Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2023/2866

18.12.2023.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2023/2866

(2023. gada 15. decembris),

ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631, nosakot procedūras ekspluatācijā esošu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņa vērtību verifikācijas veikšanai (verifikācija ekspluatācijā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 ([1]), un jo īpaši tās 7. panta 9. punkta trešo daļu un 13. panta 4. punkta pirmo daļu,

tā kā:

(1) Regulas (ES) 2019/631 13. pants uzliek Komisijai pienākumu verificēt ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņa vērtības.

(2) Lai nodrošinātu, ka verifikācija ekspluatācijā ir reprezentatīva, piešķīrējām tipa apstiprinātājām iestādēm būtu jāizraugās testējamo transportlīdzekļu saimju minimālais skaits. Ir lietderīgi atrast CO_2 emisiju verifikācijas ekspluatācijā un piesārņotāju emisiju atbilstības ekspluatācijā pārbaužu sinerģijas.

(3) Lai mērķtiecīgi pievērstos tām verifikācijas ekspluatācijā saimēm, kurām piemīt vislielākais risks iekļaut transportlīdzekļus, kam ir CO_2 emisijas un degvielas patēriņa vērtību novirzes no atbilstības sertifikātā reģistrētajām īpatnējo CO_2 emisiju un degvielas patēriņa vērtībām, piešķīrējai tipa apstiprinātājai iestādei būtu jāizraugās verifikācijai tās verifikācijas ekspluatācijā saimes, par kurām tā ieguvusi pierādījumu, ko tā uzskata par novirzes iespējamības pietiekamu indikāciju, un papildus tās verifikācijas ekspluatācijā saimes, kuras izraugās uz Komisijas veikta riska novērtējuma pamata.

(4) Lai nodrošinātu katra testa veida pietiekamu tvērumu, ir lietderīgi noteikt to saimju minimālo procentuālo daudzumu, kuras jāaptver katra veida testā, pamatojoties uz to verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaitu, kurām piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde ir izdevusi emisiju tipa apstiprinājumus, tai skaitā emisiju tipa apstiprinājuma paplašinājumus saistībā ar deklarēto CO_2 emisiju vērtību izmaiņām.

(5) Tā kā atbilstības sertifikātā reģistrētās īpatnējo CO_2 emisiju un degvielas patēriņa vērtības tiek noteiktas testēšanā tipa apstiprināšanas ietvaros, ir lietderīgi prasīt, ka verifikācijas ekspluatācijā testam izraudzītie transportlīdzekļi ir līdzīgā stāvoklī tiem, kuri testēti tipa apstiprināšanas laikā, jo īpaši nosakot prasības to nobraukuma un vecuma maksimumam.

(6) Lai ierobežotu testēšanas slogu, piešķīrējai tipa apstiprinātājai iestādei būtu jāvar vai nu piemērot tādus pašus transportlīdzekļa CO_2 emisiju aprēķina korekcijas koeficientus kā tipa apstiprināšanā, vai tos noteikt verifikācijas ekspluatācijā ietvaros, veicot tādus pašus testus kā tipa apstiprināšanā, ja tā saskata vajadzību verificēt vienu vai vairākus no minētajiem koeficientiem.

(7) Attiecībā uz hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi (“*OVC-HEV*”) verifikācijas ekspluatācijā testa dinamometriskajā stendā rezultāta pamatā vajadzētu būt tikai uzlādi noturošam režīmam, un būtu jāsavāc informācija par akumulēto enerģiju patērējošā režīma relevantajiem parametriem, lai novērtētu, vai būtu nepieciešama turpmāka koriģēšana.

([1]) OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.

(8) Lai nākotnē padarītu iespējamu transportlīdzekļos iebūvēto degvielas un/vai enerģijas patēriņa pārraudzības ("*OBFCM*") ierīču precizitātes verifikāciju ekspluatācijā, ir lietderīgi savākt tās vērtības, kuras *OBFCM* ierīce reģistrējusi verifikācijas ekspluatācijā testa laikā dinamometriskajā stendā.

(9) Lai izvairītos no tā, ka netiek pienācīgi novērtēts jebkura verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzekļa CO_2 emisijas vērtību novirzes lielums, šīs novirzes pamatā vajadzētu būt testos ekspluatācijā noteiktās CO_2 emisijas vērtības un atbilstības sertifikātā reģistrētās CO_2 emisijas vērtības vidējai attiecībai, kā arī CO_2 emisijas vērtībai no dotās verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzekļa, kam tā ir vislielākā.

(10) Lai izvērtētu ceļa slodzes testa rezultātu attiecībā pret transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā reģistrēto CO_2 emisijas vērtību, tā CO_2 emisijas vērtība, kura atbilst ceļa slodzes testa rezultātam, būtu jāaprēķina, izmantojot interpolācijas metodi, ko izmanto tipa apstiprināšanā, vai, ja minētā metode nav tikusi izmantota, izmantojot tipisku un degvielas veidam raksturīgu CO_2 emisijas vērtības un ciklā vajadzīgās enerģijas vidējo attiecību.

(11) Lai konstatētu mākslīgu stratēģiju, kas darbojas tikai tipa apstiprināšanas testos un nevis normālas ekspluatācijas laikā, ir būtiski, ka konkrēti testēšanas nosacījumi nav zināmi iepriekš, un tāpēc uz mākslīgām stratēģijām mērķētu specifisko testu nosacījumi piešķirējām tipa apstiprinātājām iestādēm būtu jānosaka katrā gadījumā atsevišķi.

(12) Tā kā mākslīgo stratēģiju precīzu raksturu zināt iepriekš nav iespējams, mākslīgās stratēģijas analīze un izvērtēšana būtu jāveic piešķirējai tipa apstiprinātājai iestādei, pamatojoties uz rezultātu salīdzinājumu dažādos testa apstākļos.

(13) Lai dokumentētu testa rezultātus un nodrošinātu to turpmāku analīzi, piešķirējai tipa apstiprinātājai iestādei testa ziņojums būtu jādara pieejams Komisijai un attiecīgajam ražotājam. Lai sniegtu atbalstu riska novērtēšanai, ko veic Komisija, ir lietderīgi prasīt, ka testa dati tiek iesniegti Komisijai, izmantojot šim nolūkam paredzētu platformu.

(14) Ja tiek konstatēta CO_2 emisijas vērtību novirze, konkrētajam ražotājam būtu jādod iespēja atbildēt uz piešķirējas tipa apstiprinātājas iestādes konstatējumiem, tai skaitā sniedzot pierādījumus, kas apstrīdētu minētos konstatējumus. Lai izvairītos no verifikācijas ekspluatācijā procesa nepamatotas paildzināšanas, ir lietderīgi ierobežot ražotāja atbildes sniegšanas laiku.

(15) Ja veiktās verifikācijas ekspluatācijā rezultātā tiek konstatēta CO_2 emisijas vērtību neatbilstība vai jebkādu tādu stratēģiju esība, kas mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspēju, attiecīgās verifikācijas ekspluatācijā saimes vai attiecīgā gadījumā ceļa slodzes saimes visu transportlīdzekļu īpatnējās CO_2 emisijas būtu jākoriģē, jo tiek uzskatīts, ka testa transportlīdzekļa paraugs reprezentē visu verifikācijas ekspluatācijā saimi vai attiecīgā gadījumā ceļa slodzes saimi. Šādā gadījumā atbildīgajai tipa apstiprinātājai iestādei būtu jāveic arī nepieciešamie pasākumi, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 ([2]) XI nodaļā, kā arī jānodrošina labojumi atbilstības sertifikātos.

(16) Tā kā verifikācijas ekspluatācijā testa procedūru pamatā ir vispārēji harmonizētā vieglo transportlīdzekļu testa procedūra ("*WLTP*"), kas noteikta ANO Noteikumos Nr. 154 ([3]), ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju labojumus var piemērot no 2021. gada, jo kopš tā laika vidējo īpatnējo CO_2 emisiju pamatā ir *WLTP*. CO_2 emisiju monitoringa procesa laikā ražotājam būtu jādod iespēja paziņot par kļūdām piemērotajos labojumos esošās kļūdu paziņošanas procedūras ietvaros.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

([3]) ANO Noteikumi Nr. 154 – Vienoti noteikumi par mazas noslodzes pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz kritēriju emisijām, oglekļa dioksīda emisijām un degvielas patēriņu un/vai elektroenerģijas patēriņa un pilnuzlādes nobraukuma mērīšanu (*WLTP*) (OV L 290, 10.11.2022., 1. lpp.).

(17) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Klimata pārmaiņu komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā noteiktas procedūras, lai verificētu, ka atbilstības sertifikātā reģistrētās CO_2 emisijas un degvielas patēriņa vērtības atbilst ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO_2 emisijām un degvielas patēriņam, un procedūras, lai verificētu, vai transportlīdzeklī vai saistībā ar to ir jebkādas stratēģijas, kas mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspēju testos, ko veic tipa apstiprināšanas nolūkā ("verifikācija ekspluatācijā").

2. Ar šo regulu nosaka arī detalizētus noteikumus par procedūrām, kā ziņo par novirzēm, kas verifikācijas ekspluatācijā rezultātā konstatētas ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO_2 emisijās, no īpatnējām CO_2 emisijām, kas reģistrētas atbilstības sertifikātos, un kā minētās novirzes ņem vērā, aprēķinot ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas.

3. Šī regula neattiecas uz:

a) transportlīdzekļiem, kas atbrīvoti no CO_2 emisiju mērīšanas;

b) ražotājiem, kuri kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgi par mazāk nekā 1 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai par mazāk nekā 1 000 jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Savienībā kalendārajā gadā divus gadus pirms tā kalendārā gada, kurā verifikācijas ekspluatācijā saimes ir izraudzītas saskaņā ar 3. pantu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas dotas Komisijas Regulas (ES) 2017/1151 ([4]) 2. pantā, Regulas (ES) 2019/631 3. pantā, ANO Noteikumu Nr. 154 3. punktā un Komisijas Deleģētās Regulas (ES) 2023/2867 ([5]) 2. pantā.

Papildus piemēro šādas definīcijas:

(1) "CO_2 emisijas vērtību novirze" nozīmē to, ka ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO_2 emisijas ir lielākas nekā atbilstības sertifikātos reģistrētās īpatnējās CO_2 emisijas, ņemot vērā testu statistisko izvērtējumu saskaņā ar I pielikumu;

(2) "tests uz dinamometriskā stenda" ir tests uz dinamometriskā stenda saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B6. pielikumu un B8. pielikumu, ko veic ekspluatācijā esošam transportlīdzeklim;

(3) "ceļa slodzes tests" ir ceļa slodzes tests saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikumu, ko veic ekspluatācijā esošam transportlīdzeklim;

(4) "mākslīgu stratēģiju tests" ir īpašs tests, ko veic ekspluatācijā esošam transportlīdzeklim, lai verificētu, vai ir mākslīgas stratēģijas;

([4]) Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008, OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.

([5]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2023/2867 (2023. gada 5. oktobris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 papildina, nosakot pamatprincipus un kritērijus ekspluatācijā esošu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO2 emisiju un degvielas patēriņa vērtību verifikācijas procedūru (verifikācija ekspluatācijā) noteikšanai (OV L, 2023/2867, 18.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

(5) "verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklis ar vislielāko vērtību" ir transportlīdzeklis, kuram jebkurā no interpolācijas saimēm, kas iekļautas verifikācijas ekspluatācijā saimē, ir vislielākā deklarētā CO_2 emisijas vērtība.

3. pants

Verifikācijas ekspluatācijā saimju izraudzīšanās

1. Piešķīrējas tipa apstiprinātājas iestādes ik gadu izraudzītais verifikācijas ekspluatācijā saimju skaits ir vismaz 2 % no to verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaita, kurām konkrētā iestāde izdevusi emisiju tipa apstiprinājumus trīs kalendāro gadu laikā pirms verifikācijas ekspluatācijā.

2. Izraugoties verifikācijas ekspluatācijā saimes saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2023/2867 3. pantu, piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde:

a) iekļauj visas verifikācijas ekspluatācijā saimes, par kurām tā iepriekšējos 12 mēnešos no Komisijas, tipa apstiprinātājas iestādes, tirgus uzraudzības iestādes vai trešas puses, kas atbilst Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/163 ([6]) prasībām, ir saņēmusi pierādījumus, kas norāda uz novirzi no CO_2 emisijas vērtībām;

b) izraugās citas verifikācijas ekspluatācijā saimes, pamatojoties uz Komisijas novērtējumu par risku, ka minētajās saimēs varētu būt transportlīdzekļi ar CO_2 emisijas vērtību novirzēm, par ko ziņots saskaņā ar 3. punktu.

3. Veicot 2. punkta b) apakšpunktā minēto novērtēšanu, Komisija ņem vērā vismaz šādus elementus, ja tie pieejami:

a) jaunu verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzekļu kopskaits, kuri laisti Savienības tirgū;

b) verifikācijas ekspluatācijā saimes ar līdzīgiem tehniskajiem raksturlielumiem, bet ar mazākām CO_2 emisijas vai degvielas patēriņa vērtībām, kas identificētas, izmantojot atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/392 ([7]) 14. pantam savāktos datus;

c) iepriekšējo verifikāciju ekspluatācijā rezultātus un jo īpaši konstatējumus saistībā ar mākslīgu stratēģiju esību;

d) relevantu informāciju no atbilstības ekspluatācijā testiem atbilstīgi Regulai (ES) 2017/1151;

e) reālos apstākļos iegūtus datus, kas definēti Īstenošanas regulas (ES) 2021/392 2. panta c) punktā.

4. Komisija katru gadu līdz 31. decembrim publicē ziņojumu, kurā aprakstīta metodoloģija, kas izmantota 2. punkta b) apakšpunktā minētajā novērtējumā, un galvenos konkrētā gada novērtējuma konstatējumus. Ziņojums satur arī to verifikācijas ekspluatācijā saimju sarakstu, kurām ir vislielākais risks ietvert transportlīdzekļus ar CO_2 emisijas vērtību novirzi.

([6]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/163 (2022. gada 7. februāris), ar ko nosaka noteikumus par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 piemērošanu attiecībā uz transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tirgus uzraudzības funkcionālajām prasībām (OV L 27, 8.2.2022., 1. lpp.).

([7]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/392 (2021. gada 4. marts) par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 un ar ko atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1014/2010, (ES) Nr. 293/2012, (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 (OV L 77, 5.3.2021., 8. lpp.).

4. pants

Verifikācijas ekspluatācijā testu veids un skaits

1. Attiecībā uz katru verifikācijas ekspluatācijā saimi, kas dotajā kalendārajā gadā izraudzīta saskaņā ar 3. pantu, piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde minētajā kalendārajā gadā veic vismaz vienu no šādiem testiem izraudzītajiem transportlīdzekļiem, nodrošinot šādu sadalījumu:

a) tests uz dinamometriskā stenda vismaz 75 % no izraudzītajām verifikācijas ekspluatācijā saimēm;

b) ceļa slodzes testi vismaz 50 % no izraudzītajām verifikācijas ekspluatācijā saimēm, izņemot tās verifikācijas ekspluatācijā saimes, kuru tipa apstiprināšanā tika izmantota noklusējuma ceļa slodzes aprēķina metode;

c) mākslīgu stratēģiju tests vismaz 25 % no izraudzītajām verifikācijas ekspluatācijā saimēm.

2. No katras izraudzītās verifikācijas ekspluatācijā saimes testē šādu skaitu transportlīdzekļu:

a) testiem uz dinamometriskā stenda un ceļa slodzes testiem: 3–10 transportlīdzekļi saskaņā ar I pielikumā aprakstīto metodi;

b) mākslīgu stratēģiju testiem: vismaz viens transportlīdzeklis.

3. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde drīkst pieņemt lēmumu iekļaut I pielikumā aprakstītajā statistiskajā metodē rezultātus no verifikācijas ekspluatācijā testiem, ko veikusi Komisija, cita tipa apstiprinātāja iestāde, tirgus uzraudzības iestāde vai treša puse, kas atbilst Īstenošanas regulas (ES) 2022/163 prasībām, ja izpildās visi šādi nosacījumi:

a) piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde ir informēta par gaidāmo testēšanu, lai ļautu šai piešķīrējai tipa apstiprinātājai iestādei novērot testēšanu;

b) visi verifikācijas ekspluatācijā testēšanas rezultāti ir ziņoti šai tipa apstiprinātājai iestādei piecu dienu laikā pēc katra testa.

5. pants

Atsevišķu testa transportlīdzekļu izraudzīšanās

1. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde izraugās testa transportlīdzekļus kas izraudzīšanās laikā atbilst visiem šādiem kritērijiem:

a) to nobraukums ir 3 000–40 000 km;

b) to vecums nav lielāks kā divi gadi, skaitot no to pirmās reģistrācijas datuma;

2. Neatkarīgi no 1. punkta, ja piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nespēj izvēlēties pietiekamu skaitu minētajiem kritērijiem atbilstošu transportlīdzekļu, šī piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde drīkst izraudzīties testa transportlīdzekļus, kas izraudzīšanās laikā atbilst visiem šādiem kritērijiem:

a) to nobraukums ir 3 000–100 000 km;

b) to vecums nav lielāks kā pieci gadi, skaitot no to pirmās reģistrācijas datuma;

3. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde, izmantojot II pielikumā noteikto kontrolsarakstu, pārliecinās par to un nodrošina to, ka testa transportlīdzekļi ir tādā stāvoklī, kas reprezentē pienācīgi uzturētu un lietotu transportlīdzekli, un ka to raksturlielumi atbilst atbilstības sertifikātā reģistrētajiem.

6. pants

Testa apstākļi testiem uz dinamometriskā stenda

1. Katram testa transportlīdzeklim, kas izraudzīts testam uz dinamometriskā stenda, ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikuma 8. punktā minētos dinamometriskā stenda slodzes iestatījumus iestata saskaņā ar ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un testa masu, kas norādīta testa transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā.

2. Testa degviela, ko izmanto testos uz dinamometriskā stenda, ir standartdegviela, kas norādīta ANO Noteikumu Nr. 154 B3. pielikumā.

Ja divu degvielu transportlīdzekļi darbināmi ar benzīnu un sašķidrinātu naftas gāzi vai ar benzīnu un saspiestu dabasgāzi un ja maināmas degvielas transportlīdzekļos izmanto benzīnu un etanolu (E85), testu uz dinamometriskā stenda veic, izmantojot degvielu, attiecībā uz kuru dalībvalstīm jāziņo CO_2 emisiju vērtība, kā noteikts Regulas (ES) 2019/631 II pielikuma A daļas 2.a punktā vai Regulas (ES) 2019/631 III pielikuma A daļas 2.a punktā.

7. pants

Atsevišķa testa transportlīdzekļa testa uz dinamometriskā stenda rezultāts

1. Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde, izmantojot uz dinamometriskā stenda veiktā testa rezultātus, aprēķina *RCB*, mērķa ātruma un attāluma korekcijas, kas minētas ANO Noteikumu Nr. 154 B7. vai attiecīgā gadījumā B6. vai B8. pielikumā.

Lai aprēķinātu Ki, K_{CO2} un *ATCT* saimes korekcijas koeficientus, kas minēti ANO Noteikumu Nr. 154 B6., B7. un B8. pielikumā, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde veic jebkuru no šādām darbībām:

a) piemēro Ki, K_{CO2} un *ATCT* saimes korekcijas koeficientus, kas izmantoti tipa apstiprināšanai;

b) aprēķina Ki, K_{CO2} un *ATCT* saimes korekcijas koeficientus, pamatojoties uz testiem, kas veikti transportlīdzeklim, kurš izraudzīts verifikācijas ekspluatācijā testam, ievērojot procedūras, kas aprakstītas ANO Noteikumu Nr. 154 B6., B7. un B8. pielikumā.

2. Katram atsevišķam testa transportlīdzeklim, kas nav *OVC-HEV* un kuram veic testu uz dinamometriskā stenda, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka testa uz dinamometriskā stenda rezultātu ($CO_{2\ ratio}$) kā CO_2 emisijas vērtības ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), kas aprēķināta testā uz dinamometriskā stenda, ņemot vērā 1. punktā minētos korekcijas koeficientus, attiecību pret kombinēto CO_2 emisijas vērtību ($CO_{2,\ CoC}$), kas reģistrēta dotā transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 49. ierakstā.

3. Katram *OVC-HEV*, kuram veic testu uz dinamometriskā stenda, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka testa uz dinamometriskā stenda rezultātu ($CO_{2\ ratio}$) kā CO_2 emisijas vērtības ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), kas aprēķināta testā uz dinamometriskā stenda uzlādi noturošā režīmā saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B8. pielikumu, ņemot vērā 1. punktā minētos korekcijas koeficientus, attiecību pret kombinētās uzlādi noturošas CO_2 emisijas vērtību, kas reģistrēta dotā transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 49. ierakstā ($CO_{2,\ CoC}$).

Turklāt piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka līdzvērtīgo kopējo pilnuzlādes nobraukumu un CO_2 emisijas vērtību, kas aprēķināta testā uz dinamometriskā stenda akumulēto enerģiju patērējošā režīmā saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B8. pielikumu, ņemot vērā 1. punktā minētos korekcijas koeficientus.

Testa ziņojumā iekļauj svērtās kombinētās CO_2 emisijas vērtības, kas aprēķināta testā uz dinamometriskā stenda, ņemot vērā 1. punktā minētos korekcijas koeficientus, attiecību pret svērtās kombinētās CO_2 emisijas vērtību, kas reģistrēta dotā transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 49. ierakstā, kā arī informāciju par vilces akumulatoru baterijas nolietojumu laikā un līdzvērtīgo kopējo pilnuzlādes nobraukumu.

4. Attiecībā uz katru atsevišķo testa transportlīdzekli piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde pirms un pēc testa uz dinamometriskā stenda nolasa no transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas seriālās pieslēgvietas reālos apstākļos iegūto datu, kas definēti Īstenošanas regulas (ES) 2021/392 2. panta c) punktā, vērtības, izmantojot universālo skenēšanas ierīci. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde iekļauj šos datus testa ziņojumā kopā ar "fuel_consumed $_{WLTP}$" vērtību saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 C5. pielikumu.

8. pants

Testa uz dinamometriskā stenda rezultātu statistiskā izvērtēšana un novirzes lieluma aprēķināšana

1. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde izvērtē atsevišķo testa transportlīdzekļu testa uz dinamometriskā stenda rezultātus, kas iegūti saskaņā ar 7. pantu, lai, izmantojot I pielikumā noteikto metodi, noteiktu, vai verifikācijas ekspluatācijā saimei, ko testē uz dinamometriskā stenda, ir novirzes no CO_2 emisijas vērtībām, vai to nav.

2. Ja verifikācijas ekspluatācijā saime neiztur I pielikumā noteikto statistisko izvērtēšanu, piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka novirzes no CO_2 emisijas vērtībām lielumu šādi:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ (\text{g/km}),$$

kur:

— $CO_{2\ VH}$ ir deklarētā CO_2 emisijas vērtība verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (g/km) vai, attiecībā uz *OVC-HEV*, CO_2 emisijas vērtība uzlādi noturošā režīmā verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (g/km);

— vidējā ($CO_{2\ ratio}$) ir tāda, kā definēta I pielikumā.

9. pants

Testa apstākļi ceļa slodzes testiem

1. Ceļa slodzes testam piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde var izmantot jebkuru no mērīšanas metodēm, kas minētas ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikumā.

2. Ceļa slodzes testam izraudzītajam transportlīdzeklim demontē visas palīgiekārtas un jebkādu aprīkojumu, kura nebija pirmās reģistrācijas laikā. Transportlīdzekļa degvielas tvertnes piepilda par vismaz 90 % no to ietilpības. Transportlīdzeklis ir aprīkots ar standartaprīkojumu saskaņā ar ražotāja specifikācijām, ar 100 kg papildu masu un ar transportlīdzekļa noslodzi imitējošu masu, kas definēta ANO Noteikumu Nr. 154 3.2.26. punktā. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka šādi vai it kā šādi sagatavota transportlīdzekļa masu, kas tiks uzskatīta par ceļa slodzes testa laikā noteikto masu.

3. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nodrošina, ka ceļa slodzes testam izraudzītā transportlīdzekļa riepas atbilst visiem šādiem nosacījumiem:

a) tās pieder vienai un tai pašai energoefektivitātes klasei, kas reģistrēta atbilstības sertifikātā;

b) tās atbilst ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikuma 4.2.2.2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

Kā alternatīvu a) apakšpunkta nosacījumiem piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde var ceļa slodzes koeficientam f_0 piemērot korekciju, kā noteikts III pielikumā. Tad $f_{0,\ measured,\ corrected}$ uzskata par f_0, kas noteikts ceļa slodzes testa laikā.

4. Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nodrošina, ka ceļa slodzes testa laikā katra testa transportlīdzekļa augstuma vadība un aktīvi radiatora režģa aizvari, kā arī citas kustināmas aerodinamiskas virsbūves daļas, kas dinamiski maina tā aerodinamisko pretestību, darbojas saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikuma 4.2.1.5. punktā noteiktajām prasībām.

10. pants

Atsevišķa testa transportlīdzekļa ceļa slodzes testa rezultāts

1. Katram atsevišķam testa transportlīdzeklim, izņemot *OVC-HEV*, kam veic ceļa slodzes testu, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde aprēķina CO_2 emisijas vērtību ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$), vadoties pēc ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un testa masas, kas ceļa slodzes testa laikā noteikta, piemērojot ANO Noteikumu Nr. 154 B7. pielikumā vai attiecīgā gadījumā B8. pielikumā noteiktās metodes, izmantojot izmērītās CO_2 emisijas vērtības transportlīdzeklim ar vismazāko vērtību un transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību.

2. Katram *OVC-HEV*, kam veic ceļa slodzes testu, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde aprēķina $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$, vadoties pēc ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un testa masas, kas ceļa slodzes testa laikā noteikta, piemērojot ANO Noteikumu Nr. 154 B8. pielikumā noteiktās metodes, izmantojot interpolācijas līniju, kas atbilst uzlādi noturošam režīmam.

3. Ja interpolācijas metode netika izmantota, $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ aprēķina, vadoties pēc ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un testa masas, kas ceļa slodzes testa laikā noteikta atbilstoši IV pielikumam.

4. Katram atsevišķam testa transportlīdzeklim, kam veic ceļa slodzes testu, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka ceļa slodzes testa rezultātu ($CO_{2\ \text{ratio}}$) kā $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$, kas noteikts saskaņā ar šā panta 1.–3. punktu, attiecību pret kombinētās CO_2 emisijas vērtību vai, ja tas ir *OVC-HEV*, pret kombinētās uzlādi noturošas CO_2 emisijas vērtību, kas reģistrēta dotā transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 49. ierakstā ($CO_{2,\ CoC}$).

11. pants

Ceļa slodzes testa rezultātu statistiskā izvērtēšana un novirzes lieluma aprēķināšana

1. Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde izvērtē ceļa slodzes testa rezultātus, kas iegūti saskaņā ar 10. pantu, lai, izmantojot I pielikumā noteikto metodi, noteiktu, vai ceļa slodzes saimei, kam veic ceļa slodzes testus, ir novirzes no CO_2 emisijas vērtībām, vai to nav.

2. Ja ceļa slodzes saime neiztur I pielikumā noteikto statistisko izvērtēšanu, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde nosaka novirzes no CO_2 emisijas vērtībām lielumu šādi:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ (\text{g/km}),$$

kur:

— $CO_{2\ \text{VH}}$ ir deklarētā CO_2 emisijas vērtība verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (g/km) vai, attiecībā uz *OVC-HEV*, CO_2 emisijas vērtība uzlādi noturošā režīmā verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (g/km);

— vidējā ($CO_{2\ \text{ratio}}$) ir tāda, kā definēta I pielikumā.

12. pants

Testa apstākļi mākslīgu stratēģiju testiem

Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde verificē mākslīgu stratēģiju esību testa transportlīdzekļos, kas izraudzīti saskaņā ar 4. punktu, veicot šādus testus:

(a) testu uz dinamometriskā stenda;

(b) testu uz dinamometriskā stenda, kā noteikts ANO Noteikumu Nr. 154 B6. pielikumā, veicot testa posmus citādā secībā, vai jebkādu citu testu, kad testēšanas apstākļi neizraisa būtiskas izmaiņas transportlīdzekļa un/vai tā apakšsistēmu fiziskajā reakcijā bez mākslīgām stratēģijām;

(c) emisiju reālos braukšanas apstākļos testu uz ceļa, kā noteikts Regulas (ES) 2017/1151 IIIA pielikumā, vai jebkādu citu testu uz ceļa, kas varētu norādīt uz mākslīgas stratēģijas esību;

(d) tests uz dinamometriskā stenda ar mērķi imitēt testu uz ceļa, kas veikts saskaņā ar c) punktu.

13. pants

Mākslīgu stratēģiju testa rezultātu izvērtēšana un novirzes lieluma aprēķināšana

1. Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde izvērtē to testu rezultātus, kas veikti saskaņā ar 12. pantu, lai novērtētu mākslīgu stratēģiju esības risku testa transportlīdzeklī, salīdzinot:

a) 12. panta b) punktā minētajā testā iegūtās CO_2 emisijas vērtības ar 12. panta a) punktā minētajā testā iegūtajām;

b) 12. panta c) punktā minētajā testā iegūtās CO_2 emisijas vērtības, dalītas ar ciklā vajadzīgo enerģiju, ar 12. panta a) punktā minētajā testā iegūtajām;

c) 12. panta d) punktā minētajā testā iegūtās CO_2 emisijas vērtības, dalītas ar ciklā vajadzīgo enerģiju, ar 12. panta c) punktā minētajā testā iegūtajām.

2. Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde testa ziņojumā apraksta kritērijus, kas izmantoti šajā izvērtēšanā, uzskatot, ka mākslīgas stratēģijas ir jebkāda programmatūra, vadības loģika, aparatūra vai sastāvdaļa transportlīdzeklī vai saistīta ar transportlīdzekli, kas mazina transportlīdzekļa CO_2 emisijas vai degvielas patēriņa vērtības testos, kas veikti emisiju tipa apstiprināšanas nolūkā, bet kas konsekventi nedarbojas transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā, ņemot vērā apstākļu atšķirības, ja vien to neprasa tiesību akti vai to nepamato nepieciešamība aizsargāt transportlīdzekli pret tūlītēju bojājumu vai transportlīdzekļa drošas darbības nodrošināšana.

3. Ja, pamatojoties uz saskaņā ar 1. punktu veikto izvērtējumu, piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde novērtē mākslīgu stratēģiju esības risku testa transportlīdzeklī kā augstu, tā papildus testiem, ko veic saskaņā ar 12. pantu, norāda un izpilda specifisku testa programmu, lai identificētu jebkādas mākslīgas stratēģijas esību vai neesību.

4. Ja piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde identificē mākslīgu stratēģiju esību, tā nosaka CO_2 emisijas vērtību novirzes lielumu, salīdzinot CO_2 emisijas vērtību, kas iegūta ar un bez mākslīgas stratēģijas. Ja minētās novirzes lielumu nevar noteikt, pamatojoties uz testiem, ko veic saskaņā ar 12. pantu, un attiecīgā gadījumā uz 3. punktu, CO_2 emisijas vērtību novirzes lielums ir 10 % no CO_2 emisijas vērtības, kāda tā ir verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību, vai attiecībā uz *OVC-HEV* – 10 % no CO_2 emisijas vērtības, kāda tā uzlādi noturošā režīmā ir verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību; abos gadījumos tās minimums ir 14 g/km.

14. pants

Testa ziņojums

1. Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde Deleģētās regulas (ES) 2023/2867 5. panta 1. punktā minētajos testa ziņojumos iekļauj vismaz šādu informāciju par katru testēto verifikācijas ekspluatācijā saimi un par katru testa veidu:

a) veiktā testa veidu;

b) transportlīdzekļa kontrolsarakstu;

c) testa apstākļus;

d) testa rezultātus par katru atsevišķo testa transportlīdzekli;

e) testa rezultātu statistisko izvērtējumu;

f) attiecīgā gadījumā novirzes lieluma aprēķinu;

g) mākslīgu stratēģiju testa gadījumā: testa rezultātu izvērtēšanai izmantotos kritērijus.

2. Testa ziņojumu 20 darbdienu laikā pēc testu pabeigšanas dara pieejamu attiecīgo transportlīdzekļu ražotājam, un testa ziņojumu par katru atsevišķo testa transportlīdzekli augšupielādē šifrētā formātā šim nolūkam izveidotā Komisijas serverī kopā ar šādiem datiem:

a) V pielikuma 1) punktā norādītajiem datiem par katru veikto testu uz dinamometriskā stenda un mākslīgu stratēģiju testu;

b) V pielikuma 2) punktā norādītajiem datiem par katru veikto ceļa slodzes testu.

Datus un parametrus, kas norādīti a) un b) apakšpunktā, nepublicē.

Ja visi dati par visiem testētajiem verifikācijas ekspluatācijā saimes transportlīdzekļiem ir pareizi augšupielādēti, par to no Komisijas servera tiek nosūtīts apliecinājums struktūrai, kas veica augšupielādi.

15. pants

Piešķīrējas tipa apstiprinātājas iestādes slēdzieni

1. Ja verifikācijas ekspluatācijā rezultāti liecina, ka CO_2 emisijas vērtību novirzes nav, piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde izdara attiecīgu slēdzienu un to pievieno testa ziņojumam.

2. Ja verifikācijas ekspluatācijā rezultāti liecina par CO_2 emisijas vērtību novirzi, ražotājs drīkst apstrīdēt rezultātus 20 darbdienu laikā pēc testa ziņojuma saņemšanas, iesniedzot pierādījumus par atbilstības sertifikātā reģistrēto CO_2 emisijas vērtību atbilstību verifikācijas ekspluatācijā rezultātu vērtībām.

Ja iebildumu nav, uzskata, ka ražotājs ir pieņēmis verifikācijas ekspluatācijā rezultātus.

3. Ņemot vērā informāciju, ko ražotājs sniedzis atbilstīgi 2. punktam, piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde izdara slēdzienu par to, vai verifikācija ekspluatācijā ir vai nav identificējusi verifikācijas ekspluatācijā CO_2 emisijas vērtību un atbilstības sertifikātos reģistrēto vērtību neatbilstību, vai mākslīgu stratēģiju esību.

Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde nosūta savu slēdzienu attiecīgajam ražotājam un Komisijai ne vēlāk kā 40 darbdienas pēc ražotāja informēšanas saskaņā ar 2. punktu.

4. Piešķīrējas tipa apstiprinātājas iestādes slēdzieni, kas minēti 3. punktā, satur vismaz šādas ziņas:

a) ja piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde konstatē, ka nav neatbilstības starp attiecīgajām CO_2 emisijas vērtībām, vai ja tā nevar konstatēt mākslīgu stratēģiju esību:

   i) verifikācijas ekspluatācijā saimi, transportlīdzekļa interpolācijas saimes un, ja tās slēdziena pamatā ir ceļa slodzes testa rezultāti, attiecīgo ceļa slodzes saimi;

   ii) pamatojumu tās secinājumiem, ka verifikācijas ekspluatācijā rezultātā konstatētās novirzes neizraisa neatbilstību;

b) ja piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde konstatē neatbilstību starp attiecīgajām CO_2 emisijas vērtībām vai mākslīgu stratēģiju esību:

   i) verifikācijas ekspluatācijā saimi, transportlīdzekļa interpolācijas saimes un, ja tās slēdziena pamatā ir ceļa slodzes testa rezultāti, attiecīgo ceļa slodzes saimi;

   ii) CO_2 emisijas vērtību novirzes lielumu;

   iii) identificētās mākslīgās stratēģijas, ja attiecināms.

5. Pirms katra kalendārā gada 1. marta piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde publicē pārskatu par iepriekšējā gadā veiktajām verifikācijām ekspluatācijā un tajā gadā izdotajiem slēdzieniem, kā minēts 1. un 3. punktā, izmantojot VI pielikumā noteikto formātu. Attiecībā uz verifikācijas ekspluatācijā testiem, par kuriem pirms pārskata publicēšanas slēdziens nav izdarīts, slēdzienu iekļauj nākamajā ikgadējā pārskatā.

16. pants

Ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju korekcija

1. Ja piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde ir izdevusi slēdzienu, kas minēts 15. panta 4. punkta b) apakšpunktā, Komisija, pamatojoties uz minētajā slēdzienā iekļauto informāciju, vidējo īpatnējo CO_2 emisiju provizoriskajā aprēķinā, ko tā veic saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 7. panta 4. punktu un paziņo ražotājam saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 7. panta 5. punktu, piemēro CO_2 emisijas vērtību noviržu lielumu attiecībā uz kalendāro gadu, kurā slēdziens izdots, un uz turpmākajiem kalendārajiem gadiem.

2. Komisija piemēro CO_2 emisijas vērtību noviržu lielumu, kāds norādīts slēdzienā, kas minēts 15. panta 4. punkta b) apakšpunktā, arī ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju korekcijai attiecībā uz desmit kalendārajiem gadiem pirms tā gada, kurā slēdziens izdots, bet ne agrāk kā uz 2021. kalendāro gadu. Komisija attiecīgi groza īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 9. panta 1. punktu.

17. pants

Pārskatīšana

Komisija līdz 2026. gada beigām novērtē vajadzību palielināt verifikācijas ekspluatācijā saimju minimālo skaitu, kas katru gadu jāizraugās saskaņā ar 3. panta 1. punktu, jo īpaši ņemot vērā:

a) to verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaitu, kam piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde izdevusi emisiju tipa apstiprinājumus iepriekšējos gados;

b) to transportlīdzekļu skaitu, kas no katras verifikācijas ekspluatācijā saimes testēti saskaņā ar 4. pantu;

c) testēšanas iekārtu pieejamību un šādas pieejamības attīstības prognozi.

18. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2023. gada 15. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

Testa uz dinamometriskā stenda un ceļa slodzes testa rezultātu statistiskā izvērtēšana

1. **Sākumpunkts**

Statistiskās izvērtēšanas sākumpunkts ir $CO_{2\ ratio}$ vērtības, kas trim atsevišķiem testa transportlīdzekļiem (N=3) aprēķinātas saskaņā ar 7. panta 2. un 3. punktu attiecībā uz testa uz dinamometriskā stenda rezultātiem un saskaņā ar 10. panta 4. punktu attiecībā uz ceļa slodzes testa rezultātiem.

Kritēriji, kas noteikti 2) punktā, nosaka, vai ir jātestē papildu transportlīdzekļi.

2. **Statistiskie parametri**

Attiecībā uz testēto transportlīdzekļu kopskaitu (N) nosaka testa rezultātu vidējo vērtību (X_{tests}) un standartnovirzi (s):

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

un

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

kur

x_i ir $CO_{2\ ratio}$ vērtība, kas aprēķināta atsevišķam testa transportlīdzeklim i saskaņā ar 7. panta 2. un 3. punktu attiecībā uz testa uz dinamometriskā stenda rezultātiem un saskaņā ar 10. panta 4. punktu attiecībā uz ceļa slodzes testa rezultātiem.

3. **Izvērtēšana**

Attiecībā uz sākotnēji testētajiem trim transportlīdzekļiem un pēc katra testētā papildu transportlīdzekļa X_{tests} vērtību novērtē, kā izklāstīts turpmāk, lai iegūtu vienu no šādiem slēdzieniem par verifikācijas ekspluatācijā saimi vai ceļa slodzes saimi:

1) saime ir izturējusi testu, ja: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$

2) saime nav izturējusi testu, ja: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$

3) testēt papildu transportlīdzekli, ja: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$

kur:

t_P un t_F ir norādīti turpmāk tabulā,

s ir saskaņā ar 2) punktu noteiktā standartnovirze,

A ir 1,02 attiecībā uz testa uz dinamometriskā stenda rezultātiem,

A ir 1,03 attiecībā uz ceļa slodzes testa rezultātiem,

A ir 1,08 attiecībā uz ceļa slodzes testa rezultātiem saimēm, kas testētas 2024. vai 2025. gadā.

Tabula

Izturēta/neizturēta testa slēdziena parametru t vērtības

Testēto transportlīdzekļu skaits	t_P	t_F
3	2,2655	Vislielākā vērtība 1,1062 un (0,02 / s) ([1])
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

([1]) Kur *s* ir saskaņā ar 2) punktu noteiktā standartnovirze.

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

4. **Novirzes lieluma aprēķināšana**

Novirzes lieluma aprēķināšanai vidējo ($CO_{2\ ratio}$) definē kā X_{tests} attiecībā uz testēto transportlīdzekļu kopskaitu pēc tam, kad saime testu nav izturējusi saskaņā ar 3) punktu:

vidējā ($CO_{2\ ratio}$) = X_{tests}

II PIELIKUMS

Verifikācijas ekspluatācijā testiem izraudzīto transportlīdzekļu kontrolsaraksts

"Izslēgšanas kritērijs" nozīmē to, ka transportlīdzekli nevar izraudzīties verifikācijas ekspluatācijā testam, ja izpildās aprakstītais nosacījums (atbilde uz jautājumu ir "jā").

"Konfidenciāla" nozīmē to, ka piešķīrējai tipa apstiprinātājai iestādei šī informācija pienācīgi jāuzglabā, bet to neiekļauj Komisijai iesniegtajā testa ziņojumā.

1. **Transportlīdzekļa raksturlielumi**

1.1. Reģistrē un testa ziņojumā iekļauj šādu informāciju.

1.1.1.	*VIN*:	KONFIDENCIĀLA
1.1.2.	Nobraukums:	
1.1.3.	Pirmās reģistrācijas datums:	
1.1.4.	*TAN* (transportlīdzekļa kopējā tipa apstiprinājuma numurs):	
1.1.5.	Emisiju tipa apstiprinājuma numurs:	
1.1.6.	*VFN* (transportlīdzekļu interpolācijas saimes identifikators):	
1.1.7.	Ceļa slodzes saimes identifikators:	
1.1.8.	Riepu ražotāja nosaukums, riepas tips un riepas identifikācijas numurs (kad pieejams)	

1.2. Pārbauda šādus izslēgšanas kritērijus:

		Jā/Nē
1.2.1.	Nobraukums: *Vai nobraukums ir mazāks nekā 3 000 km vai lielāks nekā 100 000 km?*	
1.2.2.	Pirmās reģistrācijas datums: *Vai datums ir vairāk nekā piecus gadus pirms transportlīdzekļa izraudzīšanās datuma?*	

2. **Transportlīdzekļa īpašnieka/lietotāja aptauja**

(Īpašnieks nezina atbilžu sekas)

2.1. Reģistrē šādu informāciju.

2.1.1.	Īpašnieka vārds	KONFIDENCIĀLA
2.1.2.	Kontaktinformācija (adrese / tālruņa numurs)	KONFIDENCIĀLA

2.2. Pārbauda šādus izslēgšanas kritērijus:

	Transportlīdzekļa neatļauta lietošana	**Jā/Nē**
2.2.1.	Vai ar transportlīdzekli vestas smagas kravas, kas pārsniedz ražotāja specifikācijas?	

2.2.2.	Vai transportlīdzeklis ticis izmantots sacīkstēm vai motoru sportā?	
2.2.3.	Vai transportlīdzeklis ir braucis valstī, kas nav ES dalībvalsts, vairāk nekā 10 % no braukšanas laika?	
2.2.4.	Vai transportlīdzeklis jebkad ticis lietots ar nepareiza veida degvielu (piem., benzīnu dīzeļdegvielas vietā) vai ar komerciāli nepieejamu ES kvalitātes degvielu (no melnā tirgus vai ar degvielu maisījumu)?	
2.2.5.	Vai ir izmantota ražotāja neapstiprināta degvielas piedeva?	
	Neatļauti remontdarbi	
2.2.6.	Vai transportlīdzeklis ir uzturēts neatbilstoši ražotāja instrukcijām?	
2.2.7.	Vai ir bijuši neatļauti un būtiski motora vai transportlīdzekļa remontdarbi?	
2.2.8.	Vai transportlīdzeklis ir bijis iesaistīts nopietnā ceļu satiksmes negadījumā?	
	Neatļautas izmaiņas	
2.2.9.	Vai ir veikta jaudas palielināšana/individualizēšana?	
2.2.10.	Vai kāda emisiju pēcapstrādes sistēmas daļa bijusi pastāvīgi demontēta?	
2.2.11.	Vai bijušas uzstādītas neatļautas ierīces (urīnvielas pretdarbības viela, emulators utt.)?	

3. **Transportlīdzekļa izpēte**

3.1. Testa ziņojumā iekļauj šādu informāciju.

3.1.1.	Spēka pārvada vadības moduļa kalibrācijas daļas numurs un kontrolsumma	
3.1.2.	*OBD* diagnostika	Nolasa diagnostikas traucējumu kodus un izdrukā kļūdu žurnālu ([1])
3.1.3.	*OBD* apkopes režīma 09 pieprasījums	Nolasa apkopes režīmu 09 un reģistrē informāciju
3.1.4.	*OBD* režīms 07	Nolasa apkopes režīmu 07 un reģistrē informāciju
3.1.5.	Testētā transportlīdzekļa attēli, tai skaitā virsbūves apakšas	

Piezīme. *Visas pārbaudes, kam vajadzīgi* OBD *savienojumi, jāveic pirms un pēc emisijas testa*.

([1]) Ar *OBD* diagnosticē visas sistēmas, un "Kļūdu žurnāli / konstatētā un diagnosticētā informācija" ir daļa no testa ziņojuma. Tas garantē, ka var pareizi konstatēt kļūdas ar netiešu ietekmi uz emisijām.

3.2. Pārbauda šādus izslēgšanas kritērijus:

		Jā/Nē
3.2.1.	Vai ir aktivēti jebkādi brīdinājuma gaismas signāli kontrolmērinstrumentu panelī, kas norāda uz transportlīdzekļa vai izplūdes pēcapstrādes sistēmas darbības traucējumu, ko nevar atrisināt parastu uzturēšanas darbu ietvaros? (Darbības traucējuma indikācijas gaismas signāls, motora apkopes gaismas signāls utt.?)	
3.2.2.	Vai ir jebkāds aerodinamikas pēcpārdošanas pārveidojums, ko nevar demontēt pirms testēšanas (Piezīme: jumta kastes, kravas statņus, spoilerus utt. var demontēt)? Vai trūkst standarta aerodinamisko sastāvdaļu (priekšējie deflektori, difuzori, sadalītāji utt.)?	(Izslēgšanas kritērijs tikai ceļa slodzes testiem)

3.3. Transportlīdzekli tik un tā drīkst izraudzīties ar nosacījumu, ka pirms verifikācijas ekspluatācijā testā tiek veiktas pienācīgas darbības, ja neizpildās šādi nosacījumi.

	Veikt šādas pārbaudes	**Identificētais jautājums un veicamā rīcība**
3.3.1.	Līmenis degvielas tvertnē	*Ja DEG degvielas rezerves gaismas indikācija, papildina degvielu pirms testa.*
3.3.2.	AdBlue	*Ja pēc motora iedarbināšanas deg SCR gaismas indikācija, būtu jāpielej AdBlue vai jāveic remontdarbi pirms transportlīdzekļa izmantošanas testēšanai.*
3.3.3.	Gaisa filtrs un eļļas filtrs *Pārbauda piesārņojumu un bojājumu*	*Ja ir bojājums vai liels piesārņojums, vai atlikuši mazāk nekā 800 km līdz nākamajai ieteicamajai nomaiņai, filtrus nomaina.*
3.3.4.	Pārbauda šķidrumu līmeni un specifikāciju *Pārbauda maks. un min. līmeņus (motora eļļas, dzeses šķidruma)*	*Ja zem minimuma, papildina.* *Ja atšķirīgas specifikācijas, nomaina.*
3.3.5.	Aizdedzes vads (benzīns) *Pārbauda aizdedzes sveces, vadus utt.*	*Ja ir bojājumi, nomaina.*
3.3.6.	Apkope *Pārbauda, vai līdz nākamajai plānotajai apkopei atlicis mazāk nekā 800 km*	*Ja tā, veic apkopi.*
3.3.7.	TIKAI ceļa slodzes testiem *Pārbauda, vai riteņu ģeometrija un transportlīdzekļa augstums/klīrenss, ja tas regulējams, neiekļaujas pieļaujamajā diapazonā.*	*Ja tā, iestata riteņu ģeometriju un transportlīdzekļa augstumu/klīrensu vajadzīgajā diapazonā.*
3.3.8.	TIKAI transportlīdzekļiem ar nobraukumu lielāku nekā 40 000 km vai vecākiem nekā divi gadi	*Nomaina zemsprieguma akumulatoru bateriju ar jaunu, līdzvērtīgu akumulatoru bateriju.*

III PIELIKUMS

Ceļa slodzes koeficienta f_0 korekcija

1. solis: pārrēķina $f_{0,CoC}$.

i) **Ja atsevišķā transportlīdzekļa ceļa slodzes noteikšanai izmantota interpolācijas metode:**

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

kur:

$f_{0,H}$	ir ceļa slodzes koeficients f_0 ceļa slodzes saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (N);
$f_{0,L}$	ir ceļa slodzes koeficients f_0 ceļa slodzes saimes transportlīdzeklim ar vismazāko vērtību (N);
TM_H	ir ceļa slodzes saimes transportlīdzekļa ar vislielāko vērtību testa masa (kg);
TM_L	ir ceļa slodzes saimes transportlīdzekļa ar vismazāko vērtību testa masa (kg);
TM_{CoC}	ir transportlīdzekļa testa masa, kas reģistrēta atbilstības sertifikātā (kg);
$RR_{new\ tyre}$	ir izraudzītā ekspluatācijā esošā transportlīdzekļa riepu rites pretestība, kā definēts Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma A4/2. tabulā (kg/tonna);
RR_H	ir ceļa slodzes saimes transportlīdzekļa ar vislielāko vērtību riepu faktiskā rites pretestība (kg/tonna);
RR_L	ir ceļa slodzes saimes transportlīdzekļa ar vismazāko vērtību riepu faktiskā rites pretestība (kg/tonna);

ii) **Ja atsevišķā transportlīdzekļa ceļa slodzes noteikšanai nav izmantota interpolācijas metode:**

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

kur:

$f_{0,\,r}$	ir ceļa slodzes koeficients f_0 ceļa slodzes matricas saimi reprezentējošam transportlīdzeklim vai ceļa slodzes saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (N);
TM_r	ir testa masa ceļa slodzes matricas saimi reprezentējošam transportlīdzeklim vai ceļa slodzes saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (kg);
TM_{CoC}	ir transportlīdzekļa testa masa, kas reģistrēta atbilstības sertifikātā (kg);
$RR_{new\ tyre}$	ir izraudzītā ekspluatācijā esošā transportlīdzekļa riepu rites pretestība, kā definēts Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma A4/2. tabulā (kg/tonna);
RR_r	ir riepu faktiskā rites pretestība ceļa slodzes matricas saimi reprezentējošam transportlīdzeklim vai ceļa slodzes saimes transportlīdzeklim ar vislielāko vērtību (kg/tonna).

2. solis: koriģē $f_{0,\ measured}$:

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

kur:

$f_{0,\ measured}$ ir izmērītais ceļa slodzes koeficients f_0 (N);

$f_{0,\ CoC}$ ir atbilstības sertifikātā reģistrētais ceļa slodzes koeficients f_0 (N);

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ ir 1. solī aprēķinātais ceļa slodzes koeficients f_0 (N).

IV PIELIKUMS

$CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ aprēķināšana, ja interpolācijas metode nebija izmantota

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

kur:

CED_{CoC}: ir ciklā vajadzīgā enerģija, aprēķināta no ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un atbilstības sertifikātā reģistrētās testa masas saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 154 B7. pielikuma 5. punktu (kJ);

$CED_{in-service\ verification}$: ir ciklā vajadzīgā enerģija, aprēķināta no ceļa slodzes koeficientiem f_0, f_1, f_2 un ceļa slodzes testa laikā noteiktās testa masas (kJ)

a: ir turpmāk tabulā norādītā vērtība (g/km/kJ).

Degvielas veids	*a*
dīzeļdegviela	0,009
benzīns	0,010
sašķidrināta naftas gāze	0,008
dabasgāze	0,007

V PIELIKUMS

Verifikācijas ekspluatācijā testa dati, kas jāpaziņo

1. **Verifikācijas ekspluatācijā testa dati, kas jāpaziņo par testu uz dinamometriskā stenda vai par mākslīgo stratēģiju testu**

Dati, kas ir jāpaziņo, ir dati, kas norādīti Īstenošanas regulas (ES) 2021/392 pielikuma 2. tabulā, kur šīs regulas vajadzībām visas atsauces uz transportlīdzekli H un L ir jāsaprot kā atsauces uz atsevišķo testa transportlīdzekli un visas atsauces uz tipa apstiprināšanas dokumentāciju ir jāsaprot kā atsauces uz konkrētiem ierakstiem minētā transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā.

Turklāt jāpaziņo šādi dati.

Nr.	Parametri	Mērvienība	Avots	Piezīmes
1.	Citas interpolācijas saimes, kas ir daļa no tās pašas verifikācijas ekspluatācijā saimes	-	Regulas (ES) 2017/1151 I pielikuma 8.a papildinājuma 2.1.1.2.1. punkts (tabulas pirmās trīs rindas)	Pamatojoties uz to pašu 1. tipa testu, proti, uz tām pašām paziņotajām "izmērītās vērtības", "ātruma un attāluma koriģēto vērtību" un "*RCB* korekcijas koeficienta" vērtībām
2.	Transportlīdzekļu skaits	-	-	Transportlīdzekļu secība (1., 2., 3., …10.) statistiskajā izvērtējumā
3.	Testēto transportlīdzekļu kopskaits	-	-	To transportlīdzekļu kopskaits, kas iekļauti I pielikumā aprakstītajā statistiskajā izvērtējumā
4.	Ceļa slodzes saimju vai ceļa slodzes matricas saimju skaits	-	0.2.3.4. vai 0.2.3.5. ieraksts atbilstības sertifikātā	Testētā transportlīdzekļa ceļa slodzes vai ceļa slodzes matricas saime
5.	Emisiju tipa apstiprinājuma numurs	-	Tipa apstiprinājuma dokumentācijas daļa	Testētā transportlīdzekļa interpolācijas saimes emisiju tipa apstiprinājuma numurs
6.	Transportlīdzekļa kopējā tipa apstiprinājuma numurs	-	0.11. ieraksts atbilstības sertifikātā	Transportlīdzekļa kopējā tipa apstiprinājuma identifikators, kā definēts Regulas (ES) 2020/683 IV pielikumā
7.	Ekvivalentais kombinētais kopējais pilnuzlādes nobraukums (*EAER*) – *CoC*	km	5.2. ieraksts atbilstības sertifikātā	Tikai *OVC-HEV*
8.	Patērētā degviela kopā (darbmūžā)	l	Īstenošanas regulas (ES) 2021/392 pielikuma 1. tabula	No transportlīdzekļa iegūtie *OBFCM* dati
9.	Kopumā nobrauktais attālums (darbmūžā)	km	idem	idem
10.	Kopumā patērētā degviela akumulēto enerģiju patērējošā ekspluatācijā (darbmūžā)	l	idem	*idem*, tikai *OVC-HEV*

11.	Kopumā patērētā degviela vadītāja izvēles uzlādi palielinošā ekspluatācijā (darbmūžā)	l	idem	idem
12.	Kopumā nobrauktais attālums akumulēto enerģiju patērējošā ekspluatācijā ar izslēgtu motoru (darbmūžā)	km	idem	idem
13.	Kopumā nobrauktais attālums akumulēto enerģiju patērējošā ekspluatācijā ar ieslēgtu motoru (darbmūžā)	km	idem	idem
14.	Kopumā nobrauktais attālums vadītāja izvēles uzlādi palielinošā ekspluatācijā (darbmūžā)	km	idem	idem
15.	Akumulatoru baterijai no elektrotīkla kopumā pievadītā enerģija (darbmūžā)	kWh	idem	idem
16.	Testa uz dinamometriskā stenda rezultāts (CO_2 attiecība)	-	7. panta 2. punkts; *OVC-HEV*: 7. panta 3. punkts	-

2. **Verifikācijas ekspluatācijā testa dati, kas jāpaziņo par ceļa slodzes testu**

Nr.	Parametri	Mērvienība	Avots	Piezīmes
1.	Ceļa slodzes saimes vai ceļa slodzes matricas saimes numurs	-	0.2.3.4. vai 0.2.3.5. ieraksts atbilstības sertifikātā	
2.	Transportlīdzekļa interpolācijas saimes numurs		0.2.3.1. ieraksts atbilstības sertifikātā	
3.	Citas interpolācijas saimes, kas ir daļa no tās pašas ceļa slodzes / ceļa slodzes matricas saimes	-	-	Uzskaita visus transportlīdzekļa interpolācijas saimes numurus
4.	Transportlīdzekļu skaits	-	-	Transportlīdzekļu secība (1., 2., 3., …10.) statistiskajā izvērtējumā
5.	Testēto transportlīdzekļu kopskaits	-		To transportlīdzekļu kopskaits, kas iekļauti I pielikumā aprakstītajā statistiskajā izvērtējumā
6.	Emisiju tipa apstiprinājuma numurs	-	Tipa apstiprinājuma dokumentācija	Testētā transportlīdzekļa interpolācijas saimes emisiju tipa apstiprinājuma numurs
7.	Transportlīdzekļa kopējā tipa apstiprinājuma numurs	-	0.11. ieraksts atbilstības sertifikātā	-
8.	Testēšanas iekārta (nosaukums / atrašanās vieta)	-	-	-

9.	Transportlīdzekļa kategorija un klase	-	-	M1 vai N1 1., 2. vai 3. klase
10.	Transportlīdzekļa nobraukums	km	-	Transportlīdzekļa odometra rādījums pirms ceļa slodzes testa
11.	Testa metode	-	ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikums	Brīvskrējiens uz ceļa / griezes momenta mērītājs uz ceļa / plakanlentas dinamometrs aerodinamiskajā tunelī / dinamometriskais stends aerodinamiskajā tunelī
12.	Deklarētais ceļa slodzes koeficients f_0	N	47.1.3. ieraksts atbilstības sertifikātā	
13.	Deklarētais ceļa slodzes koeficients f_1	N/(km/h)	47.1.3. ieraksts atbilstības sertifikātā	
14.	Deklarētais ceļa slodzes koeficients f_2	$N/(km/h)^2$	47.1.3. ieraksts atbilstības sertifikātā	
15.	Deklarētā testa masa	kg	47.1.1. ieraksts atbilstības sertifikātā	
16.	Deklarētā ciklā vajadzīgā enerģija (*CED*)	kJ	ANO Noteikumu Nr. 154 B7. pielikuma 3.2.3.2.3. punkts	Ciklā vajadzīgā enerģija pilnā piemērojamajā *WLTC* klases ciklā, ko izmanto testētā transportlīdzekļa CO_2 emisijas interpolācijai
17.	Deklarētā CO_2 emisija	g/km	49.4. ieraksts atbilstības sertifikātā	Testētā transportlīdzekļa CO_2 emisijas vērtība; *OVC-HEV*: kombinētās uzlādi noturošās CO_2 emisijas vērtība
18.	Riepas izmēra apzīmējums (priekšā/aizmugurē)	-	-	Testa transportlīdzekļa riepu riepas kods (piem., P195/55R1685H)
19.	Deklarētā riepu rites pretestības klase (priekšā/aizmugurē)	-	35. ieraksts atbilstības sertifikātā	
20.	Riepu rites pretestības klase (priekšā/aizmugurē)	-	-	Ceļa slodzes testā izmantotās riepas rites pretestības klase vai faktiskā rites pretestība, ja riepas klase ir zemāka nekā A
22.	Vidējā temperatūra	°C	-	Ceļa slodzes testa laikā izmērītā vidējā temperatūra; tikai testos uz ceļa
23.	Vēja vidējais ātrums	m/s	-	Ceļa slodzes testa laikā izmērītais vēja vidējais ātrums; tikai testos uz ceļa

24.	Vidējais gaisa spiediens	kPa	-	Ceļa slodzes testa laikā izmērītais vidējais gaisa spiediens; tikai testos uz ceļa
25.	Transportlīdzekļa vidējā masa	kg	4.2.1.6. ieraksts ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikumā	Testētā transportlīdzekļa vidējā masa, izmērīta pirms un pēc ceļa slodzes noteikšanas procedūras
26.	Galīgais izmērītais ceļa slodzes koeficients f_0	N	ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikums	Galīgais izmērītais testētā transportlīdzekļa ceļa slodzes koeficients f_0 pēc visām korekcijām
27.	Galīgais izmērītais ceļa slodzes koeficients f_1	N/(km/h)	ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikums	Galīgais izmērītais testētā transportlīdzekļa ceļa slodzes koeficients f1 pēc visām korekcijām
28.	Galīgais izmērītais ceļa slodzes koeficients f_2	$N/(km/h)^2$	ANO Noteikumu Nr. 154 B4. pielikums	Galīgais izmērītais testētā transportlīdzekļa ceļa slodzes koeficients f2 pēc visām korekcijām
29.	Testa masa	kg	9. panta 2. punkts	
30.	Galīgā izmērītā ciklā vajadzīgā enerģija (*CED*)	kJ	ANO Noteikumu Nr. 154 B7. pielikuma 3.2.3.2.3. punkts	Ciklā vajadzīgā enerģija pilnā piemērojamajā *WLTC* klases ciklā, aprēķināta no izmērītajiem ceļa slodzes koeficientiem un testa masas (26.–29. ieraksts)
31.	Aprēķinātā CO_2 emisijas vērtība ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$)	g/km	10. panta 1. punkts	
32.	Ceļa slodzes testa rezultāts (CO_2 attiecība)	-	10. panta 4. punkts	

VI PIELIKUMS

Verifikācijas ekspluatācijā ikgadējā pārskata ziņošanas formāts

A. Vispārīga informācija

(1)	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	
(2)	Ikgadējā pārskata datums	
(3)	Attiecīgais gads	
(4)	To verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaits, kam iestāde izdevusi emisiju tipa apstiprinājumu trīs kalendārajos gados pirms verifikācijas ekspluatācijā	
(5)	Testējamo verifikācijas ekspluatācijā saimju minimālais skaits (= 3 % no (4) punkta)	
(6)	Testēto verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaits attiecīgajā gadā	

B. Testēšanai izraudzīto verifikācijas ekspluatācijā saimju saraksts

— Izraudzītās verifikācijas ekspluatācijā saimes identifikācijas numurs (*ISV ID*);

— Attiecīgais transportlīdzekļa ražotājs (*OEM*):

— būtu jāiekļauj visi ražotāji, kuriem tipa apstiprinātāja iestāde piešķīrusi emisijas tipa apstiprinājumu trīs iepriekšējos gados;

— Transportlīdzekļa interpolācijas saimju identifikatori katrai izraudzītajai verifikācijas ekspluatācijā saimei (*IP ID*);

— Verifikācijas ekspluatācijā saimju izraudzīšanās pamatojums(-i) (Pamatojums):

— "pierādījums", ja izraudzīšanās pamatā ir 3. panta 2. punkta a) apakšpunkts;

— "riska novērtējums", ja pamatā ir 3. panta 2. punkta b) apakšpunkts;

— "cits", ja ir cits pamatojums; to norāda zemsvītras piezīmē.

ISV ID	OEM	Transportlīdzekļa interpolācijas saimes identifikatori (*IP ID*)	Pamatojums
1.			
2.			
3.			
…			

C. Verifikācijas ekspluatācijā testa rezultātu kopsavilkums

— Testa veids: uz dinamometriskā stenda (*CDM*), ceļa slodzes (*RL*) vai mākslīgu stratēģiju (*AS*);

— Testējamo verifikācijas ekspluatācijā saimju minimālais skaits pa testa veidiem (min.), aprēķināts saskaņā ar 4. panta 1. punktu, kā procenti no testēto verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaita (šā pielikuma A(6) punkts);

— Testēto verifikācijas ekspluatācijā saimju kopskaits pa testa veidiem (Kopskaits);

— Slēdzienu kopskaits pa testa veidiem:

— nav neatbilstības (Izturēts);

— ir neatbilstība (Nav izturēts);

— vēl nav slēdziena (Procesā).

Testa veids	Min.	Kopā	Izturēts	Nav izturēts	Procesā
CDM tests (75 %)					
RL tests (50 %)					
AS tests (25 %)					

D. Verifikācijas ekspluatācijā testa detalizēti rezultāti attiecīgajā gadā

— Izraudzītās verifikācijas ekspluatācijā saimes identifikācijas numurs (*ISV ID*);

— Attiecīgais ražotājs (*OEM*);

— Veiktā testa veids (Testa veids): uz dinamometriskā stenda (*CDM*), ceļa slodzes (*RL*) vai mākslīgu stratēģiju (*AS*);

— Testa sākuma datums (Sākuma datums) saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2023/2867 5. panta 2. punktu;

— Testu veicošās(-o) organizācijas(-u) nosaukums(-i) (piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde vai tehniskais dienests) (*GTAA*/*TS*);

— Testēto transportlīdzekļu skaits (#transportlīdzekļi);

— Katra atsevišķā testa transportlīdzekļa testa rezultāts ($CO_{2,\ ratio}$);

— Testa slēdziens (Slēdziens/Novirze), proti, "Izturēts", "Nav izturēts" vai "Procesā", tai skaitā novirzes lielums, ja "Nav izturēts";

— Testa ziņojuma atsauces numurs (Testa ats.);

— Slēdziena atsauces numurs (Slēdziena ats.).

ISV ID	OEM	Testa veids	Sākuma datums	GTAA/ TS	# transportlīdzekļi	$CO_{2,ratio}$	Slēdziens/Novirze	Testa ats.	Slēdziena ats.
1.									
2.									
3.									
…									

E. Verifikācijas ekspluatācijā to testu detalizēti rezultāti, attiecībā uz kuriem iepriekšējā ikgadējā pārskatā slēdziens paziņots kā "Procesā"

Attiecīgais gads	ISV ID	OEM	Testa veids	Sākuma datums	GTAA/TS	# transportlīdzekļi	$CO_{2,ratio}$	Slēdziens/Novirze	Testa ats.	Slēdziena ats.
…	…									