Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/35

14.1.2025

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/35

z dne 13. januarja 2025

o izvajanju Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo postopkov za preverjanje emisij CO_2 iz težkih vozil v uporabi

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES ([1]) ter zlasti člena 9(3) in člena 13(4), prvi pododstavek, Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2019/1242 morajo homologacijski organi Komisijo obvestiti o vseh odklonih vrednosti emisij CO_2 iz težkih vozil v uporabi v primerjavi z vrednostmi, navedenimi v certifikatih o skladnosti ali v dokumentaciji z informacijami za stranke, ki se priložijo navedenim vozilom pri preverjanjih, opravljenih v skladu s členom 13 navedene uredbe.

(2) V skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2019/1242 homologacijski organi, ki so proizvajalcem izdali dovoljenje za uporabo simulacijskega orodja v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) in Uredbo Komisije (EU) 2017/2400 ([3]) (v nadaljnjem besedilu: homologacijski organ, ki izda dovoljenje), za navedene proizvajalce na podlagi ustreznih in reprezentativnih vzorcev vozil preverijo, da vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, ustrezajo emisijam CO_2 in porabi goriva pri težkih vozilih v uporabi, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, ter obstoj strategij v vozilih ali strategij, povezanih z vzorčenimi vozili, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil v opravljenih preizkusih ali pri izračunih za namene potrjevanja vrednosti emisij CO_2 in izračunih porabe goriva (v nadaljnjem besedilu: preverjanje vozil v uporabi).

(3) V Delegirani uredbi Komisije (EU) 2024/1127 ([4]) so določena vodilna načela in merila za opredelitev postopkov za izvajanje preverjanj vozil v uporabi.

(4) V tej uredbi so opredeljeni podrobni postopki za preverjanje vozil v uporabi v skladu z navedenimi vodilnimi načeli in merili.

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

([2]) Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([3]) Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO_2 in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

([4]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2024/1127 z dne 8. februarja 2024 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov za preverjanje vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva pri težkih vozilih v uporabi (preverjanje vozil v uporabi) (UL L, 2024/1127, 16.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1127/oj).

(5) Da bi bilo preverjanje vozil v uporabi osredotočeno na družine vozil ali pnevmatik, ki predstavljajo največje tveganje za odklon vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva od specifičnih vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeleženih v dokumentaciji z informacijami za stranke, bi moral homologacijski organ, ki izda dovoljenje, družine izbrati na podlagi ocene tveganja, ki jo izvede Komisija.

(6) Ker lahko v primeru pnevmatik družino pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi uporablja več proizvajalcev vozil, je preizkušanje pnevmatik iz družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi v vsakem poročevalskem obdobju o preverjanju vozil v uporabi primerno omejiti na en homologacijski organ, ki izda dovoljenje, da se poenostavi postopek in zmanjša upravno breme. Podobno lahko več proizvajalcev vozil uporablja sestavni del, na podlagi katerega se določi družina vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti. Zato je na en homologacijski organ, ki izda dovoljenje, v vsakem poročevalskem obdobju o preverjanju vozil v uporabi primerno omejiti tudi preizkušanje vozil iz družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti.

(7) Da bi se zagotovila reprezentativnost preverjanja vozil v uporabi, bi morali homologacijski organi, ki izdajo dovoljenje, izbrati najmanjše število družin, ki jih je treba preizkusiti, in sicer na podlagi izračuna skupnega števila vozil za vsakega proizvajalca, za katera so bile emisije CO_2 in poraba goriva določene v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400 (v nadaljnjem besedilu: skupno število vozil na podlagi člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400), v primeru priklopnikov pa na podlagi izračuna skupnega števila priklopnikov za vsakega proizvajalca priklopnikov, za katera so bile emisije CO_2 in poraba goriva določene v skladu s členom 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 ([5]) (v nadaljnjem besedilu: skupno število priklopnikov na podlagi člena 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362). V primeru priklopnikov bi bilo treba za preverjanje vozil v uporabi izbrati samo družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, ker postopek preizkušanja za preverjanje skladnosti in preizkusi zračnega upora za priklopnike še niso opredeljeni.

(8) Vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, se določijo s simulacijskim orodjem na podlagi preizkušanja za potrjevanje ustreznih sestavnih delov vozila. Skladnost uporabe simulacijskega orodja se preveri s postopkom preizkušanja za preverjanje skladnosti na ravni vozila v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Primerno je zahtevati, da so vozila, izbrana za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi, v podobnem stanju kot vozila, ki se preizkušajo med postopkom preizkušanja za preverjanje skladnosti, zlasti z določitvijo zahtev za njihovo največje število prevoženih kilometrov in starost.

(9) Za preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatik, ki se opravi v okviru preverjanja vozil v uporabi, so primerne samo nove pnevmatike, saj bi bil koeficient kotalnega upora pri preizkusu uporabljenih pnevmatik zaradi njihove obrabe znatno nižji. Pnevmatike za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi bi bilo treba izbrati neodvisno od vozil za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi.

(10) Da se homologacijskemu organu, ki izda dovoljenje, omogoči, da na podlagi rezultatov preizkusov na vzorčnih vozilih sprejme sklep za vsa zadevna vozila, je bila določena metoda statističnega ovrednotenja, ki temelji na zaporednem vzorčenju.

(11) Če se na podlagi statističnega ovrednotenja ugotovi, da družina vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti ni uspešno opravila preizkusa, kot je določeno v Prilogi I, je treba vrednosti emisij CO_2 za vsa zadevna vozila popraviti, saj je uspešno opravljen postopek preizkušanja za preverjanje skladnosti pogoj za ohranitev homologacije glede na emisije. Poleg tega je primerno, da homologacijski organ, ki izda dovoljenje, prouči, ali obstajajo zadostni dokazi, da je določen sestavni del vzrok za nezadovoljivo statistično ovrednotenje, kar bi lahko zadevalo več vozil.

(12) Da bi se preverilo, ali vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, ustrezajo navedenim vrednostim težkih vozil v uporabi, bi bilo treba preizkuševalne pogoje in rezultate preizkusov določiti v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi.

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO_2, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

(13) Da bi se pri pogojih preizkusa zračnega upora zagotovila čim manjša morebitna odstopanja preizkuševalnih pogojev med preizkusi za preverjanje vozil v uporabi, je pogoje preizkusa zračnega upora primerno uporabiti v skladu z najnovejšo veljavno različico Uredbe (EU) 2017/2400, saj so bili ti pogoji omejeni v primerjavi s pogoji, ki so se uporabljali pri potrjevanju.

(14) V skladu z Uredbo (EU) 2017/2400 lahko proizvajalci vrednosti zračnega upora določijo na podlagi metode simulacije računalniške dinamike tekočin (CFD). Zato je primerno uvesti poseben preizkus, da se v okviru preizkusov za preverjanje vozil v uporabi, s katerimi se preverijo vrednosti zračnega upora, preveri posebno potrjevanje navedene simulacijske metode.

(15) Za odkrivanje umetne strategije, ki deluje le med preizkusi za preverjanje skladnosti, ne pa med običajnim delovanjem vozila v uporabi, je bistveno, da posebni preizkuševalni pogoji niso znani vnaprej. Zato bi moral homologacijski organ, ki izda dovoljenje, pogoje za namenske preizkuse umetne strategije določiti za vsak primer posebej.

(16) Ker natančne narave umetnih strategij ni mogoče poznati vnaprej, bi moral homologacijski organ, ki izda dovoljenje, rezultate preizkusov umetnih strategij analizirati in ovrednotiti na podlagi primerjave rezultatov, pridobljenih v različnih preizkuševalnih pogojih.

(17) Za dokumentiranje rezultatov preizkusov in zagotovitev njihove nadaljnje analize bi moral homologacijski organ, ki izda dovoljenje, poročilo o preizkusu dati na voljo Komisiji in zadevnemu proizvajalcu. V podporo oceni tveganja, ki jo izvede Komisija, je primerno zahtevati, da se Komisiji prek namenske platforme predložijo tudi podatki o preizkusih.

(18) Če je bil ugotovljen odklon vrednosti emisij CO_2, bi moral imeti zadevni proizvajalec možnost, da se v ustreznem roku odzove na ugotovitve homologacijskega organa, ki izda dovoljenje, da bi se preprečilo nepotrebno podaljševanje postopka preverjanja vozil v uporabi. Vendar bi moralo biti mogoče rok podaljšati, da se ustrezno oceni predložena tehnična dokumentacija.

(19) Kadar se pri preizkusih za preverjanje vozil v uporabi ugotovi neujemanje vrednosti emisij CO_2, pridobljenih pri preverjanju vozil v uporabi, z vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke, ali obstoj strategij, ki umetno izboljšujejo učinkovitost navedenih vozil, je treba specifične emisije CO_2 vseh zadevnih vozil popraviti, saj se preizkušana vozila štejejo za reprezentativna za vsa zadevna vozila.

(20) Da bi se odkloni upoštevali pri izračunu in popravku povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca, je primerno, da Komisija določi velikost odklona vrednosti emisij CO_2 in katera vozila to zadeva.

(21) Popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca bi bilo treba uporabljati od poročevalskega obdobja leta 2025, ker je to prvo poročevalsko obdobje, za katero se uporabljajo cilji zmanjšanja emisij CO_2 v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242.

(22) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. V tej uredbi so opredeljeni podrobni postopki za preverjanje težkih tovornih vozil v uporabi, kot so navedeni v Delegirani uredbi (EU) 2024/1127.

2. V tej uredbi so opredeljena tudi podrobna pravila za poročanje o odklonih, ki so bili med preverjanjem vozil v uporabi ugotovljeni pri vrednostih emisij CO_2 iz težkih vozil v uporabi v primerjavi z vrednostmi, navedenimi v certifikatih o skladnosti ali dokumentaciji z informacijami za stranke, in za upoštevanje navedenih odklonov pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalcev, pri katerih je bil med preverjanjem vozil v uporabi ugotovljen odklon vrednosti emisij CO_2.

3. Ta uredba se ne uporablja za brezemisijska težka vozila, kot so opredeljena v členu 3, točka (11), Uredbe (EU) 2019/1242.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 3 Uredbe (EU) 2017/2400 in prilog III, VIII, X in Xa k navedeni uredbi ter člena 2 Delegirane uredbe (EU) 2024/1127.

Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „družina vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti“ pomeni skupino vozil, ki imajo skupnega enega ali več sestavnih delov, samostojnih tehničnih enot in sistemov, navedenih v členu 12(1), točke (a) do (f), (h) in (j), Uredbe (EU) 2017/2400;

(2) „preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti“ pomeni preizkus, ki se opravi v skladu s postopkom preizkušanja za preverjanje skladnosti na vozilu v uporabi v skladu s Prilogo Xa k Uredbi (EU) 2017/2400;

(3) „družina vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi“ pomeni skupino vozil, ki imajo nižjo ali enako predpisano vrednost zračnega upora kot osnovno vozilo družine vozil glede na zračni upor, izbrano za izvajanje preizkusa zračnega upora, in ki so lahko skupaj s tem osnovnim vozilom v isti družini vozil glede na zračni upor, kot je določeno v Dodatku 5 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(4) „preizkus zračnega upora“ pomeni preizkus pri stalni vrtilni frekvenci z merjenjem navora na vozilu v uporabi v skladu z oddelkom 3 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(5) „družina vozil, analiziranih s CFD“ pomeni skupino vozil, za katera je bila vrednost zračnega upora določena na podlagi iste metode simulacije računalniške dinamike tekočin (CFD), kot je bila odobrena v skladu z Dodatkom 10 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(6) „preizkus zračnega upora po metodi CFD“ pomeni preizkus za preverjanje posebnega potrjevanja metode simulacije računalniške dinamike tekočin (CFD), odobrene v skladu z Dodatkom 10 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(7) „družina pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi“ pomeni skupino pnevmatik, ki je za namene preverjanja vozil v uporabi sestavljena iz vseh pnevmatik, ki pripadajo tipu pnevmatike, kot je opredeljen v oddelku 2, točka 3, Priloge X k Uredbi (EU) 2017/2400, istega proizvajalca in istega razreda glede na izkoristek goriva, kot je opredeljen v Uredbi (EU) 2020/740 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]);

(8) „preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike“ oziroma „preizkus KKU“ pomeni preizkus, ki se opravi na vsaki pnevmatiki v skladu z oddelkom 3, točka 3.2, Priloge X k Uredbi (EU) 2017/2400, in sicer v referenčnem laboratoriju ali laboratoriju kandidatu, kot sta opredeljena v oddelku 1, točki 1 in 2, Priloge V k Uredbi (EU) 2020/740;

(9) „masni preizkus“ pomeni preizkus za določitev popravljene dejanske mase vozila, kot je opredeljena v oddelku 2, točka 4, Priloge III k Uredbi (EU) 2017/2400, v primeru priklopnika pa popravljene mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, kot je opredeljena v oddelku 3, preglednica 1, Priloge III k Uredbi (EU) 2022/1362;

(10) „preizkus umetnih strategij“ pomeni namenski preizkus, ki se opravi na vozilu v uporabi, da se preveri, ali obstajajo umetne strategije;

(11) „odklon vrednosti emisij CO_2“ pomeni, da so emisije CO_2 iz vozil, določene pri preverjanju vozil v uporabi, ki se izvede v skladu s to uredbo, večje od emisij, določenih za motorna vozila v skladu s postopki iz Uredbe (EU) 2017/2400 ali za priklopnike v skladu s postopki iz Uredbe (EU) 2022/1362 in zabeleženih v dokumentaciji z informacijami za stranke, certifikatih o skladnosti ali certifikatih o posamični odobritvi, ki so priloženi navedenim motornim vozilom ali priklopnikom, pri čemer se upošteva statistično ovrednotenje preizkusov v skladu s Prilogo I.

Člen 3

Izbira družin

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, pri izbiri vozil v skladu s členom 3 Delegirane uredbe (EU) 2024/1127 izbere vozila iz družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, družin vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi, družin vozil, analiziranih s CFD, in družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, in sicer na podlagi tveganja odklona vrednosti emisij CO_2 iz vozil z nekaterimi sestavnimi deli, samostojnimi tehničnimi enotami ali sistemi oziroma pnevmatikami navedenih družin, kot jih oceni Komisija v skladu z odstavkom 2 tega člena in kot se sporočajo v skladu z odstavkom 3 tega člena.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zagotovi tudi, da v istem poročevalskem obdobju o preverjanju vozil v uporabi vozil iz družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti ali družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi ne preizkuša drug homologacijski organ, ki izda dovoljenje.

2. Komisija pri ocenjevanju tveganja odklona vrednosti emisij CO_2, kot je navedeno v odstavku 1, prvi pododstavek, upošteva vsaj naslednje elemente, če so na voljo:

(a) skupno število novih vozil iz družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi in družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, ki so bila dana na trg Unije;

(b) podatke o vozilih, ki spadajo v določene družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi in družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi s podobnimi tehničnimi značilnostmi, vendar z nižjimi emisijami CO_2, ki se določijo na podlagi podatkov, zbranih v skladu s členom 1 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/1430 ([7]);

([6]) Uredba (EU) 2020/740 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre, spremembi Uredbe (EU) 2017/1369 ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1222/2009 (UL L 177, 5.6.2020, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

([7]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1430 z dne 31. maja 2021 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo podatkov, ki jih sporočijo države članice za namene preverjanja emisij CO_2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih (UL L 309, 2.9.2021, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1430/oj).

(c) dokaze o odklonu vrednosti emisij CO_2, ki jih Komisija pridobi sama ali jih prejme od drugega homologacijskega organa, organa za nadzor trga ali tretje osebe, ki izpolnjuje zahteve iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/163 ([8]);

(d) rezultate prejšnjih preverjanj vozil v uporabi in zlasti ugotovitve v zvezi z obstojem umetnih strategij;

(e) ustrezne informacije iz preizkusov, opravljenih in sporočenih Komisiji v skladu z Delegirano uredbo (EU) 2021/1430, ter preizkusov skladnosti proizvodnje, opravljenih v skladu z oddelkom 4 Priloge X k Uredbi (EU) 2017/2400;

(f) podatke o dejanski porabi goriva.

3. Komisija vsako leto do 30. junija objavi poročilo, ki vsebuje seznam družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, družin vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi, družin vozil, analiziranih s CFD, in družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi z največjim tveganjem odklona vrednosti emisij CO_2. V poročilu se opišejo tudi metodologija, uporabljena za oceno iz odstavka 1, prvi pododstavek, ki se izvede v poročevalskem obdobju, na katerega se poročilo nanaša, in glavne ugotovitve navedene ocene.

Člen 4

Tip in število preizkusov za preverjanje vozil v uporabi

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, v vsakem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca, ki mu je izdal dovoljenje za uporabo simulacijskega orodja, vsaj za število družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, družin vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi in družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, izbranih v skladu s členom 3 in določenih v preglednici 1 Priloge I, na posameznih vozilih in pnevmatikah, izbranih v skladu s členom 5, opravi ustrezne preizkuse za preverjanje vozil v uporabi.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsakega proizvajalca izračuna skupno število vozil na podlagi člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400, kot je navedeno v preglednici 1 Priloge I k tej uredbi, ki se izrazi kot povprečje skupnega števila vozil proizvajalca, za katera so bile emisije CO_2 in poraba goriva določene v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400, v treh poročevalskih obdobjih pred preverjanjem vozil v uporabi.

Poleg tega homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsakega proizvajalca, katerega skupno število vozil na podlagi člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400 je enako ali večje od 5 000, v vsakem poročevalskem obdobju opravi en masni preizkus na proizvajalca in en preizkus umetnih strategij na proizvajalca.

2. Če se v oceni tveganja iz člena 3(1) te uredbe opredelijo družine za enega ali več proizvajalcev, katerih skupno število vozil na podlagi člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400 je manjše od 5 000, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, opravi ustrezne preizkuse za vsaj enega od teh proizvajalcev.

3. Če se v oceni tveganja iz člena 3(1) opredeli družina vozil, analizirana s CFD, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za navedeno družino vozil, analizirano s CFD, opravi tudi preizkus zračnega upora po metodi CFD.

4. Za proizvajalce priklopnikov homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako poročevalsko obdobje opravi preizkuse koeficienta kotalnega upora pnevmatik, izbranih v skladu s členom 5, in sicer vsaj za število družin pnevmatik iz preglednice 2 Priloge I k tej uredbi.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsakega proizvajalca priklopnikov izračuna skupno število priklopnikov na podlagi člena 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362, kot je navedeno v preglednici 2 Priloge I k tej uredbi, ki se izrazi kot povprečje skupnega števila priklopnikov proizvajalca priklopnikov, za katere so bile emisije CO_2 in poraba goriva določene v skladu s členom 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362, v treh poročevalskih obdobjih pred preverjanjem vozil v uporabi.

([8]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/163 z dne 7. februarja 2022 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s funkcionalnimi zahtevami za tržni nadzor vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot (UL L 27, 8.2.2022, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Poleg tega homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsakega proizvajalca priklopnikov, katerega skupno število priklopnikov na podlagi člena 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362 je enako ali večje od 5 000, v vsakem poročevalskem obdobju opravi en masni preizkus na proizvajalca priklopnikov.

Če se v oceni tveganja iz člena 3(1) opredelijo proizvajalci priklopnikov, katerih skupno število vozil na podlagi člena 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362 je manjše od 5 000, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, opravi ustrezne preizkuse za vsaj enega od teh proizvajalcev.

5. Za vsako družino, izbrano v skladu s členom 3, se za število vozil in pnevmatik, izbranih v skladu s členom 5, ki je navedeno v nadaljevanju, opravijo naslednji preizkusi:

(a) preizkusi v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti: za od 1 do največ 5 vozil;

(b) preizkusi zračnega upora: za od 1 do največ 5 vozil;

(c) preizkusi zračnega upora po metodi CFD: za 2 vozili, pri čemer lahko ti dve vozili prihajata iz različnih družin glede na zračni upor;

(d) preizkusi koeficienta kotalnega upora pnevmatike: za od 3 do največ 10 pnevmatik.

Rezultati preizkusov iz prvega pododstavka, točke (a), (b) in (d), se ovrednotijo v skladu z metodo iz Priloge II k tej uredbi, rezultati preizkusov iz prvega pododstavka, točka (c), pa v skladu z metodo iz Dodatka 10 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400.

6. Poleg preizkusov iz odstavka 5 se v skladu z odstavkom 1, tretji pododstavek, za število vozil, izbranih v skladu s členom 5, ki je navedeno v nadaljevanju, za vsakega proizvajalca opravijo naslednji preizkusi:

(a) masni preizkusi: za od 3 do največ 10 vozil;

(b) preizkusi umetnih strategij: za vsaj 1 vozilo.

Rezultati preizkusov iz prvega pododstavka, točka (a), se ovrednotijo v skladu z metodo iz Priloge II.

7. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, se lahko odloči, da rezultate preizkusov za preverjanje vozil v uporabi, ki jih opravi Komisija, drug homologacijski organ, organ za nadzor trga ali tretja oseba, ki izpolnjuje zahteve iz Izvedbene uredbe (EU) 2022/163, vključi v statistično metodo, opisano v Prilogi I, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(a) homologacijski organ, ki izda dovoljenje, je obveščen o prihodnjih preizkusih, da se mu omogoči spremljanje preizkušanja;

(b) homologacijskemu organu, ki izda dovoljenje, se v petih dneh od vsakega preizkusa sporočijo vsi rezultati preizkušanja za preverjanje vozil v uporabi.

Člen 5

Izbira posameznih preizkušanih vozil in pnevmatik

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, izbere preizkušana motorna vozila, ki v času izbire po možnosti niso starejša od treh let in izpolnjujejo obe naslednji merili:

(a) imajo najmanj 25 000 prevoženih kilometrov;

(b) izpolnjujejo merila glede najvišje starosti in največjega števila prevoženih kilometrov iz člena 4(2), tretji pododstavek, Uredbe (ES) št. 595/2009.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, izbere preizkušane priklopnike, ki v času izbire niso starejši od pet let, pri čemer se starost šteje od datuma njihove prve registracije.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, s kontrolnim seznamom iz Priloge III preveri in zagotovi, da so preizkušana vozila v stanju ustrezno vzdrževanega in uporabljenega vozila ter da imajo podobne značilnosti tistim, ki so zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, certifikatih o skladnosti ali certifikatih o posamični odobritvi.

Če je bil na vozilu opravljen preizkus skladnosti proizvodnje, se vozilo izključi iz vseh preizkusov za preverjanje vozil v uporabi.

3. Vozilo, izbrano za preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, poleg zahtev iz odstavkov 1 in 2 izpolnjuje vse naslednje zahteve:

(a) ni vozilo, za katero so bile pri potrjevanju CO_2 za njegove sestavne dele, samostojne tehnične enote ali sisteme uporabljene standardne vrednosti za menjalnik in izgube na osi, razen če ni mogoče najti nobenega drugega vozila;

(b) zanj veljajo določbe iz točk 3.3 do 3.6 Priloge II k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011 ([9]);

(c) zanj veljajo določbe o gorivu in mazivih iz točke 4.2 Priloge Xa k Uredbi (EU) 2017/2400;

(d) na njem niso bile v nobeni naslednji fazi proizvodnje izvedene spremembe, ki so pomembne za rezultate preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti in ki ne omogočajo ponovne vzpostavitve konfiguracije pogonskega sistema, kot je dokumentirana v dokumentaciji z informacijami za stranke.

4. Poleg zahtev iz odstavkov 1 in 2 vozilo, izbrano za preizkus zračnega upora, izpolnjuje vse naslednje zahteve:

(a) izbere se iz družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi, za katero je bila vrednost zračnega upora določena v skladu s točko 3 Priloge VIII k Uredbi (EU) 2017/2400 in za katero ni bila uporabljena standardna vrednost;

(b) je del članov družine vozil glede na zračni upor, ki jih je mogoče preizkusiti, v skladu s točko 4.3 Dodatka 5 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(c) na njem niso bile izvedene spremembe aerodinamične konfiguracije, ki ne omogočajo ponovne vzpostavitve aerodinamične konfiguracije, kot je dokumentirana v dokumentaciji z informacijami za stranke.

5. Za masni preizkus se v primeru tovornih vozil s togo konstrukcijo izberejo samo vozila brez nadgradnje.

6. Za preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatik se izberejo nove pnevmatike, ki se prodajajo na trgu in imajo certifikat v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400.

7. Če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zaradi določb iz odstavkov 3 in 4 tega člena ne more najti zahtevanega števila vozil v skladu s členom 4, odstavek 5, točki (a) in (b), postopek preizkušanja za preverjanje vozil v uporabi opravi v naslednjem poročevalskem obdobju o preizkušanju vozil v uporabi. Če tudi v naslednjem poročevalskem obdobju o preizkušanju vozil v uporabi ne najde zahtevanega števila vozil, statistični postopek zaključi kot „nedokončan“ in izbere drugo družino v skladu s členom 3.

Člen 6

Preizkuševalni pogoji za preizkuse v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti

1. Razmerje med izmerjenimi in simuliranimi emisijami CO_2 v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti (v nadaljnjem besedilu: $C_{VTP,\ razmerje}$) se določi v skladu s postopkom preizkušanja za preverjanje skladnosti iz oddelka 6 Priloge Xa k različici Uredbe (EU) 2017/2400, ki je veljala v času potrjevanja preizkušanih vozil.

([9]) Uredba Komisije (EU) št. 582/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede emisij iz težkih vozil (Euro VI) in o spremembi prilog I in III k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 167, 25.6.2011, str. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zagotovi, da merilna oprema izpolnjuje zahteve iz oddelka 5 Priloge Xa k Uredbi (EU) 2017/2400.

Člen 7

Rezultat preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti za posamezno preizkušano vozilo

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano vozilo, na katerem se opravi preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, določi $C_{VTP,\ razmerje}$ v skladu z oddelkom 7 Priloge Xa k Uredbi (EU) 2017/2400.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, pred postopkom preizkušanja za preverjanje skladnosti in po njem za vsako posamezno preizkušano vozilo odčita vrednosti z merilnika porabe goriva, ki je nameščen v vozilu, in s števca prevoženih kilometrov, kot je določeno v Prilogi Xa k Uredbi (EU) 2017/2400, ter jih vključi v poročilo o preizkusu.

Člen 8

Statistično ovrednotenje rezultatov preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, izračun velikosti odklona in preiskava v zvezi z velikostjo odklona

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ovrednoti rezultate preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti za posamezna preizkušana vozila, pridobljene v skladu s členom 7, da ugotovi, ali pri družini vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, na katerih se opravi preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, vrednosti emisij CO_2 odstopajo ali ne, pri čemer uporabi metodo iz Priloge II k tej uredbi.

2. Če se na podlagi statističnega ovrednotenja iz Priloge II k tej uredbi ugotovi, da družina vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, ni uspešno opravila preizkusa, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ukrepa na naslednji način:

(a) določi velikost odklona vrednosti emisij CO_2, kot sledi:

$$\text{odklon} = (\text{povprečje}_{\text{razmerje}} - 1) * CO_{2\ ref}\ [\text{g/tkm}],$$

pri čemer je:

— $\text{povprečje}_{\text{razmerje}}$ povprečni $C_{VTP,\ razmerje}$, kot je v Prilogi II opredeljeno za rezultate preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti,

— $CO_{2\ ref}$ predpisana vrednost emisij CO_2 za vozilo iz družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti z najvišjo vrednostjo emisij CO_2;

(b) začne preiskavo, da se ugotovi vzrok za navedeni neuspešno opravljen preizkus, v skladu s členom 20 Uredbe (EU) 2017/2400. V preiskavi po potrebi sodelujejo tudi drugi homologacijski organi, ki izdajo dovoljenje in ki so morda vključeni v potrjevanje sestavnih delov.

Člen 9

Preizkuševalni pogoji za preizkuse zračnega upora

1. Značilnosti zračnega upora se določijo v skladu s postopkom preizkusa pri stalni vrtilni frekvenci iz Priloge VIII k najnovejši veljavni različici Uredbe (EU) 2017/2400.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zagotovi, da so zahteve glede preizkuševalne steze ter zahteve glede okoljskih pogojev, namestitve vozila in merilne opreme skladne z zahtevami iz točk 3.1 do 3.4 oddelka 3 Priloge VIII k najnovejši veljavni različici Uredbe (EU) 2017/2400. Proizvajalci lahko homologacijskemu organu, ki izda dovoljenje, predložijo pnevmatike za preizkus zračnega upora.

Člen 10

Rezultat preizkusa zračnega upora za posamezno preizkušano vozilo

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano vozilo, na katerem se opravi preizkus zračnega upora, določi zmnožek koeficienta zračnega upora in površine prereza v pogojih brez bočnega vetra (v nadaljnjem besedilu: vrednost zračnega upora (C_dA)) na podlagi meritev med preizkusom pri stalni vrtilni frekvenci v skladu s členom 9 te uredbe, pri čemer uporabi različico orodja za predobdelavo zračnega upora osnovnega vozila glede na zračni upor v skladu s Prilogo 1 k Dodatku 2 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano vozilo, na katerem se opravi preizkus zračnega upora, določi rezultat preizkusa zračnega upora (v nadaljnjem besedilu: $C_dA_{razmerje}$) kot razmerje med vrednostjo zračnega upora, določeno v skladu z odstavkom 1 tega člena (v nadaljnjem besedilu: $C_dA_{preverjanje\ vozil\ v\ uporabi}$), in predpisano vrednostjo zračnega upora navedenega vozila (v nadaljnjem besedilu: $C_dA_{predpisano}$), zabeleženo v vnosu 1.8.4 datoteke proizvajalca v skladu z oddelkom 3, del I, Priloge IV k Uredbi (EU) 2017/2400.

Člen 11

Statistično ovrednotenje rezultatov preizkusa zračnega upora in izračun velikosti odklona

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ovrednoti rezultate preizkusa zračnega upora za posamezna preizkušana vozila, pridobljene v skladu s členom 10, da ugotovi, ali pri družini vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi, na katerih se opravijo preizkusi zračnega upora, obstaja odklon vrednosti emisij CO_2 ali ne, pri čemer uporabi metodo iz Priloge II.

2. Če se na podlagi statističnega ovrednotenja iz Priloge II ugotovi, da družina vozil glede na zračni upor za preizkušanje vozil v uporabi ni uspešno opravila preizkusa, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, velikost odklona zračnega upora določi kot povprečno vrednost za $C_dA_{razmerje}$ ($povprečje_{razmerje}$), kot je določeno v Prilogi II za rezultate preizkusa zračnega upora.

Člen 12

Preizkuševalni pogoji za preizkuse koeficienta kotalnega upora pnevmatike

1. Koeficient kotalnega upora pnevmatike se določi v skladu s postopkom merjenja koeficienta kotalnega upora pnevmatike iz točke 3.2 Priloge X k različici Uredbe (EU) 2017/2400, ki je veljala v času potrjevanja preizkušanih pnevmatik.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zagotovi, da se pnevmatike preizkusijo v referenčnem laboratoriju ali laboratoriju kandidatu, kot sta opredeljena v oddelku 1, točki 1 in 2, Priloge V k Uredbi (EU) 2020/740.

Člen 13

Rezultat preizkusa koeficienta kotalnega upora za posamezno preizkušano pnevmatiko

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano pnevmatiko, na kateri se opravi preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike, določi rezultat preizkusa koeficienta kotalnega upora pnevmatike (v nadaljnjem besedilu: $KKU_{razmerje}$) kot razmerje med vrednostjo koeficienta kotalnega upora pnevmatike, določeno v skladu s členom 12 (v nadaljnjem besedilu: $KKU_{preverjanje\ vozil\ v\ uporabi}$) te uredbe in predpisano vrednostjo koeficienta kotalnega upora pnevmatike (v nadaljnjem besedilu: $KKU_{predpisano}$), zabeleženo v točki 7.1 potrdila o lastnostih, povezanih z emisijami CO_2 in porabo goriva, v skladu z Dodatkom 1 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400.

Člen 14

Statistično ovrednotenje rezultatov preizkusa koeficienta kotalnega upora pnevmatike in izračun velikosti odklona

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ovrednoti rezultate preizkusa koeficienta kotalnega upora pnevmatike za posamezne preizkušane pnevmatike, pridobljene v skladu s členom 13, da ugotovi, ali pri družini pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, na katerih se opravijo preizkusi koeficienta kotalnega upora pnevmatike, vrednosti emisij CO_2 odstopajo ali ne, pri čemer uporabi metodo iz Priloge II.

2. Če se na podlagi statističnega ovrednotenja iz Priloge II ugotovi, da družina pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi ni opravila preizkusa, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, velikost odklona koeficienta kotalnega upora pnevmatike določi kot povprečno vrednost za $KKU_{razmerje}$ ($povprečje_{razmerje}$), kot je opredeljena v Prilogi II za rezultate preizkusa koeficienta kotalnega upora pnevmatike.

Člen 15

Preizkuševalni pogoji za masne preizkuse

1. Masni preizkus v primeru motornega vozila zajema določitev popravljene dejanske mase vozila s tehtanjem preizkušanega vozila in uporabo popravkov iz oddelka 2, točka 4, Priloge III k Uredbi (EU) 2017/2400, v primeru priklopnika pa določitev njegove popravljene mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, s tehtanjem preizkušanega vozila in uporabo popravkov iz oddelka 3, preglednica 1, Priloge III k Izvedbeni uredbi (EU) 2022/1362.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, zagotovi, da tehtnica izpolnjuje zahteve iz Direktive 2014/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([10]).

3. Vsi dodatni deli, ki se ne upoštevajo pri popravkih, navedenih v odstavku 1 tega člena, se odstranijo ali pa se njihova masa odšteje od mase, določene v skladu z odstavkom 1.

4. Če ni nameščena vsa standardna oprema, se prišteje ustrezna masa manjkajočih konstrukcijskih elementov, navedenih v točki 4.2 Priloge III k Uredbi (EU) 2017/2400, kot je opisano v točki 4.3 navedene priloge.

Člen 16

Rezultat masnega preizkusa posameznega preizkušanega vozila

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano vozilo, na katerem se opravi masni preizkus, rezultat masnega preizkusa (v nadaljnjem besedilu: $masa_{razmerje}$) določi kot razmerje med popravljeno dejansko maso vozila, določeno v skladu s členom 15 te uredbe (v nadaljnjem besedilu: $masa_{preverjanje\ vozil\ v\ uporabi}$) in popravljeno dejansko maso navedenega vozila (v nadaljnjem besedilu: $masa_{predpisano}$), zabeleženo v vnosu 1.1.8 dokumentaciji z informacijami za stranke v skladu z oddelkom 3, del II, Priloge IV k Uredbi (EU) 2017/2400.

2. V primeru priklopnika homologacijski organ, ki izda dovoljenje, za vsako posamezno preizkušano vozilo, na katerem se opravi masni preizkus, rezultat masnega preizkusa ($masa_{razmerje}$) določi kot razmerje med popravljeno maso priklopnika v stanju, pripravljenem za vožnjo, določeno v skladu s členom 15 te uredbe ($masa_{preverjanje\ vozil\ v\ uporabi}$), in popravljeno maso ($masa_{predpisano}$) navedenega priklopnika v stanju, pripravljenem za vožnjo, zabeleženo v vnosu 1.1.10 dokumentacije z informacijami za stranke v skladu z delom II Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2022/1362.

([10]) Direktiva 2014/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z omogočanjem dostopnosti neavtomatskih tehtnic na trgu (UL L 96, 29.3.2014, str. 107, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/31/oj).

Člen 17

Statistično ovrednotenje rezultatov masnega preizkusa in izračun velikosti odklona

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ovrednoti rezultate masnega preizkusa za posamezna preizkušana vozila, pridobljene v skladu s členom 16, da ugotovi, ali pri vseh vozilih navedenega proizvajalca vrednosti emisij CO_2 odstopajo ali ne, pri čemer uporabi metodo iz Priloge II.

2. Če se na podlagi statističnega ovrednotenja iz Priloge II ugotovi, da proizvajalec vozila ni uspešno opravil preizkusa, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, velikost odklona mase določi kot povprečno vrednost za $masa_{razmerje}$ ($povprečje_{razmerje}$), kot je opredeljeno v Prilogi II za rezultate masnega preizkusa.

Člen 18

Preizkuševalni pogoji za preizkuse umetnih strategij

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, obstoj umetnih strategij v preizkušanem vozilu, izbranem v skladu s členom 5 te uredbe, preveri vsaj z naslednjimi preizkusi:

(a) preizkusom v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti;

(b) preizkusom v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti s preizkuševalnimi pogoji, določenimi zunaj meja iz Priloge Xa k Uredbi (EU) 2017/2400, ali katerim koli drugim preizkusom, pri katerem preizkuševalni pogoji ne povzročijo bistvene spremembe fizičnega odziva vozila ali katerega koli njegovega podsistema.

Člen 19

Ovrednotenje rezultatov preizkusov umetnih strategij in izračun velikosti odklona

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ovrednoti rezultate preizkusov, opravljenih v skladu s členom 18 te uredbe, da oceni tveganje obstoja umetnih strategij v preizkušanem vozilu, in sicer tako, da $C_{VTP,\ razmerje}$, določeno v skladu s točko 7.2.2 Priloge Xa k Uredbi (EU) 2017/2400 in pridobljeno s preizkusom, navedenim v členu 18, točka (b), te uredbe, primerja s $C_{VTP,\ razmerje}$, pridobljenim s preizkusom, navedenim v členu 18, točka (a), te uredbe. Poleg tega ovrednoti vse druge ustrezne preizkuse, opravljene na zadevnem vozilu.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, v poročilu o preizkusu navede merila, uporabljena za ovrednotenje, ki je bilo izvedeno v skladu z odstavkom 1. V ta namen se umetne strategije razumejo kot kakršna koli programska oprema, nadzorna logika, strojna oprema ali sestavni deli v vozilu ali v zvezi z vozilom, ki zmanjšujejo vrednosti emisij CO_2 ali porabe goriva pri preizkusih, opravljenih za potrjevanje emisij CO_2, ki pa med uporabo vozila ne delujejo dosledno, pri čemer se upošteva razlika med navedenimi preizkuševalnimi pogoji in pogoji uporabe, razen če to nedosledno delovanje izhaja iz zahtev prava Unije ali je upravičeno zaradi potrebe po zaščiti vozila pred neposredno poškodbo ali zagotavljanju varnega delovanja vozila.

3. Če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, na podlagi ocene, izvedene v skladu z odstavkom 1, ugotovi, da je tveganje obstoja umetnih strategij v preizkušanem vozilu veliko, poleg preizkusov, opravljenih v skladu s členom 18, določi in izvede poseben program preizkusov, da ugotovi, ali umetna strategija obstaja ali ne. Proizvajalec na zahtevo homologacijskega organa, ki izda dovoljenje, predloži vse ustrezne pripadajoče programske kode, da se ugotovi, ali umetna strategija obstaja ali ne.

4. Če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ugotovi obstoj umetnih strategij, določi zadevna vozila in velikost odklona vrednosti emisij CO_2 tako, da vrednost emisij CO_2 z umetnimi strategijami primerja z vrednostjo emisij CO_2 brez umetnih strategij. Če velikosti tega odklona ni mogoče določiti na podlagi preizkusov, opravljenih v skladu s členom 18 in po potrebi z odstavkom 3 tega člena, velikost odklona vrednosti emisij CO_2 znaša 10 % vrednosti emisij CO_2 referenčnih emisij CO_2 iz podskupine vozil.

Člen 20

Poročilo o preizkusu

1. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, v poročila o preizkusih iz člena 5(1) Delegirane uredbe (EU) 2024/1127 za vsako preizkušeno družino vključi vsaj naslednje informacije:

(a) vrsto opravljenega preizkusa;

(b) kontrolni seznam za vozilo;

(c) preizkuševalne pogoje;

(d) rezultate preizkusov za vsako posamezno preizkušano vozilo ali pnevmatiko;

(e) statistično ovrednotenje rezultatov preizkusov;

(f) po potrebi izračun velikosti odklona;

(g) v primeru preizkusa umetnih strategij: merila, uporabljena za ovrednotenje rezultatov preizkusa.

2. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, v 20 delovnih dneh po zaključku preizkusov da poročilo o preizkusu na voljo proizvajalcu zadevnih vozil ali pnevmatik in ga v šifrirani obliki naloži na namenski strežnik Komisije skupaj z naslednjimi podatki za vsako posamezno preizkušano vozilo ali pnevmatiko:

(a) za vsak opravljen preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti podatke iz točke 1 Priloge IV k tej uredbi;

(b) za vsak opravljen preizkus zračnega upora podatke iz točke 2 Priloge IV k tej uredbi;

(c) za vsak opravljen preizkus zračnega upora po metodi CFD podatke in izračune iz Dodatka 10 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400;

(d) za vsak opravljen preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike podatke iz točke 3 Priloge IV k tej uredbi;

(e) za vsak opravljen masni preizkus podatke iz točke 4 Priloge IV k tej uredbi.

Podatki in parametri iz točk (a) do (e) se ne objavijo.

Če so bili vsi podatki za vsa preizkušena vozila ali pnevmatike iz družine pravilno naloženi, se subjektu, ki jih je naložil, s strežnika Komisije pošlje potrdilo o prejemu.

Člen 21

Sklepi homologacijskega organa, ki izda dovoljenje

1. Če rezultati preverjanja vozil v uporabi pokažejo, da ni odklona vrednosti emisij CO_2, homologacijski organ, ki izda dovoljenje, sprejme sklep, da med vrednostmi emisij CO_2, določenimi pri preverjanju vozil v uporabi, in vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke, ni neujemanja ter ta sklep priloži poročilu o preizkusu.

2. Če rezultati preverjanja vozil v uporabi pokažejo, da obstaja odklon vrednosti emisij CO_2, lahko proizvajalec rezultate izpodbija v 20 delovnih dneh po prejemu poročila o preizkusu tako, da predloži dokaze o ujemanju vrednosti emisij CO_2, določenih pri preverjanju vozil v uporabi, z vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke. Proizvajalec lahko zahteva, da se rok za predložitev navedenih dokazov, podaljša za 20 delovnih dni.

Če se proizvajalec ne odzove, se šteje, da je sprejel rezultate preverjanja vozil v uporabi.

3. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ob upoštevanju dokazov, ki jih proizvajalec predloži v skladu z odstavkom 2, sprejme sklep o tem, ali je bilo pri preverjanju vozil v uporabi ugotovljeno neujemanje vrednosti emisij CO_2, pridobljenih med preverjanjem vozil v uporabi, z vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke, ali sklep o obstoju umetnih strategij.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, svoj sklep pošlje zadevnemu proizvajalcu in Komisiji najpozneje v 40 delovnih dneh, v primeru podaljšanja roka v skladu z odstavkom 2 pa najpozneje v 80 delovnih dneh po tem, ko je proizvajalcu poslal poročilo o preizkusu v skladu z odstavkom 2.

4. Sklep homologacijskega organa, ki izda dovoljenje, iz odstavka 3 vključuje vsaj naslednje:

(a) če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ugotovi, da ni neujemanja med vrednostmi emisij CO_2, določenih pri preverjanju vozil v uporabi, in vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke, ali pa ne more ugotoviti obstoja umetnih strategij:

  (i) vrsto preizkusa in zadevno družino;

  (ii) razloge za ugotovitev, da odklon vrednosti emisij CO_2, ugotovljen pri preverjanju vozil v uporabi, ne povzroča neujemanja med vrednostmi emisij CO_2, določenimi pri preverjanju vozil v uporabi, in vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke;

(b) če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ugotovi neujemanje med vrednostmi emisij CO_2, določenih pri preverjanju vozil v uporabi, in vrednostmi, zabeleženimi v dokumentaciji z informacijami za stranke, ali obstoj umetnih strategij:

  (i) vrsto preizkusa in zadevno družino;

  (ii) velikost odklona, kot se sporoča v skladu s členom 20(1), točka (e);

  (iii) po potrebi ugotovljene umetne strategije.

5. Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, pred 30. septembrom vsakega koledarskega leta objavi pregled preverjanj vozil v uporabi, opravljenih v prejšnjem poročevalskem obdobju, in sklepov, izdanih v navedenem obdobju, kot so navedeni v odstavkih 1 in 3, in sicer v obliki, določeni v Prilogi V. Za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi, za katere pred objavo pregleda sklep še ni sprejet, se sklep vključi v naslednji letni pregled.

Člen 22

Velikost odklona vrednosti emisij CO_2 in določitev zadevnih vozil

Kadar homologacijski organ, ki izda dovoljenje, izda sklep iz člena 21(4), točka (b), Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 in vsa zadevna vozila določi, kot sledi:

(a) pri družini vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti je velikost odklona vrednosti emisij CO_2 enaka velikosti odklonov, ki jih določi homologacijski organ, ki izda dovoljenje, in ki so navedene v členu 21(4), točka (b)(ii), te uredbe. Zadevna vozila so vsa vozila iz družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti, ki imajo enako kombinacijo motorja in menjalnika. Če se s preiskavo na podlagi člena 8(2), točka (b), ugotovi, da je vzrok za napako iz navedene določbe sestavni del iz člena 12(1), točke (a) do (f), (h) in (j), Uredbe (EU) 2017/2400, so zadevna vozila vsa vozila z navedenim sestavnim delom;

(b) pri družini vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 za vsako podskupino vozil te družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi določi tako, da ponovno uporabi referenčni model v simulacijskem orodju s predpisano vrednostjo in popravljeno vrednostjo za zračni upor. Popravljena vrednost za zračni upor je $C_dA_{predpisano}$, pomnožena z velikostjo odklona iz člena 21(4), točka (b)(ii). Zadevna vozila so vsa vozila iz zadevne družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi iz člena 21(4), točka (b)(i), in vsa vozila, pri katerih je bila vrednost zračnega upora prenesena iz družine vozil glede na zračni upor navedene družine vozil glede na zračni upor za preverjanje vozil v uporabi;

(c) pri družini vozil, analiziranih s CFD, Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 za vsako podskupino vozil in za vsako družino vozil glede na zračni upor te družine vozil, analiziranih s CFD, določi tako, da ponovno uporabi referenčni model v simulacijskem orodju s predpisano vrednostjo in popravljeno vrednostjo za zračni upor. Popravljena vrednost za zračni upor je enaka (najslabši) vrednosti zračnega upora za osnovno vozilo vsake družine vozil glede na zračni upor ali, če je ta vrednost določena s simulacijo CFD, privzeti vrednosti za to družino vozil glede na zračni upor, od katere se odšteje predpisana vrednost zračnega upora za vsako zadevno vozilo. Zadevna vozila so vsa vozila iz navedene družine vozil, analiziranih s CFD, in vsa vozila, za katera je bila vrednost zračnega upora prenesena iz družine vozil glede na zračni upor navedene družine vozil, analiziranih s CFD;

(d) pri družini pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 določi za vsako podskupino vozil te družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi tako, da ponovno uporabi referenčni model v simulacijskem orodju s predpisano vrednostjo in popravljeno vrednostjo za koeficient kotalnega upora. Popravljena vrednost za koeficient kotalnega upora je $KKU_{predpisano}$, pomnožena z velikostjo odklona iz člena 21(4), točka (b)(ii). Zadevna vozila so vsa vozila, registrirana po 1. juliju 2025, ki uporabljajo pnevmatike iz zadevne družine pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi iz člena 21(4), točka (b)(i);

(e) za masni preizkus Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 določi tako, da ponovno uporabi model povprečja voznega parka v simulacijskem orodju s predpisano vrednostjo in popravljeno vrednostjo za maso, in sicer za vsako podskupino vozil tega proizvajalca. Popravljena vrednost za maso je $masa_{predpisano}$, pomnožena z velikostjo odklona iz člena 21(4), točka (b)(ii). Vsa zadevna vozila so vozila proizvajalca;

(f) če v skladu s sklepom iz člena 21(4), točka (b), obstaja umetna strategija, je velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2 enaka velikosti odklona iz člena 21(4), točka (b)(ii). Zadevna vozila se določijo na podlagi ugotovitve iz člena 21(4), točka (b).

Člen 23

Izračun in popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca

1. Kadar homologacijski organ, ki izda dovoljenje, izda sklep, kot je navedeno v členu 21(4), točka (b), te uredbe, Komisija za poročevalsko obdobje v letu, v katerem je bil sklep izdan, in za naslednja poročevalska obdobja uporabi velikost odklona vrednosti emisij CO_2 za zadevna vozila, kot je določena v skladu s členom 22, za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca v skladu s členom 4 Uredbe (EU) 2019/1242.

2. Komisija velikost odklona vrednosti emisij CO_2 za zadevna vozila, kot je določena v skladu s členom 22, uporabi tudi za popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca za deset poročevalskih obdobij pred poročevalskim obdobjem v letu, v katerem je bil izdan sklep, vendar ne pred poročevalskim obdobjem leta 2025.

Člen 24

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13. januarja 2025

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

NAJMANJŠE ŠTEVILO IZBRANIH DRUŽIN

1. Za proizvajalce vozil:

Preglednica 1

Število družin vozil, pri katerih se na posameznih vozilih in pnevmatikah opravijo ustrezni preizkusi za preverjanje vozil v uporabi

Skupno število vozil na podlagi člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400	Število družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti (preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti)	Število družin vozil glede na zračni upor (preizkus zračnega upora)	Število družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi (preizkus KKU pnevmatike)
Od 5 000 do 20 000	1	1	1
Od 20 001 do 40 000	1	1	2
Več kot 40 000	2	2	3

2. Za proizvajalce priklopnikov:

Preglednica 2

Število družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, za katere se na posameznih pnevmatikah opravijo ustrezni preizkusi za preverjanje vozil v uporabi

Skupno število priklopnikov na podlagi člena 8 Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362	Število družin pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi (preizkus KKU pnevmatike)
Do 10 000	1
Več kot 10 000	2

PRILOGA II

STATISTIČNO OVREDNOTENJE PREIZKUSOV

1. **Izhodišče**

Izhodišče za statistično ovrednotenje rezultatov preizkusov so naslednje vrednosti, izračunane za najmanjše število posameznih preizkušanih vozil ali pnevmatik:

(1) pri preizkusih v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti je izhodišče vrednost $C_{VTP,\ razmerje}$, izračunana v skladu s členom 7, pri čemer je N = 1;

(2) pri preizkusih zračnega upora je izhodišče vrednost $C_dA_{razmerje}$, izračunana v skladu s členom 10(2), pri čemer je N = 1;

(3) pri preizkusih koeficienta kotalnega upora pnevmatike je izhodišče vrednost $KKU_{razmerje}$, izračunana v skladu s členom 13, pri čemer je N = 3;

(4) pri masnih preizkusih je izhodišče vrednost $masa_{razmerje}$, izračunana v skladu s členom 16, pri čemer je N = 3.

Homologacijski organ, ki izda dovoljenje, na podlagi meril iz točke 3 te priloge določi, ali je treba preizkusiti dodatna vozila ali pnevmatike.

2. **Statistični parametri**

Za skupno število preizkušenih vozil ali pnevmatik (N) se povprečna ($X_{preizkusi}$) in standardne deviacije v rezultatih preizkusov določi na podlagi naslednjih formul:

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

in

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

pri čemer je:

x_i razmerje, izračunano za posamezno preizkušano vozilo ali pnevmatiko i:

— $C_{VTP,\ razmerje}$ za rezultate preizkusov v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti v skladu s členom 7,

— $CdA_{razmerje}$ za rezultate preizkusov zračnega upora v skladu s členom 10(2),

— $KKU_{razmerje}$ za rezultate preizkusov koeficienta kotalnega upora pnevmatik v skladu s členom 13,

— $masa_{razmerje}$ za rezultate masnih preizkusov v skladu s členom 16.

3. **Ovrednotenje**

Po vsakem dodatnem preizkusu vozila ali pnevmatike se vrednost $X_{preizkusi}$ oceni, kot je navedeno v nadaljevanju, da se za zadevno družino vozil ali pnevmatik sprejme eden od naslednjih sklepov:

(1) družina je uspešno opravila preizkus, če je: $X_{tests} \leq$ meja $_P$;

(2) družina ni uspešno opravila preizkusa, če je: $X_{tests} >$ meja $_F$;

(3) preizkusi se dodatno vozilo ali pnevmatika, če je: $meja_P < X_{tests} \leq meja_F$,

pri čemer:

sta $meja_P$ in $meja_F$ za rezultate preizkusov v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti in za rezultate preizkusov zračnega upora določeni v preglednici 1 te priloge;

sta $meja_P$ in $meja_F$ za rezultate preizkusov koeficienta kotalnega upora pnevmatik in rezultate masnih preizkusov določeni v preglednici 2 te priloge;

je *s* standardna deviacija, določena v skladu s točko 2 te priloge;

A znaša 1,03 za rezultate preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti;

A je $\frac{1{,}03*N_x + 1{,}07*N_y}{N_x + N_y}$ za rezultate preizkusov zračnega upora,

pri čemer je:

N_x število preizkušenih vozil z datumom prve registracije od 1. julija 2027;

N_y število preizkušenih vozil z datumom prve registracije pred 1. julijem 2027;

A znaša 1,03 za rezultate preizkusov koeficienta kotalnega upora pnevmatik;

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

pri čemer je:

N_x število preizkušenih vozil z datumom prve registracije od 1. julija 2027;

N_y število preizkušenih vozil z datumom prve registracije pred 1. julijem 2027.

Preglednica 1

Vrednosti za meja $_P$ in meja $_F$ za rezultate preizkusov v postopkih preizkušanja za preverjanje skladnosti in rezultate preizkusa zračnega upora

Število preizkušenih vozil	meja $_P$	meja $_F$
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

Preglednica 2

Vrednosti za meja $_P$ in meja $_F$ za rezultate preizkusov koeficienta kotalnega upora pnevmatik in rezultate masnih preizkusov

Število preizkušenih vozil	meja $_P$	meja $_F$
3	$A - 2{,}2655 * s$	$A + \max\{1{,}1062, (0{,}02 / s)\} * s$
4	$A - 1{,}5093 * s$	$A + 0{,}5970 * s$
5	$A - 1{,}1230 * s$	$A + 0{,}3737 * s$
6	$A - 0{,}8196 * s$	$A + 0{,}2430 * s$
7	$A - 0{,}5944 * s$	$A + 0{,}1548 * s$
8	$A - 0{,}3866 * s$	$A + 0{,}0902 * s$
9	$A - 0{,}1873 * s$	$A + 0{,}0402 * s$
10	A	A

4. **Izračun velikosti odklona**

Pri izračunu velikosti odklona je vrednost $povprečje_{razmerje}$ opredeljena kot $X_{preizkusi}$ za skupno število preizkušenih vozil po tem, ko družina vozil ali pnevmatik v skladu s točko 3(2) te priloge ni uspešno opravila preizkusa:

$$povprečje_{razmerje} = X_{preizkusi}$$

PRILOGA III

KONTROLNI SEZNAM ZA VOZILA, IZBRANA ZA PREIZKUSE ZA PREVERJANJE VOZIL V UPORABI

1. **Opredelitev pojmov**

V tej prilogi se uporabljata naslednji opredelitvi pojmov:

(1) „merila za izključitev“ pomeni, da vozila ni mogoče izbrati za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi, če je opisani pogoj izpolnjen (odgovor na vprašanje je „da“);

(2) „zaupno“ pomeni, da homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ustrezno hrani zadevne informacije, vendar se te ne vključijo v poročilo o preizkusu, ki se predloži Komisiji.

2. **Značilnosti vozila**

2.1 V poročilo o preizkusu se zabeležijo in vključijo naslednje informacije:

2.1.1	Identifikacijska številka vozila (VIN):	ZAUPNO
2.1.2	Število prevoženih kilometrov (km):	
2.1.3	Datum prve registracije:	
2.1.4	Kriptografska zgoščena vrednost datoteke proizvajalca	ZAUPNO

2.2 Preverijo se naslednja merila za izključitev:

		Da/Ne
2.2.1	Število prevoženih kilometrov: *Ali je število prevoženih kilometrov manjše od 25 000 km ali večje od 160 000/300 000/700 000 km v skladu s členom 4(2) Uredbe (ES) št. 595/2009?*	
2.2.2	Datum prve registracije: *Ali je navedeni datum več kot pet/šest/sedem let, kot je navedeno v členu 4(2) Uredbe (ES) št. 595/2009, pred datumom izbire vozila?*	

3. **Razgovor z lastnikom/uporabnikom vozila**

(Lastnik ni seznanjen s posledicami odgovorov.)

3.1 Zabeležijo se naslednje informacije:

3.1.1	Ime lastnika:	ZAUPNO
3.1.2	Kontaktni podatki (naslov/telefonska številka):	ZAUPNO

3.2 Preverijo se naslednja merila za izključitev:

	Nepooblaščena uporaba vozila	**Da/Ne**
3.2.1	Ali se je z vozilom prevažal težek tovor, ki presega specifikacije proizvajalca?	
3.2.2	Ali se je vozilo uporabljalo za dirke ali motorne športe?	
3.2.3	Ali je vozilo več kot 10 % skupnega časa vožnje vozilo v državi, ki ni država članica EU?	

	Nepooblaščena uporaba vozila	**Da/Ne**
3.2.4	Ali se je vozilo uporabljalo z napačno vrsto goriva (npr. bencinom namesto dizelskim gorivom) ali z gorivom, katerega kakovost je enaka kakovosti goriva v EU in ki ni komercialno dostopno (gorivom, ki je dostopno na črnem trgu, ali mešanim gorivom)?	
3.2.5	Ali se je uporabljal dodatek za gorivo, ki ga proizvajalec ni odobril?	
	Nepooblaščena popravila	
3.2.6	Ali vozilo ni bilo vzdrževano v skladu z navodili proizvajalca?	
3.2.7	Ali so bila na motorju ali vozilu opravljena večja nepooblaščena popravila?	
3.2.8	Ali je bilo vozilo udeleženo v hudi nesreči?	
	Nepooblaščene spremembe	
3.2.9	Ali je bila moč vozila povečana/ali je bilo vozilo prilagojeno („tuning“)?	
3.2.10	Ali je bil trajno odstranjen kateri koli del sistema za naknadno obdelavo emisij?	
3.2.11	Ali so bile nameščene naprave, povezane z emisijami, ki niso odobrene (sistem s sečnino, emulator itd.)?	

4. **Pregled vozil**

4.1 V poročilo o preizkusu se vključijo naslednje informacije:

4.1.1	Številke in kontrolne vsote programske opreme krmilnega modula pogonskega sistema ter delov za umerjanje	
4.1.2	Diagnoza, postavljena z diagnostiko na vozilu (OBD)	Preberite kode za diagnostiko napak in natisnite dnevnik napak ([1]).
4.1.3	Diagnostika na vozilu v servisnem načinu 09 (OBD Service Mode 09 Query)	Preberite servisni način 09 (Service Mode 09) in zabeležite informacije.
4.1.4	Način diagnostike na vozilu 07 (OBD 07)	Preberite servisni način 07 (Service Mode 07) in zabeležite informacije.
4.1.5	Slike preizkušanega vozila, vključno s podvozjem	

([1]) Diagnoza, postavljena z diagnostiko na vozilu, zajema vse sisteme, „Dnevniki napak/odkrite in diagnosticirane informacije“ pa so del poročila o preizkusu.
Opomba: *vse preglede, ki zahtevajo priključitev na sistem diagnostike na vozilu, je treba opraviti pred preizkusom emisij in po njem*

4.2 Preverijo se naslednja merila za izključitev:

		Da/Ne
4.2.1	SAMO za preizkuse v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti: Ali na armaturni plošči sveti katera koli opozorilna lučka, ki opozarja na napako na vozilu ali sistemu za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki je z običajnim vzdrževanjem ni mogoče odpraviti? (lučka za javljanje napak, servisna lučka za motor itd.)?	
4.2.2	SAMO za preizkuse v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti: Ali so bile v kateri koli naslednji fazi proizvodnje izvedene spremembe, ki so pomembne za rezultate preizkusa v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti in ki ne omogočajo ponovne vzpostavitve konfiguracije pogonskega sistema, kot je dokumentirana v dokumentaciji z informacijami za stranke?	

		Da/Ne
4.2.3	SAMO za preizkuse zračnega upora: Ali so bile na aerodinamični konfiguraciji izvedene kakršne koli spremembe, ki ne omogočajo ponovne vzpostavitve aerodinamične konfiguracije, kot je dokumentirana v dokumentaciji z informacijami za stranke?	

4.3 Če naslednji pogoji niso izpolnjeni, se vozilo lahko izbere pod pogojem, da se pred izvedbo preizkusov za preverjanje vozil v uporabi sprejmejo ustrezni ukrepi:

	Preverjanje, ki ga je treba opraviti	Opredeljena težava in ukrepi, ki jih je treba sprejeti
4.3.1	Raven goriva v posodi za gorivo	*Če lučka za gorivo SVETI, pred preizkusom dolijte gorivo.*
4.3.2	Tekočina za dizelski izpuh (AdBlue)	*Če se po zagonu motorja prižge lučka za sistem SCR, se pred uporabo vozila za preizkušanje dolije tekočina AdBlue ali opravi popravilo.*
4.3.3	Zračni filter in filter za olje *Preverite onesnaženost in poškodbe.*	*Če sta filtra poškodovana ali zelo onesnažena ali če vozilu do naslednje priporočene menjave filtrov manjka manj kot 800 km, zamenjajte filtra.*
4.3.4	Preverjanje nivoja in razreda tekočin *Preverite najvišje in najnižje nivoje (motornega olja, hladilne tekočine).*	*Če so pod najnižjimi nivoji, dolijte.* *Če se razred tekočine razlikuje, jo zamenjajte.*
4.3.5	Vžigalni vodnik (prisilni vžig) *Preverite vžigalne svečke, kable itd.*	*Če so poškodovani, jih zamenjajte.*
4.3.6	Servis *Preverite, ali vozilu manjka manj kot 800 km do naslednjega rednega servisa.*	*Če je odgovor da, opravite servis.*
4.3.7	SAMO za preizkuse zračnega upora: *Preverite, ali sta poravnanje koles in nastavljiva višina vozila/oddaljenost vozila od tal zunaj območja.*	*Če sta, nastavite poravnanje koles in višino vozila/oddaljenost vozila od tal, da bosta znotraj območja.*
4.3.8	SAMO za preizkus zračnega upora: *Preverite, ali je standardna karoserija nameščena v skladu s Prilogo VIII k Uredbi (EU) 2017/2400.*	*Če je odgovor ne, namestite standardno karoserijo.*

PRILOGA IV

PODATKI O PREIZKUSU ZA PREVERJANJE VOZIL V UPORABI, KI JIH JE TREBA SPOROČITI

1. **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba sporočiti za preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti**

Sporočijo se podatki iz poročil o preizkusih iz člena 20(1), drugi pododstavek, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400.

Poleg tega se sporočijo naslednji podatki:

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Homologacijski organ, ki izda dovoljenje in je odgovoren za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi	–	–	
2	Številka vozila	–	–	Zaporedje vozil (1, 2, 3, … 10) v statističnem ovrednotenju
3	Skupno število preizkušenih vozil	–	–	Skupno število vozil, vključenih v statistično ovrednotenje, kot je opisano v Prilogi I
4	Odločitev, ali je preizkus uspešno/ neuspešno opravljen	–	–	Uspešno ali neuspešno opravljen preizkus

2. **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi za poročanje o preizkusu zračnega upora**

Podatki, ki jih je treba sporočiti, so navedeni v Dodatku 2 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400.

Poleg tega se sporočijo naslednji podatki:

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Homologacijski organ, ki izda dovoljenje in je odgovoren za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi	–	–	
2	Številka vozila	–	–	Zaporedje vozil (1, 2, 3, … 10) v statističnem ovrednotenju
3	Skupno število preizkušenih vozil	–	–	Skupno število vozil, vključenih v statistično ovrednotenje, kot je opisano v Prilogi I
4	Identifikacijska številka vozila (VIN)	–	–	Identifikacijska številka (VIN) izbranega vozila
5	Odčitek števca prevoženih kilometrov na začetku preizkusov za preverjanje vozil v uporabi	km		
6	Preizkuševalna steza, na kateri so se opravili preizkusi	–		
7	Skupna masa vozila med merjenjem	kg	-	Dejanska masa vozila med merjenjem
8	Največja višina vozila med merjenjem	m	-	
9	Povprečna temperatura okolice med prvim preizkusom pri majhni hitrosti	°C	-	

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
10	Povprečna hitrost vozila med preizkusi pri veliki hitrosti	km/h	-	
11	Zmnožek koeficienta upora (C_d) in površine prereza (A_{cr}) v pogojih brez bočnega vetra $C_dA_{cr}(0)$	m^2	-	
12	Zmnožek koeficienta upora (C_d) in površine prereza (A_{cr}) v povprečnih pogojih z bočnim vetrom med preizkusom pri stalni hitrosti $C_dA_{cr}(\beta)$	m^2	-	
13	Povprečni kot spremembe hitrosti med preizkusom pri stalni hitrosti β	°	-	
14	Številka različice orodja za predobdelavo zračnega upora	–	-	
15	Rezultat preizkusa zračnega upora ($C_dA_{razmerje}$)	–	-	Kot je opredeljen v členu 10
16	Kriptografska zgoščena vrednost datoteke proizvajalca		-	
17	Predpisani C_dA	m^2	-	Predpisana vrednost za družino vozil glede na zračni upor
18	Odločitev, ali je preizkus uspešno/neuspešno opravljen	–	-	Uspešno ali neuspešno opravljen preizkus

Poleg tega se za preizkus zračnega upora po metodi CFD sporočijo podatki in izračuni, navedeni v točki 2 Dodatka 10 k Prilogi VIII k Uredbi (EU) 2017/2400.

3. **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba sporočiti za preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike**

Podatki, ki jih je treba sporočiti, so navedeni v Dodatku 2 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400.

Poleg tega se sporočijo naslednji podatki:

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Homologacijski organ, ki izda dovoljenje in je odgovoren za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi	–	–	
2	Ime in kraj laboratorija, ki izvaja preizkus za preverjanje vozil v uporabi			
3	Številka pnevmatike	–	–	Zaporedje pnevmatik (1, 2, 3, … 10) v statističnem ovrednotenju
4	Skupno število preizkušenih pnevmatik	–	–	Skupno število pnevmatik, vključenih v statistično ovrednotenje, kot je opisano v Prilogi I
5	Številka potrditve pnevmatik			V skladu z Dodatkom 4 k Prilogi X k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
6	Zgoščena vrednost potrdila pnevmatik			
7	Ime in lokacija laboratorija za potrditev			
8	Rezultat preizkusa koeficienta kotalnega upora pnevmatike ($KKU_{razmerje}$)			Kot je opredeljeno v členu 13 te uredbe
9	Odločitev, ali je preizkus uspešno/neuspešno opravljen	–		Uspešno ali neuspešno opravljen preizkus

4. **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba sporočiti za masni preizkus**

Sporočijo se naslednji podatki:

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Homologacijski organ, ki izda dovoljenje in je odgovoren za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi	–	–	
2	Številka vozila	–	–	Zaporedje vozil (1, 2, 3, … 10) v statističnem ovrednotenju
3	Skupno število preizkušenih vozil	–	–	Skupno število vozil, vključenih v statistično ovrednotenje, kot je opisano v Prilogi I
4	Naziv in naslov proizvajalca vozil			
5	Identifikacijska številka vozila (VIN)			
6	Odčitek števca prevoženih kilometrov na začetku preizkusov za preverjanje vozil v uporabi	km		
7	Model vozila			
8	Kategorija vozila			
9	Konfiguracija osi			
10	Skupna največja dovoljena masa obremenjenega vozila (TPMLM)			
11	Skupina vozil			
12	Kriptografska zgoščena vrednost datoteke proizvajalca			
13	Izmerjena popravljena dejanska masa vozila	kg		V skladu s členom 15
14	Predpisana popravljena dejanska masa vozila	kg	Točka 1.1.8 dokumentacije z informacijami za stranke	V skladu s členom 16
15	Rezultat masnega preizkusa ($masa_{razmerje}$)			Kot je opredeljen v členu 14
16	Odločitev, ali je preizkus uspešno/neuspešno opravljen			Uspešno ali neuspešno opravljen preizkus

PRILOGA V

OBLIKA POROČANJA ZA LETNI PREGLED PREVERJANJA VOZIL V UPORABI

A. *Splošne informacije*

(1)	Homologacijski organ, ki izda dovoljenje	
(2)	Datum letnega pregleda	
(3)	Poročevalsko obdobje zadevnega leta	
(4)	Skupno število vozil na proizvajalca za povprečje treh poročevalskih obdobij pred preverjanjem vozil v uporabi	
(5)	Najmanjše število izbranih družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti/vozil glede na zračni upor/pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi	
(6)	Skupno število izbranih družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti/vozil glede na zračni upor/vozil, analiziranih s CFD/pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi v zadevnem letu	

B. *Seznam družin vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti/vozil glede na zračni upor/vozil, analiziranih s CFD/pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi, izbranih za preverjanje vozil v uporabi*

— Identifikacijska številka izbrane družine (identifikacijska številka preizkusa za preverjanje vozil v uporabi (ISV ID)),

— zadevni proizvajalec vozil (OEM),

— identifikatorji družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti/vozil glede na zračni upor/vozil, analiziranih s CFD/pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi za vsako izbrano družino,

— razlogi za izbiro družin za preverjanje vozil v uporabi:

  — „ocena tveganja“, če izbira temelji na členu 3,

  — „drugo“, če obstaja kateri koli drug razlog – navedite v opombi.

ISV ID	OEM	identifikatorji družine vozil v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti/vozil glede na zračni upor/vozil, analiziranih s CFD/pnevmatik za preverjanje vozil v uporabi	Razlog
1			
2			
3			
…			

C. *Povzetek rezultatov preizkusov za preverjanje vozil v uporabi*

— Vrsta preizkusa: preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti (VTP), preizkus zračnega upora (AD), preizkus zračnega upora po metodi CFD (CFD), preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike (KKU), masni preizkus (masa) ali preizkus umetnih strategij (AS),

— najmanjše število družin na vrsto preizkusa (Min.), izračunano v skladu s členom 4(1) na podlagi točke A(4) te priloge,

— skupno število preizkusov na vrsto preizkusa (Skupaj),

— skupno število sklepov na vrsto preizkusa:

  — ni neujemanja (Uspešno opravljen poskus),

  — je neujemanje (Neuspešno opravljen poskus),

  — sklep še ni bil sprejet (V pripravi).

Vrsta preizkusa	Min.	Skupaj	Uspešno opravljen preizkus	Neuspešno opravljen preizkus	V pripravi
Preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti					
Preizkus zračnega upora					
Preizkus zračnega upora po metodi CFD					
Preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatike					
Masni preizkus	1				
Preizkus umetnih strategij	1				

D. *Podrobni rezultati preizkusov za preverjanje vozil v uporabi za zadevno leto*

— Identifikacijska številka izbrane družine (identifikacijska številka preizkusa za preverjanje vozil v uporabi (ISV ID)),

— zadevni proizvajalec (OEM),

— vrsta opravljenega preizkusa (vrsta preizkusa): preizkus v postopku preizkušanja za preverjanje skladnosti (VTP), preizkus zračnega upora (AD), preizkus zračnega upora po metodi CFD (CFD), preizkus koeficienta kotalnega upora pnevmatik (KKU), masni preizkus (masa) ali preizkus umetnih strategij (AS),

— datum začetka preizkusa (Datum začetka) v skladu s členom 5(2) Delegirane uredbe (EU) 2024/1127,

— imena organizacij, ki izvajajo preizkus (homologacijski organ, ki izda dovoljenje, ali tehnična služba) (GAA/TS),

— število preizkušenih vozil (Število vozil),

— rezultat preizkusa vsakega posameznega preizkušanega vozila ($povprečje_{razmerje}$),

— sklep na podlagi preizkusa (Sklep/odklon), tj. „Uspešno opravljen preizkus“, „Neuspešno opravljen preizkus“ ali „V pripravi“, vključno z velikostjo odklona v primeru neuspešno opravljenega preizkusa,

— referenčna številka poročila o preizkusu (Ref. št. preizkusa),

— referenčna številka sklepa (Ref. št. sklepa).

ISV ID	OEM	Vrsta preizkusa	Datum začetka	GAA/TS	Število vozil	$povprečje_{razmerje}$	Sklep/odklon	Ref. št. preizkusa	Ref. št. sklepa
1									
2									
3									
…									

E. *Podrobni rezultati preizkusov za preverjanje vozil v uporabi, za katere so bili sklepi v prejšnjem letnem pregledu sporočeni kot sklepi „V pripravi“*

— Poročevalsko obdobje zadevnega leta (Leto),

— druga polja: glej opis pod točko D,

— če homologacijski organ, ki izda dovoljenje, še vedno ne najde zahtevanega števila vozil, v polju „Sklep/odklon“ navede „nedokončan“.

Leto	ISV ID	OEM	Vrsta preiz-kusa	Datum začetka	GAA/TS	Število vozil	$povprečje_{ra-zmerje}$	Sklep/odklon	Ref. št. pre-izk-usa	Ref. št. sklepa
…	…									