2023/2866

2023.12.18.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/2866 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. december 15.)

az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az üzemelő személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékeinek ellenőrzésére (üzemelés alatti ellenőrzés) vonatkozó eljárások meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 7. cikke (9) bekezdésének harmadik albekezdésére, valamint 13. cikke (4) bekezdésének első albekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2019/631 rendelet 13. cikke előírja a Bizottság számára, hogy ellenőrizze az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékeit.

(2) Annak érdekében, hogy az üzemelés alatti ellenőrzés reprezentatív legyen, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságoknak ki kell jelölniük a vizsgálandó járműcsaládok minimális számát. Helyénvaló kiaknázni a szén-dioxid-kibocsátás üzemelés alatti hitelesítése és a szennyezőanyag-kibocsátás megfelelőségének üzemelés alatti ellenőrzése közötti szinergiákat.

(3) Annak érdekében, hogy az üzemelés alatti ellenőrzés azokra a járműcsaládokra koncentráljon, amelyek esetében a legnagyobb a kockázata annak, hogy a szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek eltérnek a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített fajlagos szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékektől, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak olyan járműcsaládokat kell kijelölnie üzemelés alatti ellenőrzésre, amelyek tekintetében a kapott bizonyítékok alapján úgy ítéli meg, hogy fennállhat ilyen eltérés, kiegészítve azokkal az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládokkal, amelyeket a Bizottság által elvégzendő kockázatértékelés alapján választanak ki.

(4) Annak érdekében, hogy minden egyes vizsgálattípus esetében megfelelő legyen a lefedettség, helyénvaló meghatározni a járműcsaládok minimális százalékos arányát az egyes vizsgálattípusok tekintetében, méghozzá az összes olyan üzemelés alatt ellenőrzött járműcsalád száma alapján, amelyekre a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kibocsátási típusjóváhagyást adott ki, beleértve a bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értékek módosításával járó kibocsátási típusjóváhagyás-kiterjesztéseket is.

(5) Mivel a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékeket típusjóváhagyási vizsgálat alapján határozzák meg, helyénvaló előírni, különösen a maximális futásteljesítményre és életkorra vonatkozó követelmények meghatározásával, hogy az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott járművek a típusjóváhagyás során vizsgáltakhoz hasonló állapotban legyenek.

(6) A vizsgálattal járó terhek korlátozása érdekében a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság számára lehetővé kell tenni, hogy vagy ugyanazokat a korrekciós tényezőket alkalmazza a jármű szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása, mint a típusjóváhagyás során, vagy ha szükségesnek tartja e tényezők közül egynek vagy többnek az ellenőrzését, azokat a jármű üzemelés alatti ellenőrzésének részeként, a típusjóváhagyással megegyező vizsgálatok elvégzése révén határozza meg.

(7) A külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (a továbbiakban: OVC-HEV) esetében az üzemelés alatti ellenőrzés során végzett, görgős próbapadon történő vizsgálatok eredményét kizárólag a töltésfenntartó üzemmód alapján kell meghatározni, és a releváns paramétekre vonatkozó információkat a töltést fogyasztó üzemmódban csak azért kell lejegyezni, hogy meg lehessen ítélni, szükség van-e jövőbeli kiigazításra.

([1]) HL L 111., 2019.4.25., 13. o.

(8) Annak érdekében, hogy a jövőben megvalósulhasson a járművekbe beépített fedélzeti tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás-ellenőrző eszközök (a továbbiakban: OBFCM-eszközök) pontosságának üzemelés alatti ellenőrzése, helyénvaló összegyűjteni az üzemelés alatti ellenőrzés során a görgős próbapadon történő vizsgálatok alatt az OBFCM-eszközök által rögzített értékeket.

(9) Azért, hogy az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládba tartozó egyetlen jármű esetében se lehessen alábecsülni a szén-dioxid-kibocsátási értékeiben mutatkozó eltérés mértékét, az eltérés mértékének egyrészt az üzemelés alatti vizsgálatok során meghatározott szén-dioxid-kibocsátási értéknek a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített szén-dioxid-kibocsátási értékhez viszonyított átlagos arányán, másrészt az adott, üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű szén-dioxid-kibocsátási értékén kell alapulnia.

(10) Annak érdekében, hogy a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményét össze lehessen vetni a jármű megfelelőségi nyilatkozatában feltüntetett szén-dioxid-kibocsátási értékkel, a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményének megfelelő szén-dioxid-kibocsátási értéket a típusjóváhagyás során alkalmazott interpolációs módszerrel, vagy ha nem alkalmaztak ilyen módszert, akkor a szén-dioxid-kibocsátási értékeknek a ciklus-energiaigényhez viszonyított általános, tüzelőanyag-specifikus átlagos aránya alapján kell kiszámítani.

(11) Annak érdekében, hogy észlelni lehessen az olyan mesterséges stratégiákat, amelyek csak a típus-jóváhagyási vizsgálatok során működnek, de a rendes használat közbeni üzemelés során nem, alapvető fontosságú, hogy a konkrét vizsgálati feltételek előzetesen ne legyenek ismertek, és ezért a mesterséges stratégia célzott vizsgálatainak feltételeit a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak eseti alapon kell meghatároznia.

(12) Mivel a mesterséges stratégiák pontos jellege előzetesen nem ismerhető, a mesterséges stratégiák vizsgálati eredményeinek elemzését és értékelését a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak kell elvégeznie a különböző vizsgálati körülmények között megfigyelt eredmények összehasonlítása alapján.

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

(14) Amennyiben a megállapított szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérést mutatnak, az érintett gyártó számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy reagáljon a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság megállapításaira, többek között olyan bizonyítékok szolgáltatásával, amelyek megkérdőjelezhetik az említett eredményeket. Az üzemelés alatti ellenőrzési eljárás indokolatlan meghosszabbításának elkerülése érdekében észszerű korlátozni a gyártó rendelkezésére álló válaszadási időt.

(15) Amennyiben az elvégzett üzemelés alatti ellenőrzések eredményei alapján megállapítható, hogy egyes szén-dioxid-kibocsátási értékek nem megfelelőek, vagy a jármű teljesítményét mesterségesen javító stratégiák kerültek alkalmazásra, az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládba, vagy adott esetben a kigurulási menetellenállási járműcsaládba tartozó valamennyi jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátását korrigálni kell, feltéve, hogy a vizsgált járművek reprezentatív mintának tekinthetőek az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsalád, vagy adott esetben a kigurulási menetellenállási járműcsalád egészére nézve. Ebben az esetben a felelős típusjóváhagyó hatóságnak az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) XI. fejezetében előírt szükséges intézkedéseket is végre kell hajtania, valamint gondoskodnia kell a megfelelőségi nyilatkozatok helyesbítéséről is.

(16) Mivel az üzemelés alatti ellenőrzés során alkalmazott vizsgálati eljárások a 154. számú ENSZ-előírásban ([3]) meghatározott, könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljáráson (a továbbiakban: WLTP) alapulnak, az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának korrekciója 2021-től kezdődően alkalmazható, mivel az említett átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátások azóta alapulnak a WLTP-n. A gyártó számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a szén-dioxid-kibocsátás ellenőrzési eljárása során a meglévő hibabejelentési eljárás részeként bejelentse az alkalmazott korrekciók hibáit.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

([3]) 154. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a könnyű személy- és haszongépjárműveknek a kritikus kibocsátások, a szén-dioxid-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás tekintetében és/vagy az elektromosenergia-fogyasztás és az elektromos hatótávolság mérése tekintetében történő jóváhagyásáról (WLTP) (HL L 290., 2022.11.10., 1. o.).

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) E rendelet meghatározza az annak ellenőrzésére szolgáló eljárásokat, hogy a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékek megfelelnek-e az üzemben lévő járművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának, továbbá meghatározza a fedélzeten található vagy a járművekhez kapcsolódó bármely olyan stratégia meglétének kimutatására irányuló eljárásokat, amely a típusjóváhagyás céljából elvégzett vizsgálatok során mesterségesen javítja a jármű teljesítményét („üzemelés alatti ellenőrzés").

(2) E rendelet részletes szabályokat állapít meg azon eljárások tekintetében, amelyek az üzemelés alatti ellenőrzés eredményeként a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített fajlagos szén-dioxid-kibocsátáshoz képest az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásában észlelt eltérések bejelentésére szolgálnak, valamint az említett eltéréseknek a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámításakor történő figyelembevételére vonatkozóan is.

(3) Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni a következőkre:

a) azon járművek, amelyekre a szén-dioxid-kibocsátás mérése alóli mentesség vonatkozik;

b) azon gyártók, amelyek a 3. cikk szerint üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott járműcsaládok kiválasztásának naptári évét két évvel megelőző naptári évben valamennyi kapcsolt vállalkozásukkal együtt kevesebb mint 1 000 új, az Unióban nyilvántartásba vett személygépkocsiért vagy 1 000-nél kevesebb új, az Unióban nyilvántartásba vett könnyű haszongépjárműért voltak felelősek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ([4]) 2. cikkében, az (EU) 2019/631 rendelet 3. cikkében, a 154. számú ENSZ-előírás (3) bekezdésében és az (EU) 2023/2867 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([5]) 2. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Emellett az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „a szén-dioxid-kibocsátási értékétől való eltérés": ha az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátása magasabb, mint a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, figyelembe véve a vizsgálatok I. melléklet szerinti statisztikai értékelését;

2. „görgős próbapadon történő vizsgálat": üzemelő járművön a 154. számú ENSZ-előírás B6. és B8. melléklete szerint végzett, görgős próbapadon történő vizsgálat;

3. „kigurulási menetellenállási vizsgálat": üzemelő járművön a 154. számú ENSZ-előírás B4. melléklete szerint végzett kigurulási menetellenállási vizsgálat;

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

([4]) A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

([5]) A Bizottság (EU) 2023/2867 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. október 5.) az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az üzemelő személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékének ellenőrzésére (használat közbeni ellenőrzés) irányuló eljárások meghatározására szolgáló irányadó elvek és kritériumok meghatározása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L, 2023/2867, 2023.12.18., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

5. „az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű”: az üzemelés alatt ellenőrzött családba tartozó bármely olyan interpolációs család H járműve, amely a legmagasabb bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értékkel rendelkezik.

3. cikk

Az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládok kiválasztása

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság által üzemelés alatti ellenőrzésre évente kiválasztott családok számának meg kell egyeznie az összes olyan üzemelés alatt ellenőrizhető család legalább 2 %-ával, amelyre vonatkozóan a hatóság az üzemelés alatti ellenőrzést megelőző három naptári évben kibocsátási típusjóváhagyást adott ki.

(2) Az üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládoknak az (EU) 2023/2867 felhatalmazáson alapuló rendelet 3. cikke szerint történő kiválasztásakor a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság:

a) valamennyi olyan járműcsaládot kiválasztja üzemelés alatti ellenőrzésre, amelyek tekintetében az előző 12 hónapban olyan bizonyíték érkezett a Bizottságtól, a típusjóváhagyó hatóságtól, a piacfelügyeleti hatóságtól vagy valamely, az (EU) 2022/163 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) követelményeinek megfelelő harmadik féltől, amely a szén-dioxid-kibocsátási értékekben megfigyelhető eltérésre utal;

b) további járműcsaládokat választ ki üzemelés alatti ellenőrzésre a Bizottság azon kockázatra irányuló értékelése alapján, hogy a szóban forgó családokba olyan járművek is tartozhatnak, amelyek eltérnek a (3) bekezdésnek megfelelően bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értékektől.

(3) A (2) bekezdés b) pontjában említett értékelés elvégzése során a Bizottság adott esetben figyelembe veszi legalább a következő elemeket:

a) az üzemelés alatt ellenőrzött családba tartozó, az uniós piacon forgalomba hozott új járművek teljes száma;

b) hasonló műszaki jellemzőkkel rendelkező, de alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátási vagy tüzelőanyag-fogyasztási értékkel rendelkező, az (EU) 2021/392 bizottsági végrehajtási rendelet ([7]) 14. cikke szerint gyűjtött adatok felhasználásával azonosított, üzemelés alatt ellenőrzött családok;

c) a korábban elvégzett üzemelés alatti ellenőrzések eredményei, különösen a mesterséges stratégiák jelenlétével kapcsolatos megállapítások;

d) az (EU) 2017/1151 rendelet szerinti, üzemelés alatt végzett megfelelőségi vizsgálatokból származó releváns információk;

e) az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet 2. cikkének c) pontjában meghatározott valós vezetési feltételek melletti adatok.

(4) A Bizottság minden év december 31-ig jelentést tesz közzé, amelyben ismerteti a (2) bekezdés b) pontjában említett értékeléshez használt módszertant és az adott évben elvégzett értékelés főbb megállapításait. A jelentésnek tartalmaznia kell azon üzemelés alatt ellenőrzött családok jegyzékét is, amelyek esetében a legnagyobb a kockázata annak, hogy eltérő szén-dioxid-kibocsátási értékekkel rendelkező járműveket is tartalmaznak.

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

([7]) A Bizottság (EU) 2021/392 végrehajtási rendelete (2021. március 4.) a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről, valamint az 1014/2010/EU, a 293/2012/EU, az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 77., 2021.3.5., 8. o.).

4. cikk

Az üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatok típusai és száma

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak minden egyes, az adott naptári évben a 3. cikknek megfelelően kiválasztott, üzemelés alatt ellenőrzött család esetében a szóban forgó év során el kell végeznie a kiválasztott járműveken az alább felsorolt vizsgálatok közül legalább egyet, a következő eloszlás mellett:

a) görgős próbapadon történő vizsgálatok elvégzése az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott családok legalább 75 %-án;

b) kigurulási menetellenállási vizsgálatok elvégzése az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott családok legalább 50 %-án, kivéve azokat az üzemelés alatt ellenőrzött családokat, amelyek esetében a típusjóváhagyáshoz az alapértelmezett kigurulási menetellenállási számítási módszert alkalmazták;

c) mesterséges stratégiák vizsgálatának elvégzése az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott családok legalább 25 %-án.

(2) Valamennyi üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott család tekintetében a következő számú járművön kell elvégezni a vizsgálatokat:

a) a görgős próbapadon történő és a kigurulási menetellenállási vizsgálatok esetében: 3–10 jármű az I. mellékletben leírt módszer szerint;

b) a mesterséges stratégiák vizsgálatának esetében: legalább 1 jármű.

(3) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság dönthet úgy, hogy a Bizottság, egy másik típusjóváhagyó hatóság, valamely piacfelügyeleti hatóság vagy az (EU) 2022/163 bizottsági végrehajtási rendelet követelményeinek megfelelő valamely harmadik fél által végzett üzemelés alatti ellenőrzés vizsgálati eredményeit beépíti az I. mellékletben leírt statisztikai módszerbe, amennyiben az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

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

b) az üzemelés alatti ellenőrzés vizsgálatainak valamennyi eredményét az egyes vizsgálatoktól számított 5 napon belül bejelentik a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak.

5. cikk

Az egyes vizsgált járművek kiválasztása

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kiválasztja azokat a vizsgálandó járműveket, amelyek a kiválasztás időpontjában megfelelnek az alábbi kritériumok mindegyikének:

a) futásteljesítményük 3 000 km és 40 000 km között van;

b) a koruk az első nyilvántartásba vétel időpontjától számítva nem haladja meg a két évet.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, amennyiben a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság nem tud elegendő számú, az említett kritériumoknak megfelelő járművet kiválasztani, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kiválaszthat a vizsgálat céljaira olyan járműveket, amelyek a kiválasztás időpontjában megfelelnek az alábbi kritériumok mindegyikének:

a) futásteljesítményük 3 000 km és 100 000 km között van;

b) a koruk az első nyilvántartásba vétel időpontjától számítva nem haladja meg az öt évet.

(3) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a II. mellékletben meghatározott ellenőrzőlista segítségével ellenőrzi és biztosítja, hogy a vizsgált járművek olyan állapotban vannak, amely jellemző a megfelelően karbantartott és használt járművekére, és a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített jellemzőkkel rendelkeznek.

6. cikk

A görgős próbapadon történő vizsgálatok vizsgálati feltételei

(1) A 154. számú ENSZ-előírás B4. mellékletének 8. szakaszában említett fékpadterhelési beállításokat az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatók és a vizsgált jármű megfelelőségi nyilatkozatában megadott vizsgálati tömeg szerint kell beállítani valamennyi görgős próbapadon történő vizsgálatra kiválasztott vizsgált jármű esetében.

(2) A görgős próbapadon történő vizsgálatok során a 154. számú ENSZ-előírás B3. mellékletében meghatározott referencia-üzemanyagot kell használni.

A benzinnel és LPG-vel, illetve a benzinnel és sűrített földgázzal üzemelő kétfajta üzemanyaggal működő járművek, valamint a benzinnel és etanollal (E85) működő rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek esetében a görgős próbapadon történő vizsgálatot azon üzemanyag felhasználásával kell elvégezni, amelyre vonatkozóan a tagállamoknak jelenteniük kell az (EU) 2019/631 rendelet II. melléklete A. részének 2a. pontjában vagy az (EU) 2019/631 rendelet III. melléklete A. részének 2a. pontjában meghatározott szén-dioxid-kibocsátási értéket.

7. cikk

Egyedi vizsgált járművek görgős próbapadon történő vizsgálatának eredménye

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a görgős próbapadon elvégzett vizsgálat eredményeinek felhasználásával kiszámítja a 154. számú ENSZ-előírás B7. mellékletében vagy adott esetben a szóban forgó előírás B6. vagy B8. mellékletében említett RCB szerinti, valamint a célsebességre és távolságra vonatkozó korrekciókat.

A 154. számú ENSZ-előírás B6., B7. és B8. mellékletében említett K_i és K_{CO2} korrekciós tényező, valamint a járműcsaládra vonatkozó ATCT korrekciós tényező kiszámításához a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak a következő műveletek bármelyikét elvégezheti:

a) azon K_i és K_{CO2} korrekciós tényező, valamint a járműcsaládra vonatkozó azon ATCT korrekciós tényező használata, amelyeket a típusjóváhagyás során alkalmaztak;

b) a K_i és K_{CO2} korrekciós tényező, valamint a járműcsaládra vonatkozó ATCT korrekciós tényező kiszámítása azon vizsgálatok alapján, amelyeket a kiválasztott járművön üzemelés alatti ellenőrzés során a 154. számú ENSZ-előírás B6., B7. és B8. mellékletében leírt eljárások szerint végeztek el.

(2) Az OVC-HEV-ek kivételével valamennyi olyan vizsgált jármű esetében, amelyen görgős próbapadon történő vizsgálatot végeznek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a görgős próbapadon történő vizsgálat eredményét ($CO_{2\ ratio}$) a görgős próbapadon történő vizsgálat segítségével – és az (1) bekezdésben említett korrekciós tényezők figyelembevételével – kiszámított szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$) és az adott jármű megfelelőségi nyilatkozatának 49. pontjában megadott vegyes szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ CoC}$) arányaként adja meg.

(3) Azon OVC-HEV-ek esetében, amelyeken görgős próbapadon történő vizsgálatot végeznek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a görgős próbapadon történő vizsgálat eredményét ($CO_{2\ ratio}$) a 154. számú ENSZ-előírás B8. melléklete szerint töltésfenntartó üzemmódban végzett, görgős próbapadon történő vizsgálat segítségével – és az (1) bekezdésben említett korrekciós tényezők figyelembevételével – kiszámított szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$) és az adott jármű megfelelőségi nyilatkozatának 49. pontjában megadott vegyes szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ CoC}$) arányaként adja meg.

Ezen túlmenően a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak minden, az elektromos hatótávolságra és a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó értéket a 154. számú ENSZ-előírás B8. melléklete szerint töltéslemerítő üzemmódban végzett, görgős próbapadon történő vizsgálat alapján kell meghatároznia, figyelembe véve az (1) bekezdésben említett korrekciós tényezőket.

A vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a görgős próbapadon történő vizsgálatok alapján az (1) bekezdésben említett korrekciós tényezők figyelembevételével kiszámított súlyozott vegyes szén-dioxid-kibocsátási értéknek a jármű megfelelőségi nyilatkozatának 49. pontjában megadott súlyozott vegyes szén-dioxid-kibocsátási értékhez viszonyított arányát, valamint a hajtóakkumulátor idővel bekövetkező romlására és az ehhez kapcsolódó elektromos hatótávolságra vonatkozó információkat.

(4) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak minden egyes vizsgált jármű esetében a görgős próbapadon történő vizsgálat előtt és után általános kiolvasó használatával le kell olvasnia a jármű fedélzeti diagnosztikai soros portjáról az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet 2. cikkének c) pontjában meghatározott valós vezetési feltételek melletti adatok értékeit. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak az említett értékeket a 154. számú ENSZ-előírás C5. melléklete szerint fel kell tüntetnie a vizsgálati jegyzőkönyvben, a „Fuel_Consumed $_{WLTP}$" értékkel együtt.

8. cikk

A görgős próbapadon történő vizsgálatok eredményeinek statisztikai értékelése, és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával értékeli az egyes vizsgált járművek görgős próbapadon történő vizsgálatának a 7. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e eltérés a szén-dioxid-kibocsátási értékek tekintetében azon üzemelés alatt ellenőrzött családok esetében, amelyeken a görgős próbapadon történő vizsgálatokat végezték.

(2) Amennyiben az üzemelés alatt ellenőrzött család nem felel meg az I. mellékletben meghatározott statisztikai értékelésen, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a következőképpen határozza meg a szén-dioxid-kibocsátási értékektől való eltérés mértékét:

$$\text{Eltérés} = \left(\text{átlagérték}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}} \text{ [g/km]}$$

ahol:

– $CO_{2\ VH}$ az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű tekintetében megadott szén-dioxid-kibocsátási érték [g/km]-ban kifejezve, vagy OVC-HEV-ek esetében az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű szén-dioxid-kibocsátási értéke töltésfenntartó üzemmódban, [g/km]-ben kifejezve,

– az átlagérték ($CO_{2\ ratio}$) definícióját az I. melléklet tartalmazza.

9. cikk

A kigurulási menetellenállási vizsgálatok vizsgálati feltételei

(1) Kigurulási menetellenállási vizsgálatok esetében a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a 154. számú ENSZ-előírás B4. mellékletében említett mérési módszerek bármelyikét alkalmazhatja.

(2) A kigurulási menetellenállási vizsgálatra kiválasztott járműből minden kiegészítő berendezést el kel távolítani, és le kell szerelni minden olyan jellemzőt, amely az első nyilvántartásba vételkor nem volt a járműre felszerelve. A jármű tüzelőanyagtartályát legalább 90 %-ig fel kell tölteni. A járművet a gyártó előírásainak megfelelő alapfelszereléssel kell ellátni, valamint 100 kg többlettömeggel és a 154. számú ENSZ-előírás 3.2.26. szakaszában meghatározott, a jármű terhelését helyettesítő tömeggel. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság meghatározza az ily módon előkészített vagy az ily módon előkészítettnek tekintett jármű tömegét, amelyet a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott vizsgálati tömegnek kell tekinteni.

(3) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság meggyőződik róla, hogy a kigurulási menetellenállási vizsgálatra kiválasztott jármű gumiabroncsai megfelelnek az alábbi feltételek mindegyikének:

a) a megfelelőségi nyilatkozatban rögzített energiahatékonysági osztályba tartoznak;

b) megfelelnek a 154. számú ENSZ-előírás B4. mellékletének 4.2.2.2. szakaszában meghatározott kritériumoknak.

Az a) feltétel helyett a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a III. mellékletben meghatározott korrekciót is alkalmazhat f_0 kigurulási menetellenállási tényezőre. Ezután az $f_{0,\ measured,\ corrected}$ értéket kell a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott f_0 értéknek tekinteni.

(4) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság meggyőződik róla, hogy a kigurulási menetellenállási vizsgálat során minden egyes vizsgált jármű járműmagasság-szabályozó rendszere és aktív hűtőrácsa, valamint bármely egyéb olyan mozgatható aerodinamikai felépítményeleme, amely dinamikusan módosítja az aerodinamikus légellenállást, a 154. számú ENSZ-előírás B4. mellékletének 4.2.1.5. szakaszában meghatározott követelményeknek megfelelően működik.

10. cikk

Egyedi vizsgált járművek kigurulási menetellenállási vizsgálatának eredménye

(1) Az OVC-HEV-ek kivételével valamennyi olyan egyedi vizsgált jármű esetében, amelyen kigurulási menetellenállási vizsgálatot végeznek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak a szén-dioxid-kibocsátási értéket ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$) az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatókból és a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott vizsgálati tömegből kell kiszámítania a 154. számú ENSZ-előírás B7., vagy adott esetben B8. mellékletében meghatározott módszerek alkalmazásával, az L és H járműveken mért szén-dioxid-kibocsátási értékek felhasználásával.

(2) Azon OVC-HEV-ek esetében, amelyeken kigurulási menetellenállási vizsgálatot végeznek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak a $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ értéket az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatókból és a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott vizsgálati tömegből kell kiszámítani a 154. számú ENSZ-előírás B8. mellékletében meghatározott módszerek alkalmazásával, a töltésfenntartó üzemmódnak megfelelő interpolációs egyenes felhasználásával.

(3) Ha nem az interpolációs módszert alkalmazták, a $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ értéket az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatókból és a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott vizsgálati tömegből kell kiszámítani, a IV. mellékletben foglaltak szerint.

(4) Valamennyi olyan egyedi vizsgált jármű esetében, amelyen kigurulási menetellenállási vizsgálatot végeznek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményét ($CO_{2\ \text{ratio}}$) az e cikk (1)–(3) bekezdése szerint meghatározott $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ érték és az adott jármű megfelelőségi nyilatkozatának 49. pontjában megadott vegyes szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ CoC}$) – vagy OVC-HEV-ek esetében a töltésfenntartó üzemmódban mért szén-dioxid-kibocsátási érték – arányaként adja meg.

11. cikk

A kigurulási menetellenállási vizsgálatok eredményeinek statisztikai értékelése, és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával értékeli a kigurulási menetellenállási vizsgálatoknak a 10. cikkel összhangban kapott eredményeit annak megállapítása érdekében, hogy kimutatható-e eltérés a szén-dioxid-kibocsátási értékek tekintetében azon üzemelés alatt ellenőrzött családok esetében, amelyeken a kigurulási menetellenállási vizsgálatokat végezték.

(2) Amennyiben a kigurulási menetellenállási járműcsalád nem felel meg az I. mellékletben meghatározott statisztikai értékelésen, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a következőképpen határozza meg a szén-dioxid-kibocsátási értékektől való eltérés mértékét:

$$\text{Eltérés} = \left(\text{átlagérték}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ [\text{g/km}]$$

ahol:

– $CO_{2\ \text{VH}}$ az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű tekintetében megadott szén-dioxid-kibocsátási érték [g/km]-ban kifejezve, vagy OVC-HEV-ek esetében az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H jármű szén-dioxid-kibocsátási értéke töltésfenntartó üzemmódban, [g/km]-ben kifejezve,

– az átlagérték ($CO_{2\ \text{ratio}}$) definícióját az I. melléklet tartalmazza.

12. cikk

A mesterséges stratégiák vizsgálatának vizsgálati feltételei

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a következő vizsgálatokkal ellenőrzi, hogy a 4. cikkel összhangban kiválasztott vizsgált járművekben jelen vannak-e mesterséges stratégiák:

a) görgős próbapadon történő vizsgálat;

b) a 154. számú ENSZ-előírás B6. melléklete szerinti görgős próbapadon történő vizsgálat, amelynek során a vizsgálati szakaszokat eltérő sorrendben végzik, vagy bármely más olyan vizsgálat, amelynek során a vizsgálati feltételek mesterséges stratégiák alkalmazása nélkül nem vezetnek a jármű és/vagy annak bármely alrendszere által adott fizikai reakció jelentős megváltozásához;

c) az (EU) 2017/1151 rendelet IIIA. mellékletében meghatározott valós vezetési feltételek melletti kibocsátások közúti vizsgálata vagy bármely más olyan közúti vizsgálat, amely jelezheti mesterséges stratégia jelenlétét;

d) görgős próbapadon történő vizsgálat a c) pont szerint elvégzett közúti vizsgálat megismétlése céljából.

13. cikk

A mesterséges stratégiák vizsgálati eredményeinek értékelése, és az eltérés mértékének kiszámítása

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a következő összehasonlítások elvégzésével értékeli a 12. cikkel összhangban elvégzett vizsgálatok eredményeit, hogy felmérje a mesterséges stratégiák jelenlétének kockázatát a vizsgált járműben:

a) a 12. cikk b) pontjában említett vizsgálatból kapott szén-dioxid-kibocsátási értékek összehasonlítása a 12. cikk a) pontjában említett vizsgálatból kapott értékekkel;

b) a 12. cikk c) pontjában említett vizsgálatból kapott és a ciklus-energiaigénnyel elosztott szén-dioxid-kibocsátási értékek összehasonlítása a 12. cikk a) pontjában említett vizsgálatból kapott értékekkel;

c) a 12. cikk d) pontjában említett vizsgálatból kapott és a ciklus-energiaigénnyel elosztott szén-dioxid-kibocsátási értékek összehasonlítása a 12. cikk c) pontjában említett vizsgálatból kapott értékekkel;

(2) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak a vizsgálati jelentésben le kell írnia a szóban forgó értékeléshez használt kritériumokat – ebben a tekintetben a mesterséges stratégiák meghatározása: a fedélzeten található vagy a járműhöz kapcsolódó bármely olyan szoftver, vezérlő logika, hardver vagy alkatrész, amely csökkenti a jármű szén-dioxid-kibocsátási vagy tüzelőanyag-fogyasztási értékeit a kibocsátási típusjóváhagyás céljából végzett vizsgálatok során, de amely a jármű üzemelése közben nem működik következetesen –, figyelembe véve a körülményekben mutatkozó különbségeket, kivéve, ha ezeket jogszabály írja elő, vagy a jármű közvetlen károsodástól való védelme, illetve a jármű biztonságos üzemeltetésének szükségessége indokolja.

(3) Ha az (1) bekezdés szerinti értékelés alapján a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság nagy valószínűséget tulajdonít annak, hogy mesterséges stratégiák találhatók a vizsgált járműben, akkor a 12. cikk szerint elvégzett vizsgálatok mellett egyedi vizsgálati programot kell meghatároznia és végrehajtania a mesterséges stratégia meglétének vagy hiányának megállapítása céljából.

(4) Ha a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság megállapítja a mesterséges stratégiák jelenlétét, akkor a mesterséges stratégiák alkalmazásával és mellőzésével mért szén-dioxid-kibocsátási értékek összehasonlításával meg kell határoznia a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét. Amennyiben az eltérés mértéke a 12. cikkben vagy adott esetben a (3) bekezdésben előírt vizsgálatok végrehajtása alapján nem állapítható meg, a szén-dioxid-kibocsátási érték eltérésének mértéke az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H járművön mért szén-dioxid-kibocsátási érték 10 %-a, vagy OVC-HEV-ek esetében az üzemelés alatt ellenőrzött családhoz tartozó H járművön töltésfenntartó üzemmódban mért szén-dioxid-kibocsátási érték 10 %-a, de mindkét esetben legalább 14 g/km.

14. cikk

Vizsgálati jegyzőkönyv

(1) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak az (EU) 2023/2867 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében említett vizsgálati jegyzőkönyvben minden egyes üzemelés alatt ellenőrzött családra és minden egyes vizsgálattípusra vonatkozóan legalább a következő információkat kell feltüntetnie:

a) az elvégzett vizsgálat típusa;

b) a jármű ellenőrzőlistája;

c) a vizsgálati körülmények;

d) az egyes vizsgált járművek vizsgálati eredményei;

e) az eredmények statisztikai értékelése;

f) adott esetben az eltérés mértékének kiszámítása;

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

(2) A vizsgálati jegyzőkönyvet a vizsgálatok befejezését követő 20 munkanapon belül az érintett járművek gyártójának rendelkezésére kell bocsátani, és a vizsgálati jegyzőkönyvet titkosított formátumban fel kell tölteni egy erre a célra létrehozott bizottsági szerverre, az egyes vizsgált járművekre vonatkozó következő adatokkal együtt:

a) minden elvégzett görgős próbapadon történő és mesterséges stratégiára irányuló vizsgálat esetében az V. melléklet 1. pontjában meghatározott adatok;

b) minden elvégzett kigurulási menetellenállási vizsgálat esetében az V. melléklet 2. pontjában meghatározott adatok;

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

Amennyiben az üzemelés alatt ellenőrzött család valamennyi vizsgált járművére vonatkozó összes adat feltöltése helyesen megtörtént, a Bizottság szerveréről visszaigazolást kell küldeni a feltöltő szervezetnek.

15. cikk

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság következtetései

(1) Ha az üzemelés alatti ellenőrzés eredményei nem mutatnak eltérést a szén-dioxid-kibocsátási értékekben, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság levonja az erre vonatkozó következtetést, és csatolja azt a vizsgálati jegyzőkönyvhöz.

(2) Ha az üzemelés alatti ellenőrzés eredményei eltérést mutatnak a szén-dioxid-kibocsátási értékekben, a gyártó a vizsgálati jegyzőkönyv kézhezvételétől számított 20 munkanapon belül vitathatja az eredményeket, a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátási értékek és az üzemelés alatti ellenőrzésből származó értékek közötti megfelelést igazoló bizonyítékok benyújtásával.

Visszajelzés hiányában úgy kell tekinteni, hogy a gyártó elfogadta az üzemelés alatti ellenőrzés eredményeit.

(3) Figyelembe véve a gyártó által a (2) bekezdés szerint szolgáltatott információkat, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság levonja a következtetést, hogy az üzemelés alatti ellenőrzés során kimutatták-e az üzemelés alatti ellenőrzés során kapott szén-dioxid-kibocsátási értékek és a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített értékek közötti eltérést vagy mesterséges stratégiák meglétét.

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság legkésőbb 40 munkanappal a gyártó (2) bekezdés szerinti tájékoztatását követően továbbítja következtetéseit az érintett gyártónak és a Bizottságnak.

(4) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság (3) bekezdésben említett következtetéseinek legalább a következőket kell tartalmazniuk:

a) amennyiben a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság megállapítja, hogy nincs eltérés a szóban forgó szén-dioxid-kibocsátási értékek között, vagy nem mutatható ki mesterséges stratégiák megléte:

   i. az üzemelés alatt ellenőrzött család, az interpolációs járműcsalád és – amennyiben az eredmények a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményein alapulnak – az érintett kigurulási menetellenállási járműcsalád;

   ii. azon következtetés indokolása, amely szerint az üzemelés alatti ellenőrzés eredményeként megállapított eltérések nem vezetnek a megfelelés hiányához.

b) amennyiben a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság megállapítja, hogy eltérés tapasztalható a szóban forgó szén-dioxid-kibocsátási értékek között, vagy kimutatható mesterséges stratégiák megléte:

   i. az üzemelés alatt ellenőrzött család, az interpolációs járműcsalád és – amennyiben az eredmények a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményein alapulnak – az érintett kigurulási menetellenállási járműcsalád;

   ii. a szén-dioxid-kibocsátási értékek közötti eltérés mértéke;

   iii. adott esetben az azonosított mesterséges stratégiák.

(5) A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság minden naptári év március 1-je előtt közzétesz egy áttekintést a VI. mellékletben meghatározott formátumban az előző naptári évben elvégzett üzemelés alatti ellenőrzésekről és az abban az évben levont következtetéseiről, az (1) és (3) bekezdésben leírtak szerint. Az olyan üzemelés alatti ellenőrző vizsgálatok esetében, amelyekre vonatkozóan az áttekintés közzététele előtt nem született következtetés, a következtetést a következő éves áttekintésben kell feltüntetni.

16. cikk

A gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának korrekciója

(1) Amennyiben a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a 15. cikk (4) bekezdésének b) pontja szerinti következtetést adott ki, a Bizottság a következtetésben foglalt információk alapján a következtetés kiadásának naptári évére és az azt követő naptári évekre vonatkozóan az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásnak az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (4) bekezdése szerinti előzetes számításához a szén-dioxid-kibocsátási értékek eltérésének mértékét alkalmazza, és erről az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (5) bekezdése szerint értesíti a gyártót.

(2) A Bizottság a szén-dioxid-kibocsátási értékektől való, a 15. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett következtetésben meghatározott eltérés mértékét a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának korrekciójára is alkalmazza a következtetés kiadásának évét megelőző tíz naptári évre, de legkorábban a 2021-es naptári évre vonatkozóan. A Bizottság ennek megfelelően módosítja az (EU) 2019/631 rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokat.

17. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság 2026 végéig értékeli, hogy szükséges-e növelni a 3. cikk (1) bekezdése szerint évente kiválasztandó, üzemelés alatt ellenőrizendő családok minimális számát, figyelembe véve különösen a következőket:

a) azon üzemelés alatt ellenőrizhető családok teljes száma, amelyekre a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az előző években kibocsátási típusjóváhagyást adott ki;

b) a 4. cikkel összhangban a vizsgált járművek száma az üzemelés alatt ellenőrzött családok tekintetében;

c) a vizsgálati létesítmények elérhetősége és a rendelkezésre állásuk alakulásának előrejelzése.

18. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. december 15-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A görgős próbapadon történő és kigurulási menetellenállási vizsgálatok eredményeinek statisztikai értékelése

1. **Kiindulópont**

A statisztikai értékelés kiindulópontja a $CO_{2\ ratio}$ három különböző vizsgált jármű (N=3) tekintetében kiszámított értéke, amely a görgős próbapadon történő vizsgálatok eredményei esetében a 7. cikk (2) és (3) bekezdésén, a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményei esetében pedig a 10. cikk (4) bekezdésén alapul.

A 2. pontban előírt kritériumok határozzák meg, hogy szükség van-e további járművek vizsgálatára.

2. **Statisztikai paraméterek**

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

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

és

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

ahol

x_i $CO_{2\ ratio}$-nak az i egyedi vizsgált jármű tekintetében kiszámított értéke, amely a görgős próbapadon történő vizsgálatok eredményei esetében a 7. cikk (2) és (3) bekezdésén, a kigurulási menetellenállási vizsgálat eredményei esetében pedig a 10. cikk (4) bekezdésén alapul.

3. **Értékelés**

Az eredetileg vizsgált 3 jármű és minden további vizsgált jármű esetében az X_{tests} értékét a következők szerint kell értékelni annak érdekében, hogy az érintett üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládra vagy kigurulási menetellenállási járműcsaládra vonatkozóan az alábbi következtetések valamelyikét le lehessen vonni:

1. A járműcsalád elfogadható, ha: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$
2. A járműcsalád nem fogadható el, ha: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$
3. Újabb járművet kell megvizsgálni, ha: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$

ahol:

t_P és t_F meghatározását lásd az alábbi táblázatban;

s a 2. pont szerint meghatározott szórás;

A a görgős próbapadon történő vizsgálatok eredményei esetében 1,02;

A a kigurulási menetellenállási vizsgálatok eredményei esetében 1,03;

A a 2024-ben vagy 2025-ben vizsgált családok kigurulási menetellenállási vizsgálatának eredményei esetében 1,08.

Táblázat

A megfelelőségre/elutasításra vonatkozó t-paraméterek értékei

A vizsgált járművek száma	t_P	t_F
3	2,2655	1,1062 és (0,02/s) ([1]) közül a magasabb érték
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

([1]) Ahol *s* a 2. pont szerint meghatározott szórás.

7	0,5944	0,1548
8	0,3866	0,0902
9	0,1873	0,0402
10	0,0000	0,0000

4. **Az eltérés mértékének kiszámítása**

Az eltérés mértékének kiszámítása során az átlagérték ($CO_{2\ ratio}$) meghatározása: X_{tests} az összes vizsgált jármű esetében, ha a család a 3. pont szerint nem fogadható el:

átlagérték ($CO_{2\ ratio}$) = X_{tests}

II. MELLÉKLET

Ellenőrző lista az üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatokra kiválasztott járművekhez

A „kizárási kritériumok” jelentése: ha a leírt feltétel teljesül (a kérdésre „igen” a válasz), a járművet nem lehet üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatra kiválasztani.

A „bizalmas” jelentése: ezeket az információkat a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak adott esetben meg kell őriznie, de a Bizottsághoz benyújtott vizsgálati jegyzőkönyv nem tartalmazhatja őket.

1. **Járműjellemzők**

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

1.1.1.	Járműazonosító szám (VIN):	BIZALMAS
1.1.2.	Futásteljesítmény:	
1.1.3.	Az első nyilvántartásba vétel időpontja:	
1.1.4.	A teljes jármű TAN-típusjóváhagyási száma:	
1.1.5.	Kibocsátások típusjóváhagyási száma:	
1.1.6.	Interpolációs járműcsalád-azonosító (VFN):	
1.1.7.	A kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója:	
1.1.8.	A gumiabroncs gyártójának neve, a gumiabroncs típusa és azonosító száma (adott esetben):	

1.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

		Igen / Nem
1.2.1.	Futásteljesítmény: *A futásteljesítmény kevesebb, mint 3 000 km vagy nagyobb, mint 100 000 km?*	
1.2.2.	Az első nyilvántartásba vétel időpontja: *Ez az időpont több mint 5 évvel megelőzi a jármű kiválasztásának időpontját?*	

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

(A tulajdonosnak nem lehet tudomása a válaszok következményéről)

2.1. A következő adatokat kell rögzíteni:

2.1.1.	A tulajdonos neve	BIZALMAS
2.1.2.	Elérhetőségek (cím/telefon)	BIZALMAS

2.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

	Jogosulatlan járműhasználat	**Igen / Nem**
2.2.1.	Szállítottak-e a járművel a gyártó specifikációjában megadottnál súlyosabb terheket?	

2.2.2.	Használták-e a járművet versenyzésre vagy motorsportra?	
2.2.3.	Használták-e a járművet nem európai uniós tagállamban a vezetési idő 10 %-át meghaladó időtartamban?	
2.2.4.	Használták-e valaha a járművet nem megfelelő üzemanyagtípussal (pl. dízel helyett benzinnel) vagy kereskedelmi forgalomban nem elérhető, uniós minőségű üzemanyaggal (fekete piacon beszerzett vagy kevert üzemanyaggal)?	
2.2.5.	Használtak-e a gyártó által jóvá nem hagyott tüzelőanyag-adalékot?	
	Jogosulatlan javítások	
2.2.6.	Használták-e a járművet a gyártó utasításainak nem megfelelően vagy végeztek-e rajta a gyártó utasításainak nem megfelelő karbantartást?	
2.2.7.	Történt-e engedély nélküli jelentős motor- vagy járműjavítás?	
2.2.8.	Volt-e a járműnek súlyos balesete?	
	Nem engedélyezett változtatások	
2.2.9.	Sor került-e teljesítménynövelésre/tuningra?	
2.2.10.	Eltávolították-e véglegesen a kibocsátási utánkezelő rendszer bármely részét?	
2.2.11.	Beépítettek-e bármilyen nem engedélyezett eszközt (karbamidgátló, emulátor, stb.)?	

3. **A jármű vizsgálata**

3.1. A vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a következő információkat:

3.1.1.	Az erőátviteli rendszer vezérlőmoduljának kalibrációs azonosítószáma és ellenőrzőösszege	
3.1.2.	OBD-diagnosztika	Olvassa le a diagnosztikai hibakódokat, és nyomtassa ki a hibanaplót ([1]).
3.1.3.	OBD 09-es szerviz üzemmód lekérdezése	Olvassa le a 09-es szerviz üzemmódot, és rögzítse az információkat.
3.1.4.	OBD 07-es üzemmód	Olvassa le a 07-es szerviz üzemmódot, és rögzítse az információkat.
3.1.5.	Képek a vizsgált járműről, beleértve az alvázat is	

Megjegyzés: *Valamennyi fedélzeti diagnosztikai csatlakozást igénylő ellenőrzést el kell végezni a kibocsátási vizsgálat megkezdése előtt és a befejezése után is*

([1]) Valamennyi rendszernek az OBD-diagnosztika részét kell képeznie, és a vizsgálati jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a hibajegyzetet és a diagnosztizált hibákat/információkat. Ez biztosítja a kibocsátásokra közvetett hatást gyakorló hibák megfelelő észlelését.

3.2. A következő kizárási kritériumokat kell ellenőrizni:

		Igen / Nem
3.2.1.	Világít-e a műszerfalon bármilyen jelzőlámpa, amely a jármű vagy a kipufogógáz-utókezelő rendszer olyan hibás működését jelzi, amely a szokásos karbantartással nem orvosolható? (Hibajelző lámpa, motorszerviz-lámpa, stb.?)	
3.2.2.	Végeztek-e a vizsgálat előtt el nem távolítható utópiaci aerodinamikai módosításokat? (Megjegyzés: a tetődoboz, a tetőcsomagtartó, a spoilerek stb. eltávolíthatók.) Nem hiányoznak a szabványos aerodinamikai részegységek (elülső légterelők, diffúzorok, áramlásterelők stb.)?	(Kizárólag kigurulási menetellenállási vizsgálatokra vonatkozó kizárási kritérium)

3.3. Ha a következő feltételek nem teljesülnek, a járművet ennek ellenére ki lehet választani, azzal a feltétellel, hogy az üzemelés alatti ellenőrző vizsgálatok elvégzése előtt meghozzák a megfelelő intézkedéseket:

	Ellenőrizendő	**Azonosított probléma és a szükséges intézkedések**
3.3.1.	A tüzelőanyag-tartály szintje	*Ha a tüzelőanyag-tartalék jelzőlámpája VILÁGÍT, a vizsgálat előtt töltse fel a tartályt.*
3.3.2.	AdBlue	*Ha az SCR-jelzőlámpa világít a motor beindítása után, akkor fel kell tölteni az AdBlue-t, vagy javítást kell végezni, mielőtt a járművet a vizsgálathoz használnák.*
3.3.3.	Levegőszűrő és olajszűrő *Szennyeződések és sérülések ellenőrzése*	*Ha sérültek, súlyosan szennyezettek vagy kevesebb mint 800 km van hátra a következő ajánlott cseréig; cserélje ki a szűrőket.*
3.3.4.	A folyadékszint és -minőség ellenőrzése *Ellenőrizze a maximális és minimális szinteket (motorolaj, hűtőfolyadék).*	*Ha a minimális érték alatt van, töltsön utána.* *Ha nem megfelelő minőségű, cserélje le.*
3.3.5.	Gyújtáskábel (benzinüzemű járműnél) *Gyújtógyertyák, kábelek stb. ellenőrzése.*	*Sérülés esetén cserélje ki őket.*
3.3.6.	Szerviz *Ellenőrizze, hogy 800 km-nél kevesebb van-e hátra a következő esedékes szervizig.*	*Ha igen, végezze el a szervizt.*
3.3.7.	KIZÁRÓLAG kigurulási menetellenállási vizsgálatokra vonatkozó kizárási kritérium: *Ellenőrizze, hogy a futómű-beállítás és az állítható járműmagasság/talaj feletti szabad magasság a megfelelő tartományon kívül esik-e.*	*Ha igen, állítsa be úgy a futóművet és az állítható járműmagasságot/talaj feletti szabad magasságot, hogy a megfelelő tartományba essenek.*
3.3.8.	KIZÁRÓLAG a 40 000 km-nél nagyobb futásteljesítményű vagy a két évesnél öregebb járművek esetében	*Cserélje le az alacsony feszültségű akkumulátort egy új egyenértékű akkumulátorra.*

III. MELLÉKLET

Az f_0 kigurulási menetellenállási tényező korrekciója

1. lépés: Az $f_{0,CoC}$ tényező újraszámítása:

i. **ha az egyes járművek kigurulási menetellenállásának meghatározására az interpolációs módszert alkalmazták:**

$$f_{0,\,CoC,\,new\,tyre} = f_{0,H} - (f_{0,H} - f_{0,L}) \times \frac{TM_H \times RR_H - TM_{CoC} \times RR_{new\,tyre}}{TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L}$$

ahol:

$f_{0,H}$	a kigurulási menetellenállási családhoz tartozó H jármű f_0 kigurulási menetellenállási tényezője [N];
$f_{0,L}$	a kigurulási menetellenállási család L járművének f_0 kigurulási menetellenállási tényezője [N];
TM_H	a kigurulási menetellenállási családhoz tartozó H jármű vizsgálati tömege [kg];
TM_L	a kigurulási menetellenállási család L járművének vizsgálati tömege [kg];
TM_{CoC}	a jármű megfelelőségi nyilatkozatban meghatározott vizsgálati tömege [kg];
$RR_{new\,tyre}$	a kiválasztott üzemelő jármű gumiabroncsainak az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének A4/2. táblázatában meghatározott gördülési ellenállása [kg/tonna];
RR_H	a kigurulási menetellenállási családhoz tartozó H jármű tényleges gördülési ellenállása [kg/tonna];
RR_L	a kigurulási menetellenállási család L járművének tényleges gördülési ellenállása [kg/tonna].

ii. **ha az egyes járművek kigurulási menetellenállásának meghatározására nem az interpolációs módszert alkalmazták:**

$$f_{0,CoC,\,new\,tyre} = \mathrm{Max}\left(\frac{\left(0.05 \times f_{0,r} + 0.95 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\,tyre} - RR_r}{1000} \right) \times 9.81 \times TM_{CoC} \right) \right),}{\left(0.2 \times f_{0,r} + 0.8 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\,tyre} - RR_r}{1000} \right) \times 9.81 \times TM_{CoC} \right) \right)} \right)$$

ahol:

$f_{0,\,r}$	a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család reprezentatív járművének vagy a kigurulási menetellenállási család H járművének f_0 kigurulási menetellenállási tényezője [N];
TM_r	a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család reprezentatív járművének vagy a kigurulási menetellenállási család L járművének vizsgálati tömege [kg];
TM_{CoC}	a jármű megfelelőségi nyilatkozatban meghatározott vizsgálati tömege [kg];
$RR_{new\,tyre}$	a kiválasztott üzemelő jármű gumiabroncsainak az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének A4/2. táblázatában meghatározott gördülési ellenállása [kg/tonna];
RR_r	a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család reprezentatív járművének vagy a kigurulási menetellenállási család H járművének gördülési ellenállása [kg/tonna].

2. lépés: Az $f_{0,\ measured}$ korrekciója:

$$f_{0,\ measured,\ corrected} = f_{0,\ measured} + (f_{0,\ CoC} - f_{0,\ CoC,\ new\ tyre})$$

ahol:

$f_{0,\ measured}$ a mért f_0 kigurulási menetellenállási tényező [N];

$f_{0,\ CoC}$ a megfelelőségi nyilatkozatban megadott f_0 kigurulási menetellenállási tényező [N];

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ Az 1. lépésben kiszámított f_0 kigurulási menetellenállási tényező [N].

IV. MELLÉKLET

A $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ kiszámítása, abban az esetben, ha nem az interpolációs módszert alkalmazták

$$CO_{2_{in-service\ verification}} = CO_{2_{CoC}} + a \bullet [CED_{in-service\ verification} - CED_{CoC}]$$

ahol:

CED_{CoC}: az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási tényezőkből és a megfelelőségi nyilatkozatban megadott vizsgálati tömegből a 154. számú ENSZ-előírás B7. mellékletének 5. pontja szerint kiszámított ciklus-energiaigény [kJ];

$CED_{in-service\ verification}$: az f_0, f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási tényezőkből és a kigurulási menetellenállási vizsgálat során meghatározott vizsgálati tömegből kiszámított ciklus-energiaigény [kJ];

a: az alábbi táblázatban megadott érték [g/km/kJ].

Tüzelőanyagtípus	*a*
dízel	0,009
benzin	0,010
LPG	0,008
földgáz	0,007

V. MELLÉKLET

Az üzemelés alatti ellenőrzésre vonatkozóan bejelentendő vizsgálati adatok

1. **A görgős próbapadon történő vizsgálattal vagy a mesterséges stratégiák vizsgálatával kapcsolatosan bejelentendő üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálati adatok**

A bejelentendő adatokat az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet mellékletének 2. táblázata határozza meg, ahol e rendelet alkalmazásában a H és az L járműre való valamennyi hivatkozást az egyedi vizsgált járműre való hivatkozásként kell értelmezni, a típus-jóváhagyási dokumentációra való valamennyi hivatkozást pedig az adott jármű megfelelőségi nyilatkozatában szereplő konkrét bejegyzésekre való hivatkozásként kell értelmezni.

Ezen túlmenően a következő adatokat kell bejelenteni:

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	Ugyanazon üzemelés alatt ellenőrzött családba tartozó egyéb interpolációs családok	–	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 8a. függelékének 2.1.1.2.1. pontja (a táblázat első három sora)	Ugyanazon 1. típusú vizsgálat alapján, azaz a „mért érték”, a „sebességgel és távolsággal korrigált érték” és az „RCB korrekciós együttható” azonos bejelentett értékei
2	Járműszám	–	–	A jármű sorszáma (1, 2, 3, ...10) a statisztikai értékelésben
3	A vizsgált járművek teljes száma	–	–	Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő járművek teljes száma
4	A kigurulási menetellenállási járműcsalád vagy a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád száma	–	A megfelelőségi nyilatkozat 0.2.3.4. vagy 0.2.3.5. pontja	A vizsgált jármű kigurulási menetellenállási járműcsaládja vagy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládja
5	Kibocsátási típusjóváhagyási szám:	–	A típusjóváhagyási dokumentáció része	A vizsgált jármű interpolációs járműcsaládjára vonatkozó kibocsátási típusjóváhagyási szám
6	A teljes jármű típusjóváhagyási száma	–	A megfelelőségi nyilatkozat 0.11. pontja	Egészjárműtípus-jóváhagyás azonosítója az (EU) 2020/683 rendelet IV. mellékletében meghatározottak szerint
7	Egyenértékű teljes elektromos hatósugár (EAER), vegyes – CoC	km	A megfelelőségi nyilatkozat 5.2. pontja	Csak OVC-HEV-k esetében
8	Összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	Az (EU) 2021/392 végrehajtási rendelet mellékletének 1. táblázata	A járműből begyűjtött OBFCM-adatok
9	Teljes megtett távolság (a jármű élettartama alatt)	km	ua.	ua.
10	Töltéslemerítő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	ua.	ua., csak OVC-HEV-k esetében

11	A járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	ua.	ua.
12	Töltéslemerítő üzemmódban, lekapcsolt motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	ua.	ua.
13	Töltéslemerítő üzemmódban, bekapcsolt motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	ua.	ua.
14	A járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	ua.	ua.
15	Az akkumulátorba töltött összes hálózati energia (a jármű élettartama alatt)	kWh	ua.	ua.
16	A görgős próbapadon történő vizsgálat eredménye (CO_2 arányszám)	–	a 7. cikk (2) bekezdése; OVC-HEV-k esetében: a 7. cikk (3) bekezdése	–

2. **A kigurulási menetellenállási vizsgálattal kapcsolatosan bejelentendő üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálati adatok**

Szám	Paraméterek	Mérték-egység	Forrás	Megjegyzések
1	A kigurulási menetellenállási járműcsalád vagy a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád száma	–	A megfelelőségi nyilatkozat 0.2.3.4. vagy 0.2.3.5. pontja	
2	Interpolációs járműcsalád-azonosító		A megfelelőségi nyilatkozat 0.2.3.1. pontja	
3	Ugyanazon kigurulási menetellenállási járműcsaládba vagy a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba tartozó egyéb interpolációs családok	–	–	Sorolja fel az összes interpolációs járműcsalád számát
4	Járműszám	–	–	A jármű sorszáma (1, 2, 3,...10) a statisztikai értékelésben
5	A vizsgált járművek teljes száma	–		Az I. mellékletben leírt statisztikai értékelésben szereplő járművek teljes száma
6	Kibocsátási típusjóváhagyási szám	–	Típusjóváhagyási dokumentáció	A vizsgált jármű interpolációs járműcsaládjára vonatkozó kibocsátási típusjóváhagyási szám
7	A teljes jármű típusjóváhagyási száma	–	A megfelelőségi nyilatkozat 0.11. pontja	–
8	A vizsgálatot elvégző létesítmény (név/helyszín)	–	–	–

9	A jármű kategóriája és osztálya	–	–	M1 vagy N1 kategória, 1., 2. vagy 3. osztály
10	A jármű futásteljesítménye	km	–	A jármű kilométer-számlálójának állása a kigurulási menetellenállási vizsgálat előtt
11	Vizsgálati módszer	–	A 154. számú ENSZ-előírás B4. melléklete	Közúti kigurulási vizsgálat/közúti nyomatékmérő/szélcsatornás futószalag/szélcsatornás görgős próbapad
12	A megadott f_0 kigurulási menetellenállási tényező	N	A megfelelőségi nyilatkozat 47.1.3. pontja	
13	A megadott f_1 kigurulási menetellenállási tényező	N/(km/h)	A megfelelőségi nyilatkozat 47.1.3. pontja	
14	A megadott f_2 kigurulási menetellenállási tényező	N/(km/h)^2	A megfelelőségi nyilatkozat 47.1.3. pontja	
15	A megadott vizsgálati tömeg	kg	A megfelelőségi nyilatkozat 47.1.1. pontja	
16	A megadott ciklus-energiaigény	kJ	A 154. számú ENSZ-előírás B7. mellékletének 3.2.3.2.3. pontja	A vizsgált jármű szén-dioxid-kibocsátásának interpolálására használt teljes alkalmazandó WLTC kategóriájú ciklus energiaigénye
17	A megadott szén-dioxid-kibocsátás	g/km	A megfelelőségi nyilatkozat 49.4. pontja	A vizsgált jármű szén-dioxid-kibocsátási értéke; OVC-HEV-k esetében: a vegyes, töltést fenntartó üzemállapothoz tartozó szén-dioxid-kibocsátás értéke
18	Gumiabroncs méretjelölése (első/hátsó)	–	–	A vizsgált jármű gumiabroncsainak kódja (pl. P195/55R1685H)
19	A gumiabroncs megadott gördülési ellenállási osztálya (első/hátsó)	–	A megfelelőségi nyilatkozat 35. pontja	
20	A gumiabroncs gördülési ellenállási osztálya (első/hátsó)	–	–	A kigurulási menetellenállási vizsgálat során használt gumiabroncs gördülési ellenállási osztálya, vagy az A osztály alatti gumiabroncsok esetében a tényleges gördülési ellenállás.
22	Átlaghőmérséklet	°C	–	A kigurulási menetellenállási vizsgálat során mért átlaghőmérséklet; csak közúti vizsgálatok esetében
23	Átlagos szélsebesség	m/s	–	A kigurulási menetellenállási vizsgálat során mért átlagos szélsebesség; csak közúti vizsgálatok esetében

24	Átlagos légnyomás	kPa	–	A kigurulási menetellenállási vizsgálat során mért átlagos légnyomás; csak közúti vizsgálatok esetében
25	A jármű átlagos tömege:	kg	A 154. számú ENSZ-előírás B4. mellékletének 4.2.1.6. pontja	A vizsgált jármű átlagos tömege a kigurulási menetellenállás meghatározására irányuló eljárás előtt és után mérve
26	Végső f_0 kigurulási menetellenállási tényező	N	A 154. számú ENSZ-előírás B4. melléklete	A vizsgált jármű végső f_0 kigurulási menetellenállási együtthatója az összes korrekció után
27	Végső f_1 kigurulási menetellenállási tényező	N/(km/h)	A 154. számú ENSZ-előírás B4. melléklete	A vizsgált jármű végső f_1 kigurulási menetellenállási együtthatója az összes korrekció után
28	Végső f_2 kigurulási menetellenállási tényező	$N/(km/h)^2$	A 154. számú ENSZ-előírás B4. melléklete	A vizsgált jármű végső f_2 kigurulási menetellenállási együtthatója az összes korrekció után
29	Vizsgálati tömeg	kg	a 9. cikk (2) bekezdése	
30	Végső ciklus-energiaigény	kJ	A 154. számú ENSZ-előírás B7. mellékletének 3.2.3.2.3. pontja	A teljes alkalmazandó WLTC ciklusra vonatkozó ciklus-energiaigény a mért kigurulási menetellenállási együtthatók és a vizsgálati tömeg alapján számítva (26–29. sor)
31	Kiszámított szén-dioxid-kibocsátási érték ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$)	g/km	a 10. cikk (1) bekezdése	
32	A kigurulási menetellenállási vizsgálat eredménye (CO_2 arányszám)	–	a 10. cikk (4) bekezdése	

VI. MELLÉKLET

Jelentéstétel formátuma az üzemelés alatti ellenőrzések éves áttekintéséhez

A. Általános információk

(1)	A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság	
(2)	Az éves áttekintés időpontja	
(3)	A szóban forgó év	
(4)	Azon üzemelés alatt ellenőrzött járműcsaládok teljes száma, amelyekre a hatóság az üzemelő járművek hitelesítését megelőző három naptári évben kibocsátási típusjóváhagyást adott ki	
(5)	Az üzemelés alatti ellenőrzés során vizsgálandó járműcsaládok minimális száma (= a (4) pont 3 %-a)	
(6)	A szóban forgó évben üzemelés alatti ellenőrzés során vizsgált családok száma összesen	

B. Az üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatra kiválasztott családok jegyzéke

- Az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott család azonosító száma (ISV ID).
- Az érintett járműgyártó (OEM):
  - minden olyan gyártót fel kell tüntetni, amelynek részére a jóváhagyó hatóság a megelőző három évben kibocsátási típusjóváhagyást adott ki.
- Interpolációs járműcsalád-azonosító valamennyi üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott család esetében (IP ID).
- Az üzemelés alatt ellenőrzött családok kiválasztásának oka(i) (Indokolás):
  - „bizonyíték”, ha a kiválasztás a 3. cikk (2) bekezdésének a) pontján alapul;
  - „kockázatértékelés”, ha a 3. cikk (2) bekezdésének b) pontján alapul;
  - „egyéb”, ha más az ok; kérjük, lábjegyzetben fejtse ki.

ISV ID	OEM	Interpolációs járműcsalád-azonosító (IP ID)	Indokolás
1			
2			
3			
…			

C. Az üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatok eredményeinek összefoglalása

- Vizsgálat típusa: görgős próbapadon történő, kigurulási menetellenállási vagy mesterséges stratégiákra irányulóan végzett vizsgálatok.
- Az üzemelés alatt ellenőrzött családok minimális száma elvégzendő vizsgálattípusonként (Min.), a 4. cikk (1) bekezdése szerint az üzemelés alatt ellenőrzött családok összes vizsgált számának százalékaként (e melléklet A. 6. pontja) kiszámítva.
- Az üzemelés alatti ellenőrzés során vizsgálattípusonként vizsgált családok teljes száma (Összesen).
- A következtetések száma vizsgálattípusonként:
  - nem mutatható ki a megfelelés hiánya (Elfogadható);

– kimutatható a megfelelés hiánya (Nem elfogadható);

– nincs végleges következtetés (Függőben).

Vizsgálat típusa	Min.	Összesen	Elfogadható	Nem elfogadható	Függőben
Görgős próbapadon történő vizsgálat (75 %)					
Kigurulási menetellenállási vizsgálat (50 %)					
Mesterséges stratégiák vizsgálata (25 %)					

D. Az adott évre vonatkozó üzemelés alatti ellenőrzési vizsgálatok részletes eredményei

– Az üzemelés alatti ellenőrzésre kiválasztott család azonosító száma (ISV ID).

– Az érintett gyártó (OEM).

– Az elvégzett vizsgálat típusa (Vizsgálat típusa): görgős próbapadon történő, kigurulási menetellenállási vagy mesterséges stratégiákra irányulóan végzett vizsgálat.

– A vizsgálat kezdetének időpontja (Kezdés) az (EU) 2023/2867 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint.

– A vizsgálatot elvégző szervezet(ek) neve (jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság vagy műszaki szolgálat) (GTAA/TS).

– A vizsgált járművek száma (#járművek).

– Valamennyi egyedi vizsgált jármű vizsgálatának eredménye ($CO_{2,\ ratio}$).

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

– A vizsgálati jegyzőkönyv hivatkozási száma (Vizsgálat hiv.).

– A következtetés hivatkozási száma (Következtetés hiv.).

ISV ID	OEM	Vizsgálat típusa	Kezdés	GTAA/TS	#járművek	$CO_{2,ratio}$	Következtetés/ Eltérés	Vizsgálat hiv.	Következtetés hiv.
1									
2									
3									
…									

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

A szóban forgó év	ISV ID	OEM	Vizsgálat típusa	Kezdés	GTAA/TS	#járművek	$CO_{2,ratio}$	Következtetés/ Eltérés	Vizsgálat hiv.	Következtetés hiv.
…	…									