Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/35

14.1.2025

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/35

z 13. januára 2025,

ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 stanovením postupov overovania emisií CO_2 ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES ([1]), a najmä na jeho článok 9 ods. 3 a článok 13 ods. 4 prvý pododsek,

keďže:

(1) V článku 9 nariadenia (EÚ) 2019/1242 sa od typových schvaľovacích orgánov vyžaduje, aby Komisii nahlásili akékoľvek odchýlky v hodnotách emisií CO_2 ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeniach o zhode alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníka priloženej k týmto vozidlám na základe overení vykonaných v súlade s článkom 13 uvedeného nariadenia.

(2) Podľa článku 13 nariadenia (EÚ) 2019/1242 majú typové schvaľovacie orgány, ktoré udelili výrobcom licenciu na prevádzku simulačného nástroja podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ([2]) a nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 ([3]) (ďalej len „udeľujúce schvaľovacie orgány“), overiť v prípade týchto výrobcov na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek vozidiel, či hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenané v informačnej dokumentácii pre zákazníka zodpovedajú emisiám CO_2 a spotrebe paliva ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke tak, ako boli stanovené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, ako aj prítomnosť akýchkoľvek stratégií na palube alebo v súvislosti so vzorkami vozidiel, ktoré by umelo zlepšovali výsledky vozidiel pri uskutočňovaných skúškach alebo vo výpočtoch vykonaných na účely overenia emisií CO_2 a spotreby paliva (ďalej len „overovanie v prevádzke“).

(3) V delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2024/1127 ([4]) sa stanovujú hlavné zásady a kritériá na vymedzenie postupov na vykonávanie overovania v prevádzke.

(4) V tomto nariadení sa stanovujú podrobné postupy overovania v prevádzke v súlade s týmito hlavnými zásadami a kritériami.

([1]) Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO_2 a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2024/1127 z 8. februára 2024, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 stanovením hlavných zásad a kritérií na vymedzenie postupov overovania hodnôt emisií CO_2 a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke (overovanie v prevádzke) (Ú. v. EÚ L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) S cieľom zamerať sa pri overovaní v prevádzke na tie rady vozidiel alebo pneumatík, ktoré vykazujú najvyššie riziko odchýlky hodnôt emisií CO_2 a spotreby paliva od hodnôt špecifických emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenaných v informačnej dokumentácii pre zákazníka, by mal udeľujúci schvaľovací úrad vyberať rady na základe posúdenia rizika, ktoré vykoná Komisia.

(6) Pokiaľ ide o pneumatiky, keďže jeden rad pneumatík na overovanie v prevádzke môže používať viacero výrobcov vozidiel, je vhodné obmedziť skúšky pneumatík daného radu pneumatík na overovanie v prevádzke na jeden udeľujúci schvaľovací úrad v rámci každého nahlasovacieho obdobia overovania v prevádzke, aby sa proces zjednodušil a znížila sa administratívna záťaž. Podobne aj určitý komponent, ktorý vymedzuje rad na postup overovacej skúšky, môže používať viacero výrobcov vozidiel. Preto je vhodné obmedziť aj skúšanie vozidiel, ktoré podliehajú radu postupu overovacích skúšok, na jeden udeľujúci schvaľovací úrad v rámci každého nahlasovacieho obdobia overovania v prevádzke.

(7) S cieľom zabezpečiť reprezentatívnosť overovania v prevádzke by mali udeľujúce schvaľovacie orgány vybrať na skúšanie minimálny počet radov na základe výpočtu celkového počtu vozidiel za každého výrobcu, pre ktoré sú stanovené emisie CO_2 a spotreba paliva podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 (ďalej len „celkový počet vozidiel podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400“), a v prípade prípojných vozidiel na základe výpočtu celkového počtu prípojných vozidiel za každého výrobcu prípojných vozidiel, pre ktoré sú stanovené emisie CO_2 a spotreba paliva podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362 ([5]) (ďalej len „celkový počet prípojných vozidiel podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362“). V prípade prípojných vozidiel by sa na overovanie v prevádzke mali vyberať len rady pneumatík na overovanie v prevádzke, keďže postup overovacej skúšky a skúšky odporu vzduchu pre prípojné vozidlá ešte nie sú určené.

(8) Hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenané v informačnej dokumentácii pre zákazníka sa určia pomocou simulačného nástroja na základe certifikačných skúšok príslušných komponentov vozidla. Zhoda prevádzky simulačného nástroja sa overuje postupom overovacej skúšky na úrovni vozidla v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400. Je primerané vyžadovať, aby vozidlá vybrané na skúšky na overovanie v prevádzke boli v podobnom stave ako vozidlá skúšané počas postupu overovacej skúšky, a to najmä stanovením požiadaviek na ich maximálny počet najazdených kilometrov a vek.

(9) Na skúšku koeficientu valivého odporu pneumatík vykonávanú v rámci overovania v prevádzke sú vhodné len nové pneumatiky, pretože skúška použitých pneumatík by vzhľadom na ich opotrebovanie viedla k výrazne nižšiemu koeficientu valivého odporu. Výber pneumatík na skúšky na overovanie v prevádzke by mal byť nezávislý od výberu vozidiel na skúšky na overovanie v prevádzke.

(10) Aby udeľujúci schvaľovací úrad mohol na základe výsledkov skúšok pre vozidlá vybrané vo vzorke dospieť k záveru platnému pre všetky dotknuté vozidlá, stanovila sa metóda štatistického hodnotenia založená na sekvenčnom výbere vzoriek.

(11) V prípade, že rad na postup overovacej skúšky nevyhovie štatistickému hodnoteniu výsledkov skúšok podľa prílohy I, hodnoty emisií CO_2 všetkých dotknutých vozidiel by sa mali opraviť, keďže úspešné absolvovanie tohto postupu overovacej skúšky je predpokladom zachovania typového schválenia emisií. Okrem toho je vhodné, aby udeľujúci schvaľovací úrad skúmal, či existuje dostatok dôkazov o tom, že príčinou neúspešného štatistického hodnotenia je konkrétny komponent, keďže v takom prípade by sa to mohlo týkať viacerých vozidiel.

(12) S cieľom overiť, či hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenané v informačnej dokumentácii pre zákazníka zodpovedajú hodnotám ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke, by sa mali stanoviť podmienky a výsledky skúšok v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami.

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO_2, spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Pokiaľ ide o podmienky skúšky odporu vzduchu, na zabezpečenie toho, aby sa čo najväčšmi znížili možné odchýlky skúšobných podmienok medzi skúškami na overovanie v prevádzke, je vhodné použiť podmienky skúšky odporu vzduchu v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400 v najnovšej platnej verzii, keďže tieto podmienky sa v porovnaní s podmienkami platnými v čase certifikácie zredukovali.

(14) V súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400 môžu výrobcovia určovať hodnoty odporu vzduchu na základe metódy simulácie výpočtovej dynamiky tekutín (ďalej len „CFD“). Preto je vhodné zaviesť v rámci skúšok na overovanie v prevádzke špecifickú skúšku na overenie špecifického potvrdenia tejto simulačnej metódy s cieľom overiť hodnoty odporu vzduchu.

(15) Na odhalenie umelej stratégie, ktorá funguje len počas overovacích skúšok, a nie počas bežnej prevádzky, je nevyhnutné, aby konkrétne podmienky skúšok neboli vopred známe. Preto by mal podmienky špecializovaných skúšok na zistenie umelých stratégií určovať udeľujúci schvaľovací úrad pre každý jednotlivý prípad.

(16) Vzhľadom na to, že presnú povahu umelých stratégií nemožno poznať vopred, udeľujúci schvaľovací úrad by mal vykonať analýzu a hodnotenie výsledkov skúšok na zistenie umelej stratégie na základe porovnania výsledkov zistených v rôznych skúšobných podmienkach.

(17) V záujme zdokumentovania výsledkov skúšky a umožnenia ich ďalšej analýzy by mal udeľujúci schvaľovací úrad sprístupniť protokol o skúške Komisii a dotknutému výrobcovi. Na podporu posudzovania rizika vykonávaného Komisiou je vhodné požadovať, aby sa Komisii predložili aj údaje skúšky, a to prostredníctvom špecializovanej platformy.

(18) Ak sa zistí odchýlka hodnôt emisií CO_2, príslušný výrobca by mal mať možnosť reagovať na zistenia udeľujúceho schvaľovacieho úradu v primeranej lehote, aby sa predišlo nadmernému predĺženiu procesu overovania v prevádzke. Táto lehota by sa však mala dať predĺžiť, aby bolo možné riadne posúdiť predložené technické dokumenty.

(19) Ak sa v dôsledku vykonania skúšok na overovanie v prevádzke zistí nezhoda medzi hodnotami emisií CO_2 z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka alebo prítomnosť akýchkoľvek stratégií umelo zlepšujúcich vlastnosti týchto vozidiel, mali by sa opraviť špecifické emisie CO_2 všetkých dotknutých vozidiel, keďže skúšobné vozidlá sa považujú za reprezentatívne pre všetky dotknuté vozidlá.

(20) S cieľom zohľadniť odchýlky na účely výpočtu a opravy priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu je vhodné, aby Komisia určila veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 a určila, na ktoré vozidlá sa vzťahuje.

(21) Korekcia priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu by sa mala uplatňovať od nahlasovacieho obdobia roku 2025, pretože to je prvé nahlasovacie obdobie, za ktoré sa uplatňujú cieľové hodnoty zníženia emisií CO_2 v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1242.

(22) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre zmenu klímy,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tomto nariadení sa vymedzujú podrobné postupy overovania ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke uvedené v delegovanom nariadení (EÚ) 2024/1127.

2. V tomto nariadení sa takisto stanovujú podrobné pravidlá nahlasovania odchýlok hodnôt emisií CO_2 ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami, ktoré sú uvedené v osvedčeniach o zhode alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníka, ktoré sa zistia pri overovaní v prevádzke, a zohľadňovania týchto odchýlok pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcov, u ktorých sa ako výsledok overovania v prevádzke zistila odchýlka hodnôt emisií CO_2.

3. Toto nariadenie sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v zmysle článku 3 bodu 11 nariadenia (EÚ) 2019/1242.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedených v článku 3 a prílohách III, VIII, X a Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 a v článku 2 delegovaného nariadenia (EÚ) 2024/1127.

Okrem toho sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „rad pre postup overovacej skúšky“ je skupina vozidiel, ktoré majú spoločný jeden alebo viacero komponentov, samostatných technických jednotiek a systémov uvedených v článku 12 ods. 1 písm. a) až f), písm. h) a j) nariadenia (EÚ) 2017/2400;

2. „skúška podľa postupu overovacej skúšky“ je skúška vykonaná v súlade s postupom overovacej skúšky uplatňovaným na vozidle v prevádzke v súlade s prílohou Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

3. „rad vozidiel podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke“ je skupina vozidiel, ktorých deklarovaná hodnota odporu vzduchu je nižšia alebo rovnaká ako základné vozidlo radu podľa odporu vzduchu, ktoré bolo vybrané na vykonanie skúšky odporu vzduchu, a ktoré môžu byť s týmto základným vozidlom v rámci toho istého radu vozidiel podľa odporu vzduchu, ako sa stanovuje v doplnku 5 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

4. „skúška odporu vzduchu“ je skúška pri konštantných otáčkach s meraniami krútiaceho momentu vykonaná na vozidle v prevádzke v súlade s oddielom 3 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

5. „rad CFD“ je rad vozidiel, pre ktoré sa hodnota odporu vzduchu určila pomocou rovnakej metódy simulácie výpočtovej dynamiky tekutín (computational fluid dynamics – CFD), schválenej v súlade s doplnkom 10 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

6. „skúška odporu vzduchu metódou CFD“ je skúška na overenie špecifického potvrdenia metódy simulácie výpočtovej dynamiky tekutín (ďalej len „CFD“) schválenej v súlade s doplnkom 10 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

7. „rad pneumatík na overovanie v prevádzke“ je rad pneumatík, ktorý na účely overovania v prevádzke tvoria všetky pneumatiky patriace k typu pneumatiky, ako je vymedzený v oddiele 2 bode 3 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400, od toho istého výrobcu a z tej istej triedy palivovej úspornosti, ako je vymedzená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 ([6]);

8. „skúška koeficientu valivého odporu pneumatík“ je skúška vykonaná na každej pneumatike v súlade s oddielom 3 bodom 3.2 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 v referenčnom laboratóriu alebo v laboratóriu žiadajúcom o schválenie v zmysle oddielu 1 bodu 1 a 2 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2020/740;

9. „skúška hmotnosti“ je skúška na určenie tzv. upravenej skutočnej hmotnosti vozidla, ako je vymedzená v oddiele 2 bode 4 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2017/2400, alebo v prípade prípojného vozidla tzv. korigovanej hmotnosti v pohotovostnom stave, ako je vymedzená v oddiele 3 tabuľke 1 prílohy III k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2022/1362;

10. „skúška na zistenie umelých stratégií“ je špecializovaná skúška, ktorá sa vykonáva na vozidle v prevádzke s cieľom overiť prítomnosť umelých stratégií;

11. „odchýlka hodnôt emisií CO_2“ je skutočnosť, že emisie CO_2 vozidiel určené pri overovaní v prevádzke vykonanom podľa tohto nariadenia sú v prípade motorových vozidiel vyššie ako emisie určené v súlade s postupmi stanovenými v nariadení (EÚ) 2017/2400 alebo v prípade prípojných vozidiel v súlade s postupmi stanovenými vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2022/1362 a zaznamenané v informačnej dokumentácii pre zákazníka, osvedčeniach o zhode alebo osvedčeniach o schválení jednotlivých vozidiel, ktoré sú priložené k uvedeným motorovým vozidlám alebo prípojným vozidlám, s prihliadnutím na štatistické vyhodnotenie skúšok v súlade s prílohou I.

Článok 3

Výber radov

1. Pri výbere vozidiel v súlade s článkom 3 delegovaného nariadenia (EÚ) 2024/1127 udeľujúci schvaľovací úrad vyberie vozidlá z radov pre postup overovacej skúšky, radov podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke, radov CFD a radov pneumatík na overovanie v prevádzke na základe rizika odchýlky hodnôt emisií CO_2 vozidiel s určitými komponentmi, samostatnými technickými jednotkami či systémami alebo pneumatikami daných radov, ktoré posúdila Komisia v súlade s odsekom 2 tohto článku a ktoré oznámila v súlade s odsekom 3 tohto článku.

Udeľujúci schvaľovací úrad zároveň zabezpečí, aby vozidlá z radu pre postup overovacej skúšky alebo pneumatiky z radu pneumatík na overovanie v prevádzke v tom istom nahlasovacom období overovania v prevádzke neskúšal iný udeľujúci schvaľovací úrad.

2. Pri posudzovaní rizika odchýlky hodnôt emisií CO_2 uvedených v odseku 1 prvom pododseku Komisia zohľadní aspoň tieto prvky, ak sú k dispozícii:

a) celkový počet nových vozidiel z radu pre postup overovacej skúšky, radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke a radu pneumatík na overovanie v prevádzke, ktoré boli umiestnené na trh Únie;

b) údaje z vozidiel patriacich do určitých radov pre postup overovacej skúšky, radov podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke a radov pneumatík na overovanie v prevádzke s podobnými technickými vlastnosťami, ale s nižšími emisiami CO_2, ktoré sa určili na základe údajov zozbieraných podľa článku 1 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2021/1430 ([7]);

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (Ú. v. EÚ L 177, 5.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1430 z 31. mája 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 o spresnené údaje, ktoré majú členské štáty nahlasovať na účely overovania emisií CO_2 a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 309, 2.9.2021, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

c) dôkaz o odchýlke hodnôt emisií CO_2, ktorý získala Komisia alebo ktorý dostala od iného typového schvaľovacieho orgánu, orgánu dohľadu nad trhom alebo tretej strany, ktorá spĺňa požiadavky vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/163 ([8]);

d) výsledky predchádzajúcich overovaní v prevádzke, a najmä zistenia súvisiace s prítomnosťou umelých stratégií;

e) príslušné informácie zo skúšok vykonaných a nahlásených Komisii podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2021/1430 a zo skúšok zhody výroby vykonaných podľa oddielu 4 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

f) údaje o spotrebe paliva za skutočných jazdných podmienok.

3. Komisia každoročne do 30. júna uverejní správu obsahujúcu zoznam radov pre postup overovacej skúšky, radov podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke, radov CFD a radov pneumatík na overovanie v prevádzke s najvyšším rizikom odchýlky hodnôt emisií CO_2. V správe sa opíše aj metodika použitá na posúdenie uvedené v prvom pododseku odseku 1 a uskutočnené v nahlasovacom období, ktorého sa správa týka, a hlavné zistenia z tohto posúdenia.

Článok 4

Typ a počet skúšok na overovanie v prevádzke

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vykoná za každého výrobcu, ktorému udelil licenciu na prevádzku simulačného nástroja, v každom nahlasovacom období zodpovedajúce skúšky na overovanie v prevádzke na jednotlivých vozidlách a pneumatikách vybraných v súlade s článkom 5 aspoň pre počet radov pre postup overovacej skúšky, radov podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke a radov pneumatík na overovanie v prevádzke vybraných v súlade s článkom 3 a uvedených v tabuľke 1 prílohy I.

Udeľujúci schvaľovací úrad vypočíta za každého výrobcu celkový počet vozidiel podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 uvedený v tabuľke 1 prílohy I k tomuto nariadeniu ako priemer celkového počtu vozidiel výrobcu, za ktoré boli stanovené emisie CO_2 a spotreba paliva podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400, za tri nahlasovacie obdobia predchádzajúce overovaniu v prevádzke.

Okrem toho za každého výrobcu, ktorého celkový počet vozidiel podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 sa rovná alebo je vyšší ako 5 000, udeľujúci schvaľovací úrad vykoná v každom nahlasovacom období jednu skúšku hmotnosti a jednu skúšku na zistenie umelých stratégií.

2. Ak sa pri posúdení rizika uvedenom v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia zistia v prípade jedného alebo viacerých výrobcov rady vozidiel s celkovým počtom vozidiel podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 nižším ako 5 000, udeľujúci schvaľovací úrad vykoná zodpovedajúce skúšky aspoň v prípade jedného takéhoto výrobcu.

3. Okrem toho, ak sa pri posúdení rizika uvedenom v článku 3 ods. 1 zistí rad CFD, udeľujúci schvaľovací úrad vykoná pre tento CFD skúšku odporu vzduchu metódou CFD.

4. V prípade výrobcov prípojných vozidiel udeľujúci schvaľovací úrad vykoná skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík vybraných v súlade s článkom 5 za každé nahlasovacie obdobie, a to aspoň pre počet radov pneumatík uvedených v tabuľke 2 prílohy I k tomuto nariadeniu.

Udeľujúci schvaľovací úrad vypočíta za každého výrobcu prípojných vozidiel celkový počet prípojných vozidiel podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362 uvedený v tabuľke 2 prílohy I k tomuto nariadeniu ako priemer celkového počtu prípojných vozidiel výrobcu prípojných vozidiel, za ktoré boli stanovené emisie CO_2 a spotreba paliva podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362, za tri nahlasovacie obdobia predchádzajúce overovaniu v prevádzke.

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/163 zo 7. februára 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o funkčné požiadavky na dohľad nad trhom s vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami (Ú. v. EÚ L 27, 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Okrem toho za každého výrobcu prípojných vozidiel, ktorého celkový počet prípojných vozidiel podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362 sa rovná alebo je vyšší ako 5 000, udeľujúci schvaľovací úrad vykoná v každom nahlasovacom období na výrobcu prípojných vozidiel jednu skúšku hmotnosti.

Ak sa pri posúdení rizika uvedenom v článku 3 ods. 1 zistia výrobcovia prípojných vozidiel, ktorých celkový počet vozidiel podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362 je nižší ako 5 000, udeľujúci schvaľovací úrad vykoná zodpovedajúce skúšky aspoň v prípade jedného takéhoto výrobcu.

5. Pre každý rad vybraný v súlade s článkom 3 sa vykonajú tieto skúšky na takomto počte vozidiel a pneumatík vybraných v súlade s článkom 5:

a) Skúšky podľa postupu overovacej skúšky: 1 až najviac 5 vozidiel;

b) skúšky odporu vzduchu: 1 až najviac 5 vozidiel;

c) skúšky odporu vzduchu metódou CFD: 2 vozidlá, pričom tieto dve vozidlá môžu byť z rôznych radov podľa odporu vzduchu;

d) skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík: 3 až najviac 10 pneumatík.

Výsledky skúšok uvedených v prvom pododseku písm. a), b) a d) sa vyhodnocujú v súlade s metódou opísanou v prílohe II k tomuto nariadeniu, zatiaľ čo výsledky skúšok uvedených v prvom pododseku písm. c) sa vyhodnocujú v súlade s metódou opísanou v dodatku 10 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

6. Okrem skúšok uvedených v odseku 5 sa podľa odseku 1 tretieho pododseku vykonajú za každého výrobcu tieto skúšky na takomto počte vozidiel vybraných v súlade s článkom 5:

a) skúšky hmotnosti: 3 až najviac 10 vozidiel;

b) skúšky na zistenie umelých stratégií: aspoň 1 vozidlo.

Výsledky skúšok uvedených v prvom pododseku písm. a) sa vyhodnotia v súlade s metódou opísanou v prílohe II.

7. Udeľujúci schvaľovací úrad sa môže rozhodnúť zahrnúť výsledky skúšky na overovanie v prevádzke uskutočnenej Komisiou, iným typovým schvaľovacím úradom, orgánom dohľadu nad trhom alebo treťou stranou, ktoré sú v súlade s požiadavkami vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/163, do štatistickej metódy opísanej v prílohe I, ak sú splnené obidve tieto podmienky:

a) udeľujúci schvaľovací úrad je informovaný o takomto plánovanom skúšaní, aby ho mohol pozorovať;

b) všetky výsledky takéhoto skúšania na overovanie v prevádzke sa oznámia udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu do piatich dní od vykonania každej skúšky.

Článok 5

Výber jednotlivých vozidiel a pneumatík na skúšanie

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyberie skúšobné motorové vozidlá, ktoré sú v čase výberu najviac tri roky staré a spĺňajú všetky tieto kritériá:

a) majú najazdených minimálne 25 000 km;

b) spĺňajú kritériá maximálneho veku a počtu najazdených kilometrov stanovené v článku 4 ods. 2 treťom pododseku nariadenia (ES) č. 595/2009.

Udeľujúci schvaľovací úrad vyberie skúšobné prípojné vozidlá, ktoré v čase výberu nie sú staršie ako 5 rokov, pričom ich vek sa počíta od dátumu prvého zaevidovania.

2. Udeľujúci schvaľovací úrad pomocou kontrolného zoznamu uvedeného v prílohe III overí a zabezpečí, aby skúšobné vozidlá boli v stave zodpovedajúcom riadne udržiavanému a používanému vozidlu a aby mali charakteristiky podobné charakteristikám zaznamenaným v informačnej dokumentácii pre zákazníka, osvedčeniach o zhode alebo osvedčeniach o schválení jednotlivých vozidiel.

Ak vozidlo absolvovalo skúšku zhody výroby, vozidlo sa vylúči z akejkoľvek skúšky na overovanie v prevádzke.

3. Okrem požiadaviek uvedených v odsekoch 1 a 2 musí vozidlo vybrané na skúšku podľa postupu overovacej skúšky spĺňať všetky tieto požiadavky:

a) nesmie to byť vozidlo, pri ktorom sa pri certifikácii CO_2 jeho komponentov, samostatných technických jednotiek alebo systémov použili štandardné hodnoty strát na prevodovke a nápravách, pokiaľ je možné nájsť iné vozidlo;

b) musí podliehať ustanoveniam uvedeným v bodoch 3.3 až 3.6 prílohy II k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011 ([9]);

c) musí podliehať ustanoveniam o palivách a mazivách uvedeným v bode 4.2 prílohy Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

d) v žiadnej následnej fáze výroby nesmel prejsť úpravami, ktoré sú relevantné pre výsledky skúšky podľa postupu overovacej skúšky a ktoré neumožňujú obnovenie pôvodného stavu konfigurácie hnacej sústavy, ako je doložená v informačnej dokumentácii pre zákazníka.

4. Okrem požiadaviek stanovených v odsekoch 1 a 2 musí vozidlo vybrané na skúšku odporu vzduchu spĺňať všetky tieto požiadavky:

a) vyberie sa z radu vozidiel podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke, pre ktorý sa hodnota odporu vzduchu určila v súlade s bodom 3 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 a pre ktorý sa nepoužila štandardná hodnota;

b) musí byť súčasťou jednotiek vhodných na skúšku z radu podľa odporu vzduchu v súlade s bodom 4.3 doplnku 5 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

c) nesmeli byť na ňom vykonané zmeny aerodynamickej konfigurácie, ktoré neumožňujú obnovenie aerodynamickej konfigurácie doloženej v informačnej dokumentácii pre zákazníka.

5. V prípade pevných nákladných vozidiel vybraných na skúšku hmotnosti sa vyberú len vozidlá bez nadstavby.

6. Pneumatiky, ktoré sa majú vybrať na skúšku koeficientu valivého odporu, musia byť nové pneumatiky, ktoré sa predávajú na trhu a majú osvedčenie v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400.

7. Ak udeľujúci schvaľovací úrad nenájde požadovaný počet vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 5 písm. a) a b) v dôsledku ustanovení odsekov 3 a 4 tohto článku, dokončí skúšobný postup na overovanie v prevádzke v nasledujúcom nahlasovacom období overovania v prevádzke. Ak v nasledujúcom nahlasovacom období overovania v prevádzke stále nenájde požadovaný počet vozidiel, štatistický postup sa uzavrie ako „nedokončený“ a úrad vyberie iný rad v súlade s článkom 3.

Článok 6

Skúšobné podmienky pre skúšky podľa postupu overovacej skúšky

1. Pomer emisií CO_2 nameraných a simulovaných v rámci postupu overovacej skúšky (ďalej len „pomer $C_{VTP,\ ratio}$“) sa určí v súlade s postupom overovacej skúšky stanoveným v oddiele 6 prílohy Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 v znení platnom v čase osvedčovania skúšobných vozidiel.

([9]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby meracie zariadenie spĺňalo požiadavky oddielu 5 prílohy Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

Článok 7

Výsledok skúšky jednotlivého skúšobného vozidla podľa postupu overovacej skúšky

1. Za každé jednotlivé skúšobné vozidlo, ktoré sa podrobuje skúške v rámci postupu overovacej skúšky, určí udeľujúci schvaľovací úrad pomer $C_{VTP,\ ratio}$ v súlade s oddielom 7 prílohy Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

2. Za každé jednotlivé skúšobné vozidlo musí udeľujúci schvaľovací úrad pred vykonaním postupu overovacej skúšky a po ňom odčítať z vozidla hodnoty palubného merača spotreby paliva a počítadla kilometrov, ako sa stanovuje v prílohe Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400, a uviesť ich v protokole o skúške.

Článok 8

Štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky podľa postupu overovacej skúšky, výpočet veľkosti odchýlok a ich prešetrenie

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky jednotlivých skúšobných vozidiel podľa postupu overovacej skúšky získané v súlade s článkom 7 s cieľom určiť prítomnosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 v rade pre postup overovacej skúšky, ktorý sa podrobuje skúškam podľa postupu overovacej skúšky, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe II k tomuto nariadeniu.

2. Ak rad pre postup overovacej skúšky nevyhovie štatistickému vyhodnoteniu stanovenému v prílohe II k tomuto nariadeniu, udeľujúci schvaľovací úrad postupuje takto:

a) určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 takto:

Odchýlka = (priemer$_{ratio}$ – 1) *$CO_{2\ ref}$ [g/tkm],

kde:

— priemer$_{ratio}$ je priemerný pomer $C_{VTP,\ ratio}$ vymedzený v prílohe II pre výsledky skúšok podľa postupu overovacej skúšky,

— $CO_{2\ ref}$ je deklarovaná hodnota emisií CO_2 v prípade vozidla daného radu pre postup overovacej skúšky s najvyššou hodnotou emisií CO_2;

b) začne prešetrovanie s cieľom určiť príčinu tohto nevyhovenia v súlade s článkom 20 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Ostatné schvaľovacie orgány, ktoré môžu byť zapojené do certifikácie komponentu, spolupracujú podľa potreby pri vyšetrovaní.

Článok 9

Skúšobné podmienky pre skúšky odporu vzduchu

1. Charakteristiky odporu vzduchu sa určujú v súlade so skúšobným postupom pri konštantných otáčkach stanoveným v prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 v poslednom platnom znení.

2. Udeľujúci schvaľovací úrad musí zabezpečiť, aby požiadavky na skúšobnú dráhu, požiadavky na okolité podmienky, montáž vozidla a meracie prístroje spĺňali požiadavky stanovené v bodoch 3.1 až 3.4 oddielu 3 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 v poslednom platnom znení. Výrobcovia môžu poskytnúť udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu pneumatiky na skúšky odporu vzduchu.

Článok 10

Výsledok skúšky odporu vzduchu jednotlivého skúšobného vozidla

1. Za každé jednotlivé skúšobné vozidlo, ktoré sa podrobuje skúške odporu vzduchu, udeľujúci schvaľovací úrad určí súčin súčiniteľa vzdušného odporu a plochy prierezu v podmienkach nulového bočného vetra (ďalej len „hodnota odporu vzduchu (C_dA)“) na základe meraní počas skúšky pri konštantných otáčkach v súlade s článkom 9 tohto nariadenia, pričom použije verziu nástroja na predbežné spracovanie základného odporu vzduchu v súlade s prílohou 1 k doplnku 2 k prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

2. Za každé jednotlivé skúšobné vozidlo, ktoré sa podrobuje skúške odporu vzduchu, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky odporu vzduchu (C_dA_{ratio}) ako pomer hodnoty odporu vzduchu určenej v súlade s odsekom 1 tohto článku ($C_dA_{in\text{-}service\ verification}$) a deklarovanej hodnoty odporu vzduchu tohto vozidla ($C_dA_{declared}$) zaznamenanej v položke 1.8.4. dokumentácie výrobcu v súlade s oddielom 3 v časťou I prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

Článok 11

Štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky odporu vzduchu a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky odporu vzduchu jednotlivých skúšobných vozidiel získané v súlade s článkom 10 s cieľom určiť prítomnosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 v rámci radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke, ktorý sa podrobuje skúškam odporu vzduchu, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe II.

2. V prípade, že rad podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke nevyhovie štatistickému vyhodnoteniu v zmysle prílohy II, udeľujúci schvaľovací úrad určí veľkosť odchýlky odporu vzduchu ako priemernú hodnotu C_dA_{ratio} ($priemer_{ratio}$) v zmysle vymedzenia v prílohe II pre výsledky skúšok odporu vzduchu.

Článok 12

Skúšobné podmienky pre skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík

1. Koeficient valivého odporu pneumatík sa určí v súlade s postupom merania koeficientu valivého odporu pneumatík stanoveným v bode 3.2 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 vo verzii platnej v čase osvedčovania skúšobných pneumatík.

2. Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby sa pneumatiky skúšali v referenčnom laboratóriu alebo v laboratóriu žiadajúcom o schválenie, ako je vymedzené v oddiele 1 bodoch 1 a 2 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2020/740.

Článok 13

Výsledok skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík pre jednotlivú skúšobnú pneumatiku

Pre každú jednotlivú skúšobnú pneumatiku, ktorá sa podrobuje skúške koeficientu valivého odporu, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky koeficientu valivého odporu pneumatiky (RRC_{ratio}) ako pomer hodnoty koeficientu valivého odporu pneumatiky určenej v súlade s článkom 12 ($RRC_{in\text{-}service\ verification}$) tohto nariadenia a deklarovanej hodnoty koeficientu valivého odporu tejto pneumatiky ($RRC_{declared}$) zaznamenanej v bode 7.1 osvedčenia o vlastnostiach súvisiacich s emisiami CO_2 a spotrebou paliva, a to v súlade s doplnkom 1 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

Článok 14

Štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky koeficientu valivého odporu pneumatiky a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky koeficientu valivého odporu jednotlivých skúšobných pneumatík získané v súlade s článkom 13 s cieľom určiť prítomnosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 v rámci radu pneumatík na overovanie v prevádzke, ktorý sa podrobuje skúškam koeficientu valivého odporu, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe II.

2. V prípade, že rad pneumatík na overovanie v prevádzke nevyhovie štatistickému vyhodnoteniu v zmysle prílohy II, udeľujúci schvaľovací úrad určí veľkosť odchýlky koeficientu valivého odporu pneumatík ako priemernú hodnotu RRC_{ratio} ($priemer_{ratio}$), ako je pre výsledky skúšok koeficientu valivého odporu pneumatík vymedzené v prílohe II.

Článok 15

Skúšobné podmienky pre skúšky hmotnosti

1. V prípade motorového vozidla skúška hmotnosti pozostáva z určenia tzv. upravenej skutočnej hmotnosti vozidla vážením skúšobného vozidla a uplatnením korekcií stanovených v oddiele 2 bode 4 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 alebo v prípade prípojného vozidla z určenia jeho tzv. korigovanej hmotnosti v pohotovostnom stave vážením skúšobného vozidla a uplatnením korekcií stanovených v oddiele 3 tabuľke 1 prílohy III k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2022/1362.

2. Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby váha spĺňala požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/31/EÚ ([10]).

3. Všetky ďalšie časti, ktoré sa nezohľadňujú pri korekciách uvedených v odseku 1 tohto článku, sa odstránia alebo sa ich hmotnosť odpočíta od hmotnosti stanovenej v súlade s odsekom 1.

4. Ak nie je nainštalované všetko štandardné vybavenie, pripočíta sa zodpovedajúca hmotnosť chýbajúcich konštrukčných prvkov uvedených v bode 4.2 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2017/2400, ako je opísané v bode 4.3 uvedenej prílohy.

Článok 16

Výsledok skúšky hmotnosti jednotlivého skúšobného vozidla

1. Pre každé jednotlivé skúšobné vozidlo, ktoré sa podrobuje skúške hmotnosti, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky hmotnosti ($hmotnosť_{ratio}$) ako pomer tzv. upravenej skutočnej hmotnosti vozidla určenej v súlade s článkom 15 tohto nariadenia ($hmotnosť_{in\text{-}service\ verification}$) a tzv. upravenej skutočnej hmotnosti tohto vozidla ($hmotnosť_{declared}$) zaznamenanej v položke 1.1.8 informačnej dokumentácie pre zákazníka, a to v súlade s časťou II oddielom 3 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

2. V prípade prípojného vozidla pre každé jednotlivé skúšobné vozidlo, ktoré sa podrobuje skúške hmotnosti, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky hmotnosti ($hmotnosť_{ratio}$) ako pomer tzv. korigovanej hmotnosti prípojného vozidla v pohotovostnom stave určenej v súlade s článkom 15 tohto nariadenia ($hmotnosť_{in\text{-}service\ verification}$) a tzv. korigovanej hmotnosti v pohotovostnom stave uvedeného prípojného vozidla ($hmotnosť_{declared}$) zaznamenanej v položke 1.1.10 informačnej dokumentácie pre zákazníka, a to v súlade s časťou II prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2022/1362.

([10]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/31/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupňovania váh s neautomatickou činnosťou na trhu (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Článok 17

Štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky hmotnosti a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky hmotnosti jednotlivých skúšobných vozidiel získané v súlade s článkom 16 s cieľom určiť prítomnosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 všetkých vozidiel uvedeného výrobcu, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe II.

2. V prípade, že výrobca vozidiel nevyhovie štatistickému vyhodnoteniu v zmysle prílohy II, udeľujúci schvaľovací úrad určí veľkosť odchýlky hmotnosti ako priemernú hodnotu hmotnosť$_{ratio}$ (priemer$_{ratio}$), ako je pre výsledky skúšok hmotnosti vymedzené v prílohe II.

Článok 18

Skúšobné podmienky pre skúšky na zistenie umelých stratégií

Udeľujúci schvaľovací úrad overí prítomnosť umelých stratégií v skúšobnom vozidle vybratom v súlade s článkom 5 tohto nariadenia prinajmenšom pomocou týchto skúšok:

a) skúška podľa postupu overovacej skúšky;

b) skúška podľa postupu overovacej skúšky so skúšobnými podmienkami nastavenými mimo hraníc stanovených v prílohe Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 alebo akákoľvek iná skúška, pri ktorej zo skúšobných podmienok nevyplýva významná zmena fyzickej reakcie vozidla alebo ktoréhokoľvek z jeho subsystémov.

Článok 19

Vyhodnotenie výsledkov skúšky na zistenie umelých stratégií a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšok vykonaných v súlade s článkom 18 tohto nariadenia s cieľom posúdiť riziko prítomnosti umelých stratégií v skúšobnom vozidle porovnaním pomeru $C_{VTP,\ ratio}$ stanoveného v súlade s bodom 7.2.2 prílohy Xa k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 a získaného pri skúške uvedenej v článku 18 písm. b) tohto nariadenia, a pomeru $C_{VTP,\ ratio}$ získaného pri skúške uvedenej v článku 18 písm. a) tohto nariadenia. Okrem toho udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí všetky ďalšie relevantné skúšky vykonané na príslušnom vozidle.

2. Udeľujúci schvaľovací úrad v protokole o skúške opíše kritériá použité na vyhodnotenie vykonané v súlade s odsekom 1. Na tento účel sa umelými stratégiami rozumie akýkoľvek softvér, riadiaci logický obvod, hardvér alebo komponent na palube vozidla alebo prepojený s vozidlom, ktorý znižuje hodnoty emisií CO_2 alebo spotreby paliva vozidla pri skúškach vykonávaných na účely certifikácie emisií CO_2, ale ktorý nefunguje trvale, keď je vozidlo v prevádzke, s prihliadnutím na rozdiel medzi uvedenými skúšobnými podmienkami a podmienkami v prevádzke, pokiaľ takéto netrvalé fungovanie nevyplýva z požiadaviek stanovených v práve Únie alebo nie je odôvodnené potrebou chrániť vozidlo pred bezprostredným poškodením alebo zaistiť bezpečnú prevádzku vozidla.

3. Ak na základe posúdenia vykonaného v súlade s odsekom 1 udeľujúci schvaľovací úrad skonštatuje, že riziko prítomnosti umelých stratégií v skúšobnom vozidle je vysoké, s cieľom zistiť prítomnosť alebo neprítomnosť umelej stratégie určí a uskutoční osobitný skúšobný program nad rámec skúšok vykonaných podľa článku 18. Na žiadosť udeľujúceho schvaľovacieho úradu výrobca poskytne všetky príslušné súvisiace softvérové kódy na zistenie prítomnosti alebo absencie umelej stratégie.

4. Ak udeľujúci schvaľovací úrad skonštatuje prítomnosť umelých stratégií, určí dotknuté vozidlá a veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 porovnaním hodnoty emisií $CO_{2\ s}$ umelými stratégiami a bez nich. Ak veľkosť uvedenej odchýlky nemožno určiť na základe skúšok vykonaných v súlade s článkom 18 a prípadne odsekom 3 tohto článku, veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 je 10 % hodnoty emisií CO_2 referenčných emisií CO_2 danej podskupiny vozidiel.

Článok 20

Protokol o skúške

1. Udeľujúci schvaľovací úrad uvedie v protokoloch o skúške uvedených v článku 5 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2024/1127 pre každý rad vozidiel podrobený skúške prinajmenšom tieto informácie:

a) typ vykonaných skúšok;

b) kontrolný zoznam vozidla;

c) skúšobné podmienky;

d) výsledky skúšky pre každé z jednotlivých skúšobných vozidiel alebo pneumatík;

e) štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky;

f) prípadne výpočet veľkosti odchýlky;

g) v prípade skúšky na zistenie umelých stratégií: kritériá použité na vyhodnotenie výsledkov skúšky.

2. Do 20 pracovných dní od ukončenia skúšok udeľujúci schvaľovací úrad sprístupní výrobcovi príslušných vozidiel alebo pneumatík protokol o skúške a nahrá ho v zašifrovanom formáte na osobitný server Komisie spolu s týmito údajmi za každé jednotlivé skúšobné vozidlo alebo pneumatiku:

a) za každú vykonanú skúšku podľa postupu overovacej skúšky údaje uvedené v bode 1 prílohy IV k tomuto nariadeniu,

b) za každú vykonanú skúšku odporu vzduchu údaje uvedené v bode 2 prílohy IV k tomuto nariadeniu,

c) za každú vykonanú skúšku odporu vzduchu metódou CFD údaje a výpočty uvedené v doplnku 10 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;

d) za každú vykonanú skúšku koeficientu valivého odporu pneumatík údaje uvedené v bode 3 prílohy IV k tomuto nariadeniu,

e) za každú vykonanú skúšku hmotnosti údaje uvedené v bode 4 prílohy IV k tomuto nariadeniu.

Údaje a parametre uvedené v písmenách a) až e) sa nezverejňujú.

V prípade správneho nahratia všetkých údajov za všetky vozidlá alebo pneumatiky daného radu, ktoré sa podrobili skúške, sa subjektu, ktorý údaje nahral, zo servera Komisie odošle potvrdenie.

Článok 21

Závery udeľujúceho schvaľovacieho úradu

1. Ak z výsledkov overovania v prevádzke vyplýva, že v hodnotách emisií CO_2 nie sú žiadne odchýlky, udeľujúci schvaľovací úrad dospeje k záveru, že neexistuje žiadna nezhoda medzi hodnotami emisií CO_2 z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka, a tento záver uvedie v protokole o skúške.

2. Ak z výsledkov overovania v prevádzke vyplýva, že existuje odchýlka hodnôt emisií CO_2, výrobca môže napadnúť výsledky do 20 pracovných dní od doručenia protokolu o skúške predložením dôkazov, ktorými preukáže zhodu medzi hodnotami emisií CO_2 vyplývajúcimi z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka. Výrobca môže na predloženie týchto dôkazov požiadať o predĺženie lehoty o 20 pracovných dní.

V prípade, že výrobca nezareaguje, považuje sa to za akceptovanie výsledkov overovania v prevádzke zo strany výrobcu.

3. S prihliadnutím na dôkazy predložené výrobcom podľa odseku 2 udeľujúci schvaľovací úrad skonštatuje, či sa pri overovaní v prevádzke zistil alebo nezistil nezhodu medzi hodnotami emisií CO_2 zistenými pri overovaní v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka alebo či sa zistila prítomnosť umelých stratégií.

Udeľujúci schvaľovací úrad zašle svoj záver príslušnému výrobcovi a Komisii najneskôr do 40 pracovných dní alebo v prípade predĺženia lehoty podľa odseku 2 najneskôr do 80 pracovných dní od zaslania skúšobného protokolu výrobcovi podľa odseku 2.

4. Závery udeľujúceho schvaľovacieho úradu uvedené v odseku 3 musia zahŕňať prinajmenšom:

a) ak udeľujúci schvaľovací úrad zistí, že neexistuje žiadna nezhoda medzi hodnotami emisií CO_2 z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka, alebo nedokázal zistiť prítomnosť umelých stratégií:

   i) typ skúšky a príslušný rad vozidiel;

   ii) odôvodnenie svojho zistenia, že odchýlka hodnôt emisií CO_2 zistená ako výsledok overovania v prevádzke nevedie k nezhode medzi hodnotami emisií CO_2 z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka;

b) ak udeľujúci schvaľovací úrad zistí nedostatočnú nezhodu medzi hodnotami emisií CO_2 z overovania v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v informačnej dokumentácii pre zákazníka alebo prítomnosť umelých stratégií:

   i) typ skúšky a príslušný rad vozidiel;

   ii) veľkosť odchýlky vykázanej v súlade s článkom 20 ods. 1 písm. e);

   iii) prípadne zistené umelé stratégie.

5. Do 30. septembra každého kalendárneho roka udeľujúci schvaľovací úrad zverejní vo formáte stanovenom v prílohe V prehľad overovaní v prevádzke uskutočnených v predchádzajúcom nahlasovacom období a svoje závery vydané v uvedenom období v zmysle odsekov 1 a 3. V prípade skúšok na overovanie v prevádzke, pri ktorých sa pred zverejnením prehľadu nedospeje k záveru, sa záver uvedie v nasledujúcom ročnom prehľade.

Článok 22

Veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 a určenie dotknutých vozidiel

Ak udeľujúci schvaľovací úrad vydal záver podľa článku 21 ods. 4 písm. b), Komisia určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 a všetkých dotknutých vozidiel takto:

a) v prípade radu pre postup overovacej skúšky sa veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 rovná veľkosti odchýlok určených udeľujúcim schvaľovacím úradom a uvedených v článku 21 ods. 4 písm. b) bode ii) tohto nariadenia. Dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá daného radu pre postup overovacej skúšky s rovnakou kombináciou motora a prevodovky. Ak sa pri prešetrovaní podľa článku 8 ods. 2 písm. b) zistí, že príčinou zlyhania v uvedenom ustanovení je komponent uvedený v článku 12 ods. 1 písm. a) až f), písm. h) a j) nariadenia (EÚ) 2017/2400, dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá s týmto komponentom;

b) v prípade radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke Komisia určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 pre každú podskupinu vozidiel tohto radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke na základe opätovného spustenia referenčného modelu v simulačnom nástroji s deklarovanou hodnotou a s upravenou hodnotou odporu vzduchu. Upravená hodnota odporu vzduchu je násobkom hodnoty $C_dA_{declared}$ a veľkosti odchýlky uvedenej v článku 21 ods. 4 písm. b) bode ii). Dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá dotknutého radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke v súlade s článkom 21 ods. 4 písm. b) bodu i) a všetky vozidlá, v prípade ktorých bola hodnota odporu vzduchu prevedená z radu podľa odporu vzduchu uvedeného radu podľa odporu vzduchu na overovanie v prevádzke;

c) v prípade radu CFD Komisia určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 pre každú podskupinu vozidiel a pre každý rad podľa odporu vzduchu tohto radu CFD na základe opätovného spustenia referenčného modelu v simulačnom nástroji s deklarovanou hodnotou a s upravenou hodnotou odporu vzduchu. Upravená hodnota odporu vzduchu sa rovná hodnote odporu vzduchu v prípade základného (najhoršieho možného) vozidla každého radu podľa odporu vzduchu alebo, ak sa táto hodnota určuje simuláciou CFD, rozdielu štandardnej hodnoty pre tento rad odporu vzduchu a deklarovanej hodnoty odporu vzduchu pre každé dotknuté vozidlo. Dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá uvedeného radu CFD a všetky vozidlá, v prípade ktorých bola hodnota odporu vzduchu prevedená z radu podľa odporu vzduchu uvedeného radu CFD;

d) v prípade radu pneumatík na overovanie v prevádzke Komisia určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 pre každú podskupinu vozidiel tohto radu pneumatík na overovanie v prevádzke na základe opätovného spustenia referenčného modelu v simulačnom nástroji s deklarovanou hodnotou a s upravenou hodnotou koeficientu valivého odporu. Upravená hodnota koeficientu valivého odporu je násobkom hodnoty $RRC_{declared}$ a veľkosti odchýlky uvedenej v článku 21 ods. 4 písm. b) bode ii). Dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá zaevidované po 1. júli 2025, na ktorých sa používajú pneumatiky z príslušného radu pneumatík na overovanie v prevádzke v zmysle článku 21 ods. 4 písm. b) bodu i);

e) v prípade skúšky hmotnosti Komisia určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 na základe opätovného spustenia modelu priemernej hmotnosti vozového parku v simulačnom nástroji s deklarovanou hodnotou a upravenou hodnotou hmotnosti pre každú podskupinu vozidiel tohto výrobcu. Upravená hodnota hmotnosti je násobkom hodnoty „$hmotnosť_{declared}$“ a veľkosti odchýlky uvedenej v článku 21 ods. 4 písm. b) bode ii). Dotknutými vozidlami sú všetky vozidlá daného výrobcu;

f) v prípade prítomnosti umelej stratégie podľa záveru uvedeného v článku 21 ods. 4 písm. b) sa veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 rovná veľkosti odchýlky uvedenej v článku 21 ods. 4 písm. b) bode ii). Dotknuté vozidlá sa určia na základe záveru uvedeného v článku 21 ods. 4 písm. b).

Článok 23

Výpočet a úprava priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu

1. Ak udeľujúci schvaľovací úrad vydal záver uvedený v článku 21 ods. 4 písm. b) tohto nariadenia, Komisia za nahlasovacie obdobie roku, v ktorom bol záver vydaný, a za nasledujúce nahlasovacie obdobia uplatní veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 na dotknuté vozidlá určené v súlade s článkom 22 pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu v súlade s článkom 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242.

2. Komisia takisto uplatní veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 na dotknuté vozidlá určené v súlade s článkom 22 na účely úpravy priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu za desať nahlasovacích období predchádzajúcich nahlasovaciemu obdobiu roku, v ktorom bol vydaný záver, najskôr však za nahlasovacie obdobie roku 2025.

Článok 24

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 13. januára 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

MINIMÁLNY POČET VYBRANÝCH RADOV

1. V prípade výrobcov vozidiel:

Tabuľka 1

Počet radov vozidiel, za ktoré sa vykonajú zodpovedajúce skúšky na overovanie jednotlivých vozidiel a pneumatík v prevádzke

Celkový počet vozidiel podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400	Počet radov pre postup overovacej skúšky (skúška podľa postupu overovacej skúšky)	Počet radov podľa odporu vzduchu (skúška odporu vzduchu)	Počet radov pneumatík na overovanie v prevádzke (skúška koeficientu valivého odporu pneumatík)
5 000 až 20 000	1	1	1
20 001 až 40 000	1	1	2
Viac než 40 000	2	2	3

2. V prípade výrobcov prípojných vozidiel:

Tabuľka 2

Počet radov pneumatík na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých sa vykonajú zodpovedajúce skúšky na overovanie v prevádzke na jednotlivých pneumatikách

Celkový počet prípojných vozidiel podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362	Počet radov pneumatík na overovanie v prevádzke) (skúška koeficientu valivého odporu pneumatík)
Do 10 000	1
Viac než 10 000	2

PRÍLOHA II

ŠTATISTICKÉ HODNOTENIE SKÚŠOK

1. **Východiskový bod**

Východiskovým bodom pre štatistické vyhodnotenie výsledkov skúšky sú tieto hodnoty vypočítané za minimálny počet jednotlivých skúšobných vozidiel alebo pneumatík:

1. pri skúškach podľa postupu overovacej skúšky hodnota $C_{VTP\ ratio}$ vypočítaná v súlade s článkom 7 pre N = 1;
2. pri skúškach odporu vzduchu hodnota C_dA_{ratio} vypočítaná v súlade s článkom 10 ods. 2 pre N = 1;
3. pri skúškach koeficientu valivého odporu pneumatík hodnota RRC_{ratio} vypočítaná v súlade s článkom 13 pre N = 3;
4. pri skúškach hmotnosti hodnota „$hmotnosť_{ratio}$“ vypočítaná podľa článku 16 pre N = 3.

Udeľujúci schvaľovací úrad určí, či je potrebné vykonať skúšku ďalších vozidiel alebo pneumatík, pričom uplatní kritériá stanovené v bode 3 tejto prílohy.

2. **Štatistické parametre**

Za celkový počet vozidiel alebo pneumatík podrobených skúške (N) sa určí priemer (X_{tests}) a štandardná odchýlka (odchýlky) uplatnením týchto vzorcov:

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

a

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

kde:

x_i je pomer vypočítaný za jednotlivé skúšobné vozidlo alebo pneumatiku i:

— $C_{VTP,\ ratio}$ v prípade výsledkov skúšok podľa postupu overovacej skúšky v súlade s článkom 7,

— CdA_{ratio} v prípade výsledkov skúšok odporu vzduchu v súlade s článkom 10 ods. 2,

— RRC_{ratio} v prípade výsledkov skúšok koeficientu valivého odporu pneumatík v súlade s článkom 13,

— $hmotnosť_{ratio}$ v prípade výsledkov skúšok hmotnosti v súlade s článkom 16.

3. **Hodnotenie**

Po každom ďalšom vozidle alebo pneumatike podrobenej skúške sa hodnota X_{tests} posúdi ďalej uvedeným postupom, aby sa v prípade dotknutého radu vozidiel alebo pneumatík dospelo k jednému z týchto záverov:

1. rad vozidiel vyhovuje, ak: $X_{tests} \leq$ hranica $_P$
2. rad vozidiel nevyhovuje, ak: $X_{tests} >$ hranica $_F$
3. Skúške sa podrobí ďalšie vozidlo alebo pneumatika, ak: *hranica* $_P < X_{tests} \leq$ *hranica* $_F$

kde:

hranica $_P$ a *hranica* $_F$ pre výsledky skúšok podľa postupu overovacej skúšky a pre výsledky skúšok odporu vzduchu sú stanovené v tabuľke 1 tejto prílohy;

hranica $_P$ a *hranica* $_F$ pre výsledky skúšok koeficientu valivého odporu pneumatík a pre výsledky skúšok hmotnosti sú stanovené v tabuľke 2 tejto prílohy;

s je štandardná odchýlka určená v súlade s bodom 2 tejto prílohy;

A je 1,03 v prípade výsledkov skúšok podľa postupu overovacej skúšky;

A je $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ v prípade výsledkov skúšok odporu vzduchu,

kde:

N_x je počet vozidiel podrobených skúške s dátumom prvej evidencie od 1. júla 2027;

N_y je počet vozidiel podrobených skúške s dátumom prvej evidencie pred 1. júlom 2027;

A je 1,03 v prípade výsledkov skúšok koeficientu valivého odporu pneumatík;

A je $\frac{1{,}02*N_x + 1{,}05*N_y}{N_x + N_y}$ v prípade výsledkov skúšok hmotnosti,

kde:

N_x je počet vozidiel podrobených skúške s dátumom prvej evidencie od 1. júla 2027;

N_y je počet vozidiel podrobených skúške s dátumom prvej evidencie pred 1. júlom 2027.

Tabuľka 1

Hodnoty hranica $_P$ a hranica $_F$ pre výsledky skúšok podľa postupu overovacej skúšky a pre výsledky skúšok odporu vzduchu

Počet vozidiel podrobených skúške	hranica $_P$	hranica $_F$
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

Tabuľka 2

Hodnoty hranica $_P$ a hranica $_F$ pre výsledky skúšok koeficientu valivého odporu pneumatík a pre výsledky skúšok hmotnosti

Počet vozidiel podrobených skúške	hranica $_P$	hranica $_F$
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. **Výpočet veľkosti odchýlky**

Na výpočet veľkosti odchýlky sa hodnota priemer $_{ratio}$ určí ako X_{tests} za celkový počet vozidiel podrobených skúške po tom, čo rad vozidiel alebo pneumatík nevyhovel podľa bodu 3 ods. 2 tejto prílohy:

priemer $_{ratio} = X_{tests}$

PRÍLOHA III

KONTROLNÝ ZOZNAM PRE VOZIDLÁ VYBRANÉ PRE SKÚŠKY NA OVEROVANIE V PREVÁDZKE

1. **Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto prílohy sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „Kritériá vylúčenia“ znamenajú, že ak je opísaná podmienka splnená (odpoveď na otázku je „áno“), vozidlo nemožno vybrať pre skúšky na overovanie v prevádzke.
2. „Dôverné“ znamená, že túto informáciu prípadne uchováva udeľujúci schvaľovací úrad, ale neuvádza sa v protokole o skúške predloženom Komisii.

2. **Charakteristiky vozidla**

2.1. V protokole o skúške sú zaznamenané a uvedené tieto informácie:

2.1.1.	Identifikačné číslo vozidla (VIN)	DÔVERNÉ
2.1.2.	Najazdené kilometre [km]	
2.1.3.	Dátum prvej evidencie	
2.1.4.	Zašifrovaný hašovaný súbor z dokumentácie výrobcu	DÔVERNÉ

2.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

		Áno/nie
2.2.1.	Najazdené kilometre: *Je počet najazdených kilometrov nižší ako 25 000 km alebo vyšší ako 700 000/300 000/700 000 km v súlade s článkom 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 595/2009?*	
2.2.2.	Dátum prvej evidencie: *Uplynulo od tohto dátumu do dátumu výberu vozidla viac ako 5/6/7 rokov v zmysle článku 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 595/2009?*	

3. **Dotazník pre vlastníka/používateľa vozidla**

(Vlastníkovi nesmú byť známe dôsledky odpovedí.)

3.1. Zaznamenávajú sa tieto informácie:

3.1.1.	Meno vlastníka	DÔVERNÉ
3.1.2.	Kontaktné údaje (adresa/telefón)	DÔVERNÉ

3.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

	Nepovolené používanie vozidla	**Áno/nie**
3.2.1.	Prevážalo vozidlo ťažké náklady presahujúce špecifikácie výrobcu?	
3.2.2.	Používalo sa vozidlo pri pretekoch/motoristických športoch?	
3.2.3.	Jazdilo sa s vozidlom viac ako 10 % najazdeného času v štáte, ktorý nie je členským štátom EÚ?	

	Nepovolené používanie vozidla	**Áno/nie**
3.2.4.	Použilo sa vozidlo s nesprávnym druhom paliva (napríklad benzín namiesto nafty) alebo s palivom v kvalite EÚ, ktoré nie je komerčne dostupné (čierny trh alebo palivová zmes)?	
3.2.5.	Bola použitá prísada do paliva, ktorá nie je schválená výrobcom?	
	Nepovolené opravy	
3.2.6.	Prebiehala údržba vozidla tak, že nebola v súlade s pokynmi výrobcu?	
3.2.7.	Vykonali sa neoprávnené veľké opravy motora alebo vozidla?	
3.2.8.	Malo vozidlo vážnu dopravnú nehodu?	
	Nepovolené zmeny	
3.2.9.	Došlo k zvýšeniu výkonu/tuningu?	
3.2.10.	Bola trvalo odstránená niektorá časť systému dodatočnej úpravy emisií?	
3.2.11.	Boli nainštalované nejaké nepovolené zariadenia súvisiace s emisiami (zariadenie na blokovanie signalizácie chyby vstrekovania prostriedku s obsahom močoviny, emulátor atď.)?	

4. **Kontrola vozidla**

4.1. V protokole o skúške sa uvádzajú tieto informácie:

4.1.1.	Čísla dielov a kontrolné súčty softvéru a kalibrácie modulu ovládania hnacej sústavy	
4.1.2.	Diagnostika OBD	Odčítajte diagnostické poruchové kódy a vytlačte protokol s chybami ([1])
4.1.3.	Servisný režim OBD 09 – dopyt	Načítajte servisný režim 09 a zaznamenajte informácie
4.1.4.	Režim OBD 07	Načítajte servisný režim 07 a zaznamenajte informácie
4.1.5.	Fotografie vozidla podrobeného skúške vrátane podvozka	

([1]) Všetky systémy musia byť súčasťou diagnostiky OBD a „protokoly s chybami/zistené a diagnostikované informácie“ musia byť súčasťou protokolu o skúške.
Poznámka: *Všetky kontroly, ktoré si vyžadujú vykonanie pripojenia OBD, sa majú vykonať pred skúškou emisií a po nej.*

4.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

		Áno/nie
4.2.1.	IBA v prípade skúšok podľa postupu overovacej skúšky: Aktivovali sa nejaké výstražné kontrolky na prístrojovej doske signalizujúce poruchu vozidla alebo systému dodatočnej úpravy výfukových plynov, ktorú nie je možné odstrániť v rámci bežnej údržby? (Kontrolka signalizácie poruchy, kontrolka servisu motora atď.)	
4.2.2.	LEN pri skúškach podľa postupu overovacej skúšky: vyskytli sa v následnej fáze výroby nejaké úpravy, ktoré sú relevantné pre výsledky skúšky podľa postupu overovacej skúšky a ktoré neumožňujú obnovenie pôvodného stavu konfigurácie hnacej sústavy, ako je doložená v informačnej dokumentácii pre zákazníka?	

		Áno/nie
4.2.3.	LEN pri skúškach odporu vzduchu: existujú nejaké zmeny aerodynamickej konfigurácie, ktoré neumožňujú obnovenie pôvodného stavu aerodynamickej konfigurácie doloženej v informačnej dokumentácii pre zákazníka?	

4.3. Ak nie sú splnené nasledujúce podmienky, vozidlo možno aj tak vybrať za predpokladu, že sa pred vykonaním skúšok na overovanie v prevádzke vykoná príslušný úkon:

	Kontroly, ktoré sa majú vykonať	Identifikovaný problém a úkon, ktorý sa má vykonať
4.3.1.	Hladina paliva v palivovej nádrži	*Ak svieti kontrolka rezervy paliva, doplňte pred skúškou palivo.*
4.3.2.	Prísada do naftových motorov (AdBlue)	*Ak svieti kontrolka SCR po naštartovaní motora, pred použitím vozidla na účely skúšky sa doplní prípravok AdBlue alebo vykoná oprava.*
4.3.3.	Vzduchový filter a olejový filter *Skontrolujte prítomnosť znečistenia a poškodenia.*	*Ak sú filtre poškodené alebo silne znečistené alebo ak do ich nasledujúcej odporúčanej výmeny zostáva menej ako 800 km, vymeňte filtre.*
4.3.4.	Skontrolujte hladiny kvapalín a ich špecifikácie. *Skontrolujte maximálne a minimálne hladiny (motorový olej, chladiaca kvapalina).*	*V prípade hladiny nižšej ako minimálna doplňte kvapalinu.* *V prípade odlišnej špecifikácie vymeňte kvapalinu.*
4.3.5.	Kábel zapaľovania (zážihové zapaľovanie) *Skontrolujte zapaľovacie sviečky, káble atď.*	*V prípade poškodenia ich vymeňte.*
4.3.6.	Servisná prehliadka *Skontrolujte, či do nasledujúcej naplánovanej servisnej prehliadky zostáva menej ako 800 km.*	*Ak áno, vykonajte servisnú prehliadku.*
4.3.7.	LEN pri skúškach odporu vzduchu: *Skontrolujte, či je geometria kolies a nastaviteľná výška vozidla/svetlá výška mimo rozsahu.*	*Ak áno, upravte geometriu kolies a výšku vozidla/svetlú výšku tak, aby boli v požadovanom rozsahu.*
4.3.8.	LEN pri skúške odporu vzduchu: *Skontrolujte, či je nainštalovaná štandardná nadstavba v súlade s prílohou VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400*	*Ak nie, nainštalujte štandardnú nadstavbu.*

PRÍLOHA IV

VYKAZOVANÉ ÚDAJE ZO SKÚŠOK NA OVEROVANIE V PREVÁDZKE

1. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky v rámci postupu overovacej skúšky**

Vykazujú sa údaje z protokolovo o skúške uvedených v článku 20 ods. 1 druhom pododseku nariadenia (EÚ) 2017/2400.

Okrem toho sa vykazujú tieto údaje:

Č.	Parametre	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Udeľujúci schvaľovací úrad zodpovedný za skúšky na overovanie v prevádzke	–	–	
2	Číslo vozidla	–	–	Postupnosť vozidiel (1, 2, 3, … 10) v štatistickom hodnotení
3	Celkový počet vozidiel podrobených skúške	–	–	Celkový počet vozidiel zahrnutých do štatistického hodnotenia opísaného v prílohe I
4	Rozhodnutie vyhovuje/ nevyhovuje	–	–	Vyhovuje alebo nevyhovuje skúške

2. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky odporu vzduchu**

Vykazujú sa údaje uvedené v doplnku 2 k prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

Okrem toho sa vykazujú tieto údaje:

Č.	Parametre	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Udeľujúci schvaľovací úrad zodpovedný za skúšky na overovanie v prevádzke	–	–	
2	Číslo vozidla	–	–	Postupnosť vozidiel (1, 2, 3, … 10) v štatistickom hodnotení
3	Celkový počet vozidiel podrobených skúške	–	–	Celkový počet vozidiel zahrnutých do štatistického hodnotenia opísaného v prílohe I
4	Identifikačné číslo vozidla (VIN)	–	–	Číslo VIN vybraného vozidla
5	Odpočet tachometra na začiatku skúšok na overovanie v prevádzke	km		
6	Skúšobná dráha, na ktorej sa vykonávajú skúšky	–		
7	Celková hmotnosť vozidla počas merania	kg	–	Skutočná hmotnosť vozidla počas merania
8	Maximálna výška vozidla počas merania	m	–	
9	Priemerná teplota okolia počas prvej skúšky pri nízkych otáčkach	°C	–	

Č.	Parametre	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
10	Priemerná rýchlosť vozidla počas skúšok pri vysokých otáčkach	km/h	–	
11	Súčin koeficientu odporu vzduchu (C_d) a plochy prierezu (A_{cr}) pri podmienkach nulového bočného vetra $C_dA_{cr}(0)$	m^2	–	
12	Súčin koeficientu odporu vzduchu (C_d) podľa plochy prierezu (A_{cr}) pri podmienkach priemerného bočného vetra počas skúšky pri konštantných otáčkach $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	–	
13	Priemerný uhol stáčania vozidla počas skúšky pri konštantných otáčkach β	°	–	
14	Číslo verzie nástroja na predbežné spracovanie odporu vzduchu	–	–	
15	Výsledok skúšky odporu vzduchu (C_dA_{ratio})	–	–	V zmysle článku 10
16	Zašifrovaný hašovaný súbor z dokumentácie výrobcu		–	
17	Deklarovaná hodnota C_dA	m^2	–	Deklarovaná hodnota pre rad podľa odporu vzduchu
18	Rozhodnutie vyhovuje/ nevyhovuje	–	–	Vyhovuje alebo nevyhovuje skúške

Okrem toho sa pri skúške odporu vzduchu metódou CFD uvádzajú údaje a výpočty stanovené v bode 2 doplnku 10 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

3. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík**

Vykazujú sa údaje uvedené v doplnku 2 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400.

Okrem toho sa vykazujú tieto údaje:

Č.	Parametre	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Udeľujúci schvaľovací úrad zodpovedný za skúšky na overovanie v prevádzke	–	–	
2	Názov a lokalita laboratória, ktoré vykonáva skúšku na overovanie v prevádzke			
3	Číslo pneumatiky	–	–	Postupnosť pneumatík (1, 2, 3, … 10) v štatistickom vyhodnotení
4	Celkový počet pneumatík podrobených skúške	–	–	Celkový počet pneumatík zahrnutých do štatistického vyhodnotenia opísaného v prílohe I
5	Certifikačné číslo pneumatiky			V súlade s doplnkom 4 prílohy X k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400

Č.	Parametre	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
6	Hash certifikátu pneumatiky			
7	Názov a lokalita certifikačného laboratória			
8	Výsledok skúšky koeficientu valivého odporu pneumatík (RRC_{ratio})			V zmysle článku 13 tohto nariadenia
9	Rozhodnutie vyhovuje/ nevyhovuje	–		Vyhovuje alebo nevyhovuje skúške

4. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky hmotnosti**

Vykazujú sa tieto údaje:

Č.	Parametre	Jed-notka	Zdroj	Poznámky
1	Udeľujúci schvaľovací úrad zodpovedný za skúšky na overovanie v prevádzke	–	–	
2	Číslo vozidla	–	–	Postupnosť vozidiel (1, 2, 3, … 10) v štatistickom vyhodnotení
3	Celkový počet vozidiel podrobených skúške	–	–	Celkový počet vozidiel zahrnutých do štatistického vyhodnotenia opísaného v prílohe I
4	Názov a adresa výrobcu vozidla			
5	Identifikačné číslo vozidla (VIN)			
6	Odpočet tachometra na začiatku skúšok na overovanie v prevádzke	km		
7	Model vozidla			
8	Kategória vozidla			
9	Konfigurácia náprav			
10	Celková najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla (TPMLM)			
11	Skupina vozidiel			
12	Zašifrovaný hašovaný súbor z dokumentácie výrobcu			
13	Nameraná upravená skutočná hmotnosť vozidla	kg		V súlade s článkom 15
14	Deklarovaná upravená skutočná hmotnosť vozidla	kg	bod 1.1.8 informačnej dokumentácie pre zákazníka	V súlade s článkom 16
15	Výsledok skúšky hmotnosti ($hmotnosť_{ratio}$)			V zmysle článku 14
16	Rozhodnutie vyhovuje/ nevyhovuje			Vyhovuje alebo nevyhovuje skúške

PRÍLOHA V

FORMÁT VYKAZOVANIA PRE ROČNÝ PREHĽAD OVEROVANIA V PREVÁDZKE

A. *Všeobecné informácie*

1.	Udeľujúci schvaľovací úrad	
2.	Dátum ročného prehľadu	
3.	Nahlasovacie obdobie dotknutého roka	
4.	Celkový počet vozidiel na výrobcu za priemer troch vykazovaných období predchádzajúcich overovaniu v prevádzke	
5.	Minimálny počet vybraných radov pre postup overovacej skúšky/radov podľa odporu vzduchu/radov pneumatík na overovanie v prevádzke	
6.	Celkový počet radov pre postup overovacej skúšky/radov podľa odporu vzduchu/radov CFD/radov pneumatík na overovanie v prevádzke vybraných v príslušnom roku	

B. *Zoznam radov pre postup overovacej skúšky/radov podľa odporu vzduchu/radov CFD/radov pneumatík na overovanie v prevádzke vybraných na overovanie v prevádzke*

— identifikačné číslo vybraného radu (ID ISV);

— dotknutý výrobca vozidiel (VPZ),

— identifikačné čísla každého z vybraných radov pre postup overovacej skúšky/radov podľa odporu vzduchu/radov CFD/radov pneumatík na overovanie v prevádzke;

— dôvod (-y) výberu radov na overovanie v prevádzke:

  — „posudzovanie rizika“, ak je výber na základe článku 3;

  — „iné“ v prípade akéhokoľvek iného dôvodu, uveďte v poznámke pod čiarou.

ID ISV	VPZ	Identifikačné čísla radov pre postup overovacej skúšky/radov podľa odporu vzduchu/radov CFD/radov pneumatík na overovanie v prevádzke	Dôvod
1			
2			
3			
...			

C. *Súhrn výsledkov skúšky na overovanie v prevádzke*

— typ skúšky: postup overovacej skúšky (VTP), skúška odporu vzduchu (AD), skúška odporu vzduchu metódou CFD (CFD), skúška koeficientu valivého odporu pneumatík (RRC), skúška hmotnosti (hmotnosť) alebo skúška na odhalenie umelej stratégie (US),

— minimálny počet radov na typ skúšky (min.) vypočítaný podľa článku 4 ods. 1 na základe bodu A ods. 4 tejto prílohy,

— celkový počet skúšok podľa typu skúšky (spolu),

— celkový počet záverov na typ skúšky:

  — neexistencia nezhody (Vyhovuje),

  — nezhoda (Nevyhovuje),

  — zatiaľ nestanovený záver (Prebiehajúce).

Typ skúšky	Minimum	Spolu	Vyhovuje	Nevyhovuje	Prebiehajúce
Skúška v rámci postupu overovacej skúšky					
Skúška odporu vzduchu					
Skúška odporu vzduchu metódou CFD					
Skúška koeficientu valivého odporu pneumatík					
Skúška hmotnosti	1				
Skúška na odhalenie umelých stratégií	1				

D. *Podrobné výsledky skúšok na overovanie v prevádzke za dotknutý rok*

— identifikačné číslo vybraného radu vozidiel (ID ISV),

— dotknutý výrobca (VPZ),

— typ vykonanej skúšky (typ skúšky): postup overovacej skúšky (VTP), skúška odporu vzduchu (AD), skúška odporu vzduchu metódou CFD (CFD), skúška koeficientu valivého odporu pneumatík (RRC), skúška hmotnosti (hmotnosť) alebo skúška na odhalenie umelej stratégie (US),

— dátum začiatku skúšky (dátum začiatku) podľa článku 5 ods. 2 delegovaného nariadenia (EÚ) 2024/1127,

— názov organizácií vykonávajúcich skúšku (udeľujúci schvaľovací úrad alebo technická služba) (USÚ/TS),

— počet vozidiel podrobených skúške (počet vozidiel),

— výsledok skúšky každého jednotlivého skúšobného vozidla (priemer $_{ratio}$),

— záver skúšky (záver/odchýlka), t. j. „Vyhovuje“, „Nevyhovuje“ alebo „Prebiehajúce“, vrátane veľkosti odchýlky v prípade odpovede „Nevyhovuje“,

— referenčné číslo protokolu o skúške (ref. číslo skúšky),

— referenčné číslo záveru (ref. číslo záveru).

ID ISV	VPZ	Typ skúšky	Dátum začiatku	USÚ/TS	Počet vozidiel	priemer $_{ratio}$	Záver/ odchýlka	Ref. číslo skúšky	Ref. číslo záveru
1									
2									
3									
…									

E. *Podrobné výsledky skúšok na overovanie v prevádzke, za ktoré sa v predchádzajúcom ročnom prehľade uvádzali závery ako „prebiehajúce“*

— nahlasovacie obdobie dotknutého roka (rok),

— iné polia: pozri opis v bode D,

— ak udeľujúci schvaľovací úrad stále nenájde požadovaný počet vozidiel, v poli „Záver/odchýlka“ uvedie „nedokončené“.

Rok	ID ISV	VPZ	Typ skúšky	Dátum začiatku	USÚ/TS	Počet vozidiel	priemer $_{ratio}$	Záver/ odchýlka	Ref. číslo sk-úšky	Ref. číslo záveru
…	…									