ne**
3.2.1.	Ar transporto priemone buvo gabenami sunkūs kroviniai, viršijantys gamintojo specifikacijas?	
3.2.2.	Ar transporto priemonė naudota lenktynėms ar motorinių transporto priemonių sportui?	
3.2.3.	Ar transporto priemone daugiau kaip 10 % laiko važinėta ne ES valstybėje narėje?	

	Neleidžiamas transporto priemonės naudojimas	**Taip / Ne**
3.2.4.	Ar transporto priemonėje buvo naudoti netinkamos rūšies degalai (pvz., benzinas vietoj dyzelino) arba ne komerciniai ES kokybės degalai (įgyti juodojoje rinkoje arba maišyti)?	
3.2.5.	Ar buvo naudojamas gamintojo nepatvirtintas degalų priedas?	
	Neleistinas remontas	
3.2.6.	Ar transporto priemonė buvo prižiūrima ne pagal gamintojo instrukcijas?	
3.2.7.	Ar buvo atliekamas neleistinas kapitalinis variklio arba transporto priemonės remontas?	
3.2.8.	Ar transporto priemonė buvo patekusi į didelę avariją?	
	Neleidžiami pakeitimai	
3.2.9.	Ar buvo didinama variklio galia arba atliekamas variklio reguliavimas?	
3.2.10.	Ar buvo visam laikui pašalinta kuri nors išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo sistemos dalis?	
3.2.11.	Ar buvo sumontuoti kokie nors neleidžiami su išmetamaisiais teršalais susiję įtaisai (karbamido šalinimo įtaisas, emuliatorius ir kt.)?	

4. **Transporto priemonės tikrinimas**

4.1. Į bandymų ataskaitą įtraukiama informacija

4.1.1.	Galios pavaros valdymo modulio programinės įrangos ir kalibravimo dalių numeriai ir kontrolinės sumos	
4.1.2.	Vidinė diagnostika	Nuskaityti diagnostinius trikčių kodus ir išspausdinti klaidų sąrašą ([1])
4.1.3.	Vidinės diagnostikos sistemos priežiūros režimas 09 „Užklausa“	Nuskaityti priežiūros režimą 09 ir užregistruoti informaciją
4.1.4.	Vidinės diagnostikos režimas 07	Nuskaityti priežiūros režimą 07 ir užregistruoti informaciją
4.1.5.	Išbandytos transporto priemonės nuotraukos, įskaitant apatinės kėbulo dalies nuotraukas	

([1]) Visos sistemos turi būti vidinės diagnostikos sistemos dalis, o klaidų sąrašai / nustatyta ir diagnozuota informacija – įtraukti į bandymų ataskaitą.
Pastaba. *Visos patikros, kurias atliekant reikia prisijungti prie vidinės diagnostikos sistemos, turi būti atliekamos prieš išmetamo teršalų kiekio bandymą ir po jo.*

4.2. Neįtraukimo kriterijų kontrolinis sąrašas

		Taip / Ne
4.2.1.	TIK VTP bandymams: Ar prietaisų skydelyje šviečia kurios nors signalinės lemputės, rodančios transporto priemonės arba išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo sistemos triktį, kurios negalima pašalinti atliekant įprastą techninę priežiūrą? (Trikčių indikatoriaus lemputė, variklio techninės priežiūros lemputė ir kt.?)	
4.2.2.	TIK VTP bandymams: Ar vėlesniame gamybos etape padaryta pakeitimų, kurie būtų aktualūs VTP bandymui ir dėl kurių nebūtų galima atkurti galios pavaros konfigūracijos, nurodytos informacijos klientui byloje?	

		Taip / Ne
4.2.3.	TIK oro pasipriešinimo bandymams: Ar padaryta aerodinaminės konfigūracijos pakeitimų, dėl kurių neįmanoma atkurti informacijos klientui byloje nurodytos aerodinaminės konfigūracijos?	

4.3. Jei toliau nurodytos sąlygos netenkinamos, transporto priemonę vis tiek galima atrinkti su sąlyga, kad prieš atliekant eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus bus imtasi atitinkamų veiksmų:

	Ką reikia patikrinti	Nustatyta problema ir veiksmai, kurių reikia imtis
4.3.1.	Degalų bako pripildymo lygis	*Jei dega degalų atsargų lemputė, prieš bandymą reikia pripilti degalų.*
4.3.2.	Dyzelinio variklio taršumą mažinantis skystis („AdBlue“)	*Jei įjungus variklį dega SCR lemputė, prieš naudojant transporto priemonę bandymams reikia įpilti „AdBlue“ arba atlikti remonto darbus.*
4.3.3.	Oro ir alyvos filtrai *Patikrinti, ar filtrai neužteršti ir nepažeisti*	*Jei filtrai pažeisti arba labai užteršti, arba jei iki kito rekomenduojamo keitimo yra likę nuvažiuoti mažiau kaip 800 km, reikia juos pakeisti.*
4.3.4.	Patikrinti skysčių lygius ir rūšį *Patikrinti, ar skysčių (variklio alyvos, aušinamojo skysčio) lygiai yra tarp didžiausiojo ir mažiausiojo.*	*Jei atitinkamo skysčio lygis nesiekia mažiausiojo, reikia jo įpilti.* *Jei skysčiai yra netinkamos rūšies, reikia juos pakeisti.*
4.3.5.	Uždegimo laidai (kibirkštinis uždegimas) *Patikrinti uždegimo žvakes, laidus ir kt.*	*Jei jie pažeisti, reikia juos pakeisti.*
4.3.6.	Techninė priežiūra *Patikrinti, ar iki kitos planinės techninės priežiūros yra likę nuvažiuoti mažiau kaip 800 km*	*Jei taip, reikia atlikti techninės priežiūros darbus.*
4.3.7.	TIK oro pasipriešinimo bandymams: *Patikrinti, ar ratų sureguliavimo vertės ir reguliuojamo transporto priemonės aukščio ir (arba) prošvaisos vertės yra už leidžiamojo intervalo ribų*	*Jei taip, reikia sureguliuoti ratus ir transporto priemonės aukštį ir (arba) prošvaisą, kad jų vertės patektų į intervalą.*
4.3.8.	TIK oro pasipriešinimo bandymams: *Patikrinti, ar pagal Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedą įrengtas standartinis kėbulas*	*Jei ne, reikia įrengti standartinį kėbulą.*

IV PRIEDAS

PRANEŠTINI EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ PATIKROS BANDYMŲ DUOMENYS

1. **Praneštini eksploatuojamų transporto priemonių patikros VTP bandymo duomenys**

Praneštini duomenys yra bandymų ataskaitų duomenys, nurodyti Reglamento (ES) 2017/2400 20 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje.

Be to, pranešami šie duomenys:

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
1	Už eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus atsakinga licenciją suteikusi patvirtinimo institucija	—	—	
2	Transporto priemonės numeris	—	—	Transporto priemonės numeris statistinio vertinimo sekoje (1, 2, 3, ... 10)
3	Bendras išbandytų transporto priemonių skaičius	—	—	Bendras transporto priemonių, įtrauktų į I priede aprašytą statistinį vertinimą, skaičius
4	Sprendimas „išlaikyta“ / „neišlaikyta“	—	—	Išlaikytas ar neišlaikytas bandymas

2. **Praneštini eksploatuojamų transporto priemonių patikros oro pasipriešinimo bandymo duomenys**

Praneštini duomenys yra duomenys, nurodyti Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 2 priedėlyje.

Be to, pranešami šie duomenys:

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
1	Už eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus atsakinga licenciją suteikusi patvirtinimo institucija	—	—	
2	Transporto priemonės numeris	—	—	Transporto priemonės numeris statistinio vertinimo sekoje (1, 2, 3, ... 10)
3	Bendras išbandytų transporto priemonių skaičius	—	—	Bendras transporto priemonių, įtrauktų į I priede aprašytą statistinį vertinimą, skaičius
4	Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)	—	—	Atrinktos transporto priemonės VIN
5	Odometro rodmuo pradedant ISV bandymus	km		
6	Bandymų kelias, kuriame buvo atlikti bandymai	—		
7	Bendroji išmatuota transporto priemonės masė	kg	—	Faktinė išmatuota transporto priemonės masė
8	Didžiausiasis išmatuotas transporto priemonės aukštis	m	—	
9	Vidutinė aplinkos temperatūra atliekant pirmą mažo greičio bandymą	°C	—	

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
10	Vidutinis transporto priemonės greitis atliekant didelio greičio bandymus	km/h	—	
11	Pasipriešinimo koeficiento (C_d) ir pjūvio ploto (A_{cr}) sandauga, kai šoninio vėjo nėra $C_dA_{cr}(0)$	m^2	—	
12	Pasipriešinimo koeficiento (C_d) ir pjūvio ploto (A_{cr}) sandauga vidutinėmis šoninio vėjo sąlygomis atliekant pastovaus greičio bandymą $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	—	
13	Vidutinis nuokrypio kampas atliekant pastovaus greičio bandymą β	°	—	
14	Oro pasipriešinimo duomenų parengiamojo apdorojimo priemonės versijos numeris	—	—	
15	Oro pasipriešinimo bandymo rezultatas (C_dA_{ratio})	—	—	Kaip apibrėžta 10 straipsnyje
16	Gamintojo įrašų bylos šifravimo maišos kodas		—	
17	Deklaruotoji C_dA vertė	m^2	—	Deklaruota oro pasipriešinimo šeimos vertė
18	Sprendimas „išlaikyta“ / „neišlaikyta“	—	—	Išlaikytas ar neišlaikytas bandymas

Oro pasipriešinimo bandymo CFD metodu atveju papildomai pranešami duomenys ir skaičiavimai, nurodyti Reglamento (ES) 2017/2400 VIII priedo 10 priedėlio 2 punkte.

3. **Praneštini eksploatuojamų transporto priemonių patikros padangų RRC bandymo duomenys**

Praneštini duomenys yra duomenys, nurodyti Reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 2 priedėlyje.

Be to, pranešami šie duomenys:

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
1	Už eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus atsakinga licenciją suteikusi patvirtinimo institucija	—	—	
2	ISV bandymą atliekančios laboratorijos pavadinimas ir vieta			
3	Padangos numeris	—	—	Padangos numeris statistinio vertinimo sekoje (1, 2, 3, ... 10)
4	Bendras išbandytų padangų skaičius	—	—	Bendras padangų, įtrauktų į I priede aprašytą statistinį vertinimą, skaičius
5	Padangos sertifikavimo numeris			Pagal Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 X priedo 4 priedėlį

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
6	Padangos sertifikato maišos kodas			
7	Sertifikavimo laboratorijos pavadinimas ir vieta			
8	Padangos riedėjimo varžos koeficiento bandymo rezultatas (RRC_{ratio})			Kaip apibrėžta šio reglamento 13 straipsnyje
9	Sprendimas „išlaikyta“ / „neišlaikyta“	—		Išlaikytas ar neišlaikytas bandymas

4. **Praneštini eksploatuojamų transporto priemonių patikros masės bandymo duomenys**

Pranešami šie duomenys:

Nr.	Parametras	Vienetas	Šaltinis	Pastabos
1	Už eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymus atsakinga licenciją suteikusi patvirtinimo institucija	—	—	
2	Transporto priemonės numeris	—	—	Transporto priemonės numeris statistinio vertinimo sekoje (1, 2, 3, ... 10)
3	Bendras išbandytų transporto priemonių skaičius	—	—	Bendras transporto priemonių, įtrauktų į I priede aprašytą statistinį vertinimą, skaičius
4	Transporto priemonės gamintojo pavadinimas ir adresas			
5	Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)			
6	Odometro rodmuo pradedant ISV bandymus	km		
7	Transporto priemonės modelis			
8	Transporto priemonės kategorija			
9	Ašių konfigūracija			
10	Didžiausioji leidžiama pakrautos transporto priemonės masė (TPMLM)			
11	Transporto priemonių grupė			
12	Gamintojo įrašų bylos šifravimo maišos kodas			
13	Išmatuota pataisytoji faktinė transporto priemonės masė	kg		Pagal 15 straipsnį
14	Deklaruota pataisytoji faktinė transporto priemonės masė	kg	1.1.8 įrašas informacijos klientui byloje	Pagal 16 straipsnį
15	Masės bandymo rezultatas ($mass_{ratio}$)			Kaip apibrėžta 14 straipsnyje
16	Sprendimas „išlaikyta“ / „neišlaikyta“			Išlaikytas ar neišlaikytas bandymas

V PRIEDAS

EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ PATIKROS METINĖS APŽVALGOS ATASKAITOS FORMA

A. *Bendroji informacija*

1)	Licenciją suteikusi patvirtinimo institucija	
2)	Metinės apžvalgos data	
3)	Atitinkamų metų ataskaitinis laikotarpis	
4)	Bendro kiekvieno gamintojo transporto priemonių skaičiaus vidurkis per tris ataskaitinius laikotarpius iki eksploatuojamų transporto priemonių patikros	
5)	Minimalus atrinktų VTP / oro pasipriešinimo / ISV padangų šeimų skaičius	
6)	Bendras atitinkamais metais atrinktų VTP / oro pasipriešinimo / CFD / ISV padangų šeimų skaičius	

B. *Eksploatuojamų transporto priemonių patikrai atrinktų VTP / oro pasipriešinimo / CFD / ISV padangų šeimų sąrašas:*

— atrinktos šeimos identifikacinis numeris (ISV ID),

— atitinkamas transporto priemonės gamintojas (OEM),

— visų atrinktų VTP / oro pasipriešinimo / CFD / ISV padangų šeimų identifikatoriai,

— šeimų atrankos eksploatuojamų transporto priemonių patikrai motyvas (-ai):

  — „rizikos vertinimas“, jei atrinkta remiantis 3 straipsniu,

  — „kita“, jei remtasi bet kuriuo kitu motyvu – jį reikia nurodyti išnašoje.

ISV ID	OEM	VTP / oro pasipriešinimo / CFD / ISV padangų šeimų identifikatoriai	Motyvas
1			
2			
3			
...			

C. *Eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų rezultatų santrauka*

— Bandymo tipas: patikros bandymo procedūros (VTP), oro pasipriešinimo (AD), oro pasipriešinimo CFD metodu (CFD), padangų riedėjimo varžos koeficiento (RRC), masės (mass) arba dirbtinio pagerinimo strategijų (AS) bandymai,

— minimalus šeimų skaičius kiekvieno tipo bandymui (min.), apskaičiuotas pagal 4 straipsnio 1 dalį, remiantis šio priedo A punkto 4 papunkčiu,

— bendras kiekvieno tipo bandymų skaičius (iš viso),

— bendras išvadų skaičius pagal bandymų tipą:

  — neatitikties nėra (išlaikyta),

  — yra neatitiktis (neišlaikyta),

  — išvada dar nepadaryta (laukiama rezultato).

Bandymo tipas	Min.	Iš viso	Išlaikyta	Neišlaikyta	Laukiama rezultato
VTP bandymas					
Oro pasipriešinimo bandymas					
Oro pasipriešinimo bandymas CFD metodu					
Padangos RRC bandymas					
Masės bandymas	1				
Dirbtinio pagerinimo strategijų taikymo bandymas	1				

D. *Išsamūs atitinkamų metų eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų rezultatai*

— Atrinktos šeimos identifikacinis numeris (ISV ID),

— atitinkamas gamintojas (OEM),

— atlikto bandymo tipas (bandymo tipas): patikros bandymo procedūros (VTP), oro pasipriešinimo (AD), oro pasipriešinimo CFD metodu (CFD), padangų riedėjimo varžos koeficiento (RRC), masės (mass) arba dirbtinio pagerinimo strategijų (AS) bandymai,

— bandymo pradžios data (pradžios data) pagal Deleguotojo reglamento (ES) 2024/1127 5 straipsnio 2 dalį,

— bandymą atlikusios organizacijos (-ų) pavadinimas (-ai) (licenciją suteikusi patvirtinimo institucija arba techninė tarnyba) (GAA/TS),

— išbandytų transporto priemonių skaičius (TP skaičius),

— kiekvienos pavienės bandomosios transporto priemonės bandymo rezultatas ($average_{ratio}$),

— bandymo išvada (išvada / nuokrypis), t. y. „išlaikyta“, „neišlaikyta“ arba „laukiama rezultato“, taip pat nuokrypio dydis, jei rezultatas – „neišlaikyta“,

— bandymų ataskaitos nuorodos numeris (bandymo nuoroda),

— išvados nuorodos numeris (išvados nuoroda).

ISV ID	OEM	Bandymo tipas	Pradžios data	GAA/TS	TP skaičius	$average_{ratio}$	Išvada / nuokrypis	Bandymo nuoroda	Išvados nuoroda
1									
2									
3									
...									

E. *Išsamūs eksploatuojamų transporto priemonių patikros bandymų rezultatai, kurių išvados ankstesnėje metinėje apžvalgoje pažymėtos žyma „laukiama rezultato“*

— Atitinkamų metų ataskaitinis laikotarpis (metai),

— kiti laukeliai – žr. aprašymą D punkte,

— jei GAA vis tiek negali rasti reikiamo skaičiaus transporto priemonių, laukelyje „išvada / nuokrypis“ ji nurodo „neužbaigta“.

Metai	ISV ID	OEM	Bandymo tipas	Pradžios data	GAA/TS	TP skaičius	$average_{ratio}$	Išvada / nuokrypis	Bandymo nuoroda	Išvados nuoroda
…	…									