Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2023/2866

18.12.2023

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/2866

z 15. decembra 2023,

ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 určením postupov vykonávania overovania hodnôt emisií CO_2 a spotreby paliva osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v prevádzke (overovanie v prevádzke)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 ([1]), a najmä na jeho článok 7 ods. 9 tretí pododsek a článok 13 ods. 4 prvý pododsek,

keďže:

(1) Na základe článku 13 nariadenia (EÚ) 2019/631 sa vyžaduje, aby Komisia overovala hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva vozidiel v prevádzke.

(2) S cieľom zaistiť reprezentatívnosť overovania v prevádzke by udeľujúce schvaľovacie úrady mali vybrať minimálny počet radov vozidiel, ktoré sa majú podrobiť skúške. Je vhodné, aby sa dosiahli synergické účinky medzi overovaním emisií CO_2 v prevádzke a kontrolami zhody emisií znečisťujúcich látok v prevádzke.

(3) S cieľom zamerať sa na tie rady vozidiel na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých je najvyššie riziko, že zahŕňajú vozidlá s odchýlkou hodnôt emisií CO_2 a spotreby paliva od hodnôt špecifických emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenaných v osvedčení o zhode, by udeľujúci schvaľovací úrad mal vybrať na overovanie tie rady vozidiel na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých získal dôkaz podľa neho dostatočne nasvedčujúci tomu, že takáto odchýlka môže existovať, pričom by ich doplnili rady vozidiel na overovanie v prevádzke vybraté na základe posudzovania rizika, ktoré má vykonať Komisia.

(4) V záujme zaistenia dostatočného pokrytia jednotlivých typov skúšok je vhodné stanoviť minimálny percentuálny podiel radov vozidiel, na ktoré sa majú vzťahovať jednotlivé typy skúšok, a to na základe celkového počtu radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktorým udeľujúci schvaľovací úrad vydal typové schválenia vzhľadom na emisie vrátane rozšírení typových schválení vzhľadom na emisie, ktoré zahŕňajú zmeny udávaných hodnôt emisií CO_2.

(5) Vzhľadom na to, že hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenané v osvedčení o zhode sa určujú na základe skúšania na účely typového schválenia, je vhodné vyžadovať, aby vozidlá vybraté na skúšku na overovanie v prevádzke boli v podobnom stave ako vozidlá podrobené skúške počas typového schválenia, najmä stanovením požiadaviek na ich maximálny počet najazdených kilometrov a vek.

(6) V záujme obmedzenia zaťaženia spojeného so skúšaním by udeľujúci schvaľovací úrad mal mať možnosť buď uplatniť na výpočet emisií CO_2 vozidla rovnaké korekčné faktory ako v prípade typového schválenia, alebo ak považuje za potrebné overiť jeden alebo viacero z týchto faktorov, určiť ich v rámci overovania v prevádzke uskutočnením rovnakých testov ako v prípade typového schválenia.

(7) V prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (ďalej len „OVC-HEV“) by výsledok skúšky na vozidlovom dynamometri v rámci overovania v prevádzke mal byť založený len na režime na udržanie nabitia batérie a mali by sa zhromaždiť informácie o príslušných parametroch v režime vybíjania batérie, aby bolo možné posúdiť, či by bola potrebná úprava v budúcnosti.

([1]) Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

(8) S cieľom umožniť budúce overovanie v prevádzke, pokiaľ ide o presnosť palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie (ďalej len „OBFCM“) inštalovaných vo vozidlách, je vhodné zhromažďovať hodnoty zaznamenané zariadením OBFCM počas skúšky na vozidlovom dynamometri v rámci overovania v prevádzke.

(9) V záujme toho, aby sa nepodhodnotila veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 žiadneho vozidla v rámci radu vozidiel na overovanie v prevádzke, veľkosť odchýlky by mala byť založená na priemernom pomere hodnoty emisií CO_2 určenej skúškou v prevádzke a hodnoty emisií CO_2 zaznamenanej v osvedčení o zhode a na hodnote emisií CO_2 vozidla s vysokými hodnotami uvedeného radu vozidiel na overovanie v prevádzke.

(10) S cieľom vyhodnotiť výsledok skúšky jazdného zaťaženia oproti hodnote emisií CO_2 uvedenej v osvedčení o zhode vozidla by sa hodnota emisií CO_2 zodpovedajúca výsledku skúšky jazdného zaťaženia mala vypočítať pomocou metódy interpolácie použitej na účely typového schválenia, alebo ak sa uvedená metóda nepoužila, pomocou špecifického priemerného pomeru emisií CO_2 generického typu paliva a spotreby energie na cyklus.

(11) Z hľadiska odhalenia umelej stratégie, ktorá sa uplatňuje len počas skúšok v rámci typového schválenia, a nie počas bežnej činnosti v prevádzke, je rozhodujúce, aby osobitné skúšobné podmienky neboli známe vopred, a preto by podmienky pre špecializované skúšky na zistenie umelej stratégie mal na individuálnom základe určiť udeľujúci schvaľovací úrad.

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

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

(14) V prípade zistenia odchýlky hodnôt emisií CO_2 by sa dotknutému výrobcovi mala poskytnúť príležitosť reagovať na zistenia udeľujúceho schvaľovacieho úradu okrem iného predložením dôkazov, ktoré by tieto zistenia spochybňovali. Aby sa proces overovania v prevádzke nadmerne nepredlžoval, je primerané obmedziť čas na reakciu výrobcu.

(15) V prípade, že sa v dôsledku uskutočneného overovania v prevádzke zistí nesúlad hodnôt emisií CO_2 alebo prítomnosť akýchkoľvek stratégií, ktoré umelo vylepšujú výkon vozidla, mali by sa opraviť špecifické emisie CO_2 všetkých vozidiel daného radu vozidiel na overovanie v prevádzke alebo prípadne radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia za predpokladu, že sa skúšobná vzorka vozidiel považuje za reprezentatívnu pre celý rad vozidiel na overovanie v prevádzke alebo prípadne celý rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia. V takom prípade by zodpovedný schvaľovací úrad mal prijať aj potrebné opatrenia stanovené v kapitole XI nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ([2]), ako aj zaistiť opravu osvedčení o zhode.

(16) Keďže skúšobné postupy na overovanie v prevádzke sú založené na celosvetovom harmonizovanom skúšobnom postupe pre ľahké vozidlá (ďalej len „WLTP“) stanovenom v predpise OSN č. 154 ([3]), oprava priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu sa môže uplatňovať od roku 2021, keďže odvtedy sú tieto priemerné špecifické emisie CO_2 založené na WLTP. Výrobcovi by sa mala poskytnúť príležitosť oznámiť chyby vo vykonaných opravách v rámci existujúceho postupu oznamovania chýb počas procesu monitorovania emisií CO_2.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

([3]) Predpis OSN č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP) (Ú. v. EÚ L 290, 10.11.2022, s. 1).

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

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa určujú postupy na overovanie toho, že hodnoty emisií CO_2 a spotreby paliva zaznamenané v osvedčeniach o zhode zodpovedajú emisiám CO_2 a spotrebe paliva vozidiel v prevádzke, ako aj postupy na overovanie toho, či sú vo vozidlách alebo v súvislosti s vozidlami použité akékoľvek stratégie, ktoré pri skúškach vykonávaných na účely typového schválenia umelo vylepšujú výkon vozidla (ďalej len „overovanie v prevádzke“).

2. Týmto nariadením sa stanovujú aj podrobné pravidlá týkajúce sa postupov na oznamovanie odchýlok v emisiách CO_2 vozidiel v prevádzke v porovnaní so špecifickými emisiami CO_2 zaznamenanými v osvedčeniach o zhode zistených v dôsledku overovania v prevádzke a na zohľadnenie týchto odchýlok pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:

a) vozidlá, ktoré sú vyňaté z merania emisií CO_2;

b) výrobcov, ktorí sú spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi zodpovední za menej ako 1 000 nových osobných vozidiel alebo menej ako 1 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii v kalendárnom roku dva roky pred kalendárnym rokom, v ktorom sa v súlade s článkom 3 vyberajú rady vozidiel na overovanie v prevádzke.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov v článku 2 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1151 ([4]), v článku 3 nariadenia (EÚ) 2019/631, v bode 3 predpisu OSN č. 154 a v článku 2 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2023/2867 ([5]).

Okrem toho sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „odchýlka hodnôt emisií CO_2“ je prípad, keď sú emisie CO_2 vozidiel v prevádzke vyššie než špecifické emisie CO_2 zaznamenané v osvedčeniach o zhode, pričom sa zohľadňuje štatistické hodnotenie skúšok v súlade s prílohou I;

2. „skúška na vozidlovom dynamometri“ je skúška na vozidlovom dynamometri v súlade s prílohou B6 a prílohou B8 k predpisu OSN č. 154, ktorá sa vykonáva na vozidle v prevádzke;

3. „skúška jazdného zaťaženia“ je skúška jazdného zaťaženia v súlade s prílohou B4 k predpisu OSN č. 154, ktorá sa vykonáva na vozidle v prevádzke;

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

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

([5]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2867 z 5. októbra 2023, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 stanovením hlavných zásad a kritérií na vymedzenie postupov overovania hodnôt emisií CO_2 a spotreby paliva osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v prevádzke (overovanie v prevádzke) (Ú. v. EÚ L, 2023/2867, 18.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

5. „vozidlo s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke“ je vozidlo s vysokými hodnotami akéhokoľvek z interpolačných radov vozidiel zahrnutých v rade vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré má najvyššiu udávanú hodnotu emisií CO_2.

Článok 3

Výber radov vozidiel na overovanie v prevádzke

1. Počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré každoročne vyberá udeľujúci schvaľovací úrad, je aspoň 2 % celkového počtu radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktorým uvedený úrad vydal typové schválenia vzhľadom na emisie v priebehu troch kalendárnych rokov pred overením v prevádzke.

2. Pri výbere radov vozidiel na overovanie v prevádzke v súlade s článkom 3 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/2867 udeľujúci schvaľovací úrad:

a) zahrnie všetky rady vozidiel na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých počas predchádzajúcich 12 mesiacov získal dôkaz od Komisie, schvaľovacieho úradu, orgánu dohľadu nad trhom alebo tretej strany, ktorý je v súlade s požiadavkami vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/163 ([6]) a poukazuje na prítomnosť odchýlky hodnôt emisií CO_2;

b) vyberie ďalšie rady vozidiel na overovanie v prevádzke na základe posúdenia rizika vykonaného Komisiou v súvislosti s tým, že tieto rady môžu obsahovať vozidlá s odchýlkou hodnôt emisií CO_2 oznámenou v súlade s odsekom 3.

3. Pri vykonávaní posúdenia uvedeného v odseku 2 písm. b) Komisia zohľadní prinajmenšom tieto prvky, ak sú k dispozícii:

a) celkový počet nových vozidiel z radu vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré boli umiestnené na trh Únie;

b) rady vozidiel na overovanie v prevádzke s podobnými technickými charakteristikami, ale s nižšími hodnotami emisií CO_2 alebo spotreby paliva, identifikované pomocou údajov zhromaždených podľa článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/392 ([7]);

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

d) príslušné informácie zo skúšok zhody v prevádzke podľa nariadenia (EÚ) 2017/1151;

e) údaje získané za skutočných jazdných podmienok podľa vymedzenia v článku 2 písm. c) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/392.

4. Každý rok do 31. decembra Komisia zverejní správu s opisom metodiky použitej na posúdenie uvedené v odseku 2 písm. b) a hlavných zistení posúdenia uskutočneného v danom roku. Správa obsahuje aj zoznam radov vozidiel na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých existuje najvyššie riziko, že obsahujú vozidlá s odchýlkou hodnôt emisií CO_2.

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

([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/392 zo 4. marca 2021 o monitorovaní a vykazovaní údajov týkajúcich sa emisií CO_2 z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 a o zrušení vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) č. 1014/2010, (EÚ) č. 293/2012, (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153 (Ú. v. EÚ L 77, 5.3.2021, s. 8).

Článok 4

Typ a počet skúšok na overovanie v prevádzke

1. V prípade každého radu vozidiel na overovanie v prevádzke vybratého v danom kalendárnom roku v súlade s článkom 3 udeľujúci schvaľovací úrad vykoná v danom roku na vybratých vozidlách aspoň jednu z týchto skúšok, pričom zaistí takéto rozdelenie:

a) skúšky na vozidlovom dynamometri aspoň v prípade 75 % vybratých radov vozidiel na overovanie v prevádzke;

b) skúšky jazdného zaťaženia aspoň v prípade 50 % vybratých radov vozidiel na overovanie v prevádzke s výnimkou radov vozidiel na overovanie v prevádzke, v prípade ktorých sa na typové schválenie použila štandardná metóda výpočtu jazdného zaťaženia;

c) skúšky na zistenie umelých stratégií aspoň v prípade 25 % vybratých radov vozidiel na overovanie v prevádzke.

2. V prípade každého vybratého radu vozidiel na overovanie v prevádzke sa skúške podrobí takýto počet vozidiel:

a) v prípade skúšok na vozidlovom dynamometri a skúšok jazdného zaťaženia: tri až desať vozidiel v súlade s metódou opísanou v prílohe I;

b) v prípade skúšok na zistenie umelých stratégií: aspoň jedno vozidlo.

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

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

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

Článok 5

Výber jednotlivých skúšobných vozidiel

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyberie skúšobné vozidlá, ktoré v čase výberu spĺňajú všetky tieto kritériá:

a) ich počet najazdených kilometrov je od 3 000 km do 40 000 km;

b) ich vek nepresahuje dva roky, pričom sa počíta od dátumu prvej evidencie.

2. Bez ohľadu na odsek 1, ak udeľujúci schvaľovací úrad nedokáže vybrať dostatočný počet vozidiel, ktoré spĺňajú uvedené kritériá, udeľujúci schvaľovací úrad môže vybrať skúšobné vozidlá, ktoré v čase výberu spĺňajú všetky tieto kritériá:

a) ich počet najazdených kilometrov je od 3 000 km do 100 000 km;

b) ich vek nepresahuje päť rokov, pričom sa počíta od dátumu prvej evidencie.

3. Udeľujúci schvaľovací úrad overí a zabezpečí, aby skúšobné vozidlá boli v stave reprezentatívnom pre riadne udržiavané a používané vozidlo a aby ich charakteristiky zodpovedali charakteristikám zaznamenaným v osvedčení o zhode, a to pomocou kontrolného zoznamu vozidla stanoveného v prílohe II.

Článok 6

Skúšobné podmienky pre skúšky na vozidlovom dynamometri

1. V prípade každého skúšobného vozidla, ktoré sa má podrobiť skúške na vozidlovom dynamometri, sa nastavenia zaťaženia vozidlového dynamometra uvedené v odseku 8 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154 nastavia podľa koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti uvedenej v osvedčení o zhode skúšobného vozidla.

2. Skúšobné palivo použité na skúšky na vozidlovom dynamometri je referenčné palivo uvedené v prílohe B3 k predpisu OSN č. 154.

V prípade dvojpalivových vozidiel poháňaných benzínom a skvapalneným ropným plynom alebo benzínom a stlačeným zemným plynom a v prípade vozidiel na flexibilné palivo jazdiacich na benzín a etanol (E85) sa skúška na vozidlovom dynamometri vykoná pomocou paliva, za ktoré sú členské štáty povinné nahlasovať hodnotu emisií CO_2, ako sa stanovuje v časti A bode 2a prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/631 alebo v časti A bode 2a prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631.

Článok 7

Výsledok skúšky jednotlivého skúšobného vozidla na vozidlovom dynamometri

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vypočíta korekcie RCB, cieľovej rýchlosti a vzdialenosti uvedené v prílohe B7 alebo prípadne v prílohe B6 alebo B8 k predpisu OSN č. 154, pričom použije výsledky vykonanej skúšky na vozidlovom dynamometri.

Na výpočet korekčných faktorov radu Ki, K_{CO2} a ATCT uvedených v prílohách B6, B7 a B8 k predpisu OSN č. 154 udeľujúci schvaľovací úrad vykoná ktorúkoľvek z týchto činností:

a) použije korekčné faktory radu Ki, K_{CO2} a ATCT, ktoré sa použili na typové schválenie;

b) vypočíta korekčné faktory radu Ki, K_{CO2} a ATCT na základe skúšok vykonaných na vozidle vybratom na skúšku na overovanie v prevádzke po vykonaní postupov opísaných v prílohách B6, B7 a B8 k predpisu OSN č. 154.

2. Pri každom jednotlivom skúšobnom vozidle inom ako OVC-HEV, ktoré sa podrobuje skúške na vozidlovom dynamometri, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky na vozidlovom dynamometri ($CO_{2\ ratio}$) ako pomer hodnoty emisií CO_2 vypočítanej na základe skúšky na vozidlovom dynamometri, pričom sa zohľadňujú korekčné faktory uvedené v odseku 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), a hodnoty kombinovaných emisií CO_2 zaznamenanej v bode 49 osvedčenia o zhode daného vozidla ($CO_{2,\ CoC}$).

3. Pri každom vozidle OVC-HEV, ktoré sa podrobuje skúške na vozidlovom dynamometri, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky na vozidlovom dynamometri ($CO_{2\ ratio}$) ako pomer hodnoty emisií CO_2 vypočítanej na základe skúšky na vozidlovom dynamometri v režime na udržanie nabitia batérie podľa prílohy B8 k predpisu OSN č. 154, pričom sa zohľadňujú korekčné faktory uvedené v odseku 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), a hodnoty kombinovaných emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie zaznamenanej v položke 49 osvedčenia o zhode daného vozidla ($CO_{2,\ CoC}$).

Okrem toho udeľujúci schvaľovací úrad určí ekvivalentný dojazd vo výlučne elektrickom režime a hodnotu emisií CO_2 vypočítanú na základe skúšky na vozidlovom dynamometri v režime vybíjania batérie podľa prílohy B8 k predpisu OSN č. 154, pričom sa zohľadňujú korekčné faktory uvedené v odseku 1.

V protokole o skúške sa uvádza pomer hodnoty vážených kombinovaných emisií CO_2 vypočítanej na základe skúšok na vozidlovom dynamometri, pričom sa zohľadňujú korekčné faktory uvedené v odseku 1, a hodnoty vážených kombinovaných emisií CO_2 zaznamenanej v položke 49 osvedčenia o zhode daného vozidla, ako aj informácie o zhoršovaní stavu trakčnej batérie v priebehu času a o ekvivalentnom dojazde vo výlučne elektrickom režime.

4. Pri každom jednotlivom skúšobnom vozidle udeľujúci schvaľovací úrad pred skúškou na vozidlovom dynamometri aj po nej odčíta zo sériového portu palubného diagnostického systému vozidla hodnoty údajov získaných za skutočných jazdných podmienok podľa vymedzenia v článku 2 písm. c) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/392, a to pomocou generického snímacieho nástroja. Udeľujúci schvaľovací úrad uvedie tieto hodnoty v protokole o skúške spolu s hodnotou „fuel_consumed $_{WLTP}$“ v súlade s prílohou C5 k predpisu OSN č. 154.

Článok 8

Štatistické hodnotenie výsledkov skúšky na vozidlovom dynamometri a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky jednotlivých skúšobných vozidiel na vozidlovom dynamometri získané v súlade s článkom 7 s cieľom určiť, či existuje odchýlka hodnôt emisií CO_2 radu vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré sa podrobujú skúškam na vozidlovom dynamometri, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe I.

2. V prípade, že rad vozidiel na overovanie v prevádzke nevyhovie v štatistickom hodnotení, ako sa stanovuje v prílohe I, udeľujúci schvaľovací úrad určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 takto:

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

kde:

— $CO_{2\ VH}$ je udávaná hodnota emisií CO_2 vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke [g/km] alebo v prípade OVC-HEV hodnota emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke [g/km],

— priemer ($CO_{2\ ratio}$) je definovaný v prílohe I.

Článok 9

Skúšobné podmienky pre skúšky jazdného zaťaženia

1. V prípade skúšky jazdného zaťaženia môže udeľujúci schvaľovací úrad použiť ktorúkoľvek z metód merania uvedených v prílohe B4 k predpisu OSN č. 154.

2. Vozidlo vybraté na skúšku jazdného zaťaženia sa vyprázdni, aby neobsahovalo žiadne dodatočné vybavenie, a odstránia sa všetky prvky, ktoré sa v ňom nenachádzali v čase prvej evidencie. Palivové nádrže vozidla sa naplnia najmenej na 90 % kapacity. Vozidlo je vybavené štandardným vybavením v súlade so špecifikáciami výrobcu s dodatočnou hmotnosťou 100 kg a hmotnosťou predstavujúcou zaťaženie vozidla podľa vymedzenia v bode 3.2.26 predpisu OSN č. 154. Udeľujúci schvaľovací úrad určí hmotnosť takto pripraveného alebo akoby takto pripraveného vozidla, ktorá sa bude považovať za skúšobnú hmotnosť určenú počas skúšky jazdného zaťaženia.

3. Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby pneumatiky vozidla vybratého na skúšku jazdného zaťaženia spĺňali všetky tieto podmienky:

a) patria do rovnakej triedy energetickej účinnosti, aká je zaznamenaná v osvedčení o zhode;

b) spĺňajú kritériá uvedené v bode 4.2.2.2 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154.

Ako alternatívu k podmienke a) môže udeľujúci schvaľovací úrad uplatniť korekciu koeficientu jazdného zaťaženia f_0, ako sa stanovuje v prílohe III. Koeficient $f_{0,\ measured,\ corrected}$ sa potom považuje za koeficient f_0 určený počas skúšky jazdného zaťaženia.

4. Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby počas skúšky jazdného zaťaženia ovládanie výšky vozidla a aktívne mriežky chladiča každého skúšobného vozidla, ako aj ďalšie pohyblivé aerodynamické časti karosérie, ktorými sa dynamicky modifikuje jeho aerodynamický odpor, fungovali podľa požiadaviek stanovených v bode 4.2.1.5 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154.

Článok 10

Výsledok skúšky jazdného zaťaženia jednotlivého skúšobného vozidla

1. Pri každom jednotlivom skúšobnom vozidle inom ako OVC-HEV, ktoré sa podrobuje skúške jazdného zaťaženia, udeľujúci schvaľovací úrad vypočíta hodnotu emisií CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$) na základe koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti určenej počas skúšky jazdného zaťaženia uplatnením metód stanovených v prílohe B7 alebo prípadne v prílohe B8 k predpisu OSN č. 154, a to pomocou nameraných hodnôt emisií CO_2 pre vozidlo s vysokými hodnotami a pre vozidlo s nízkymi hodnotami.

2. V prípade vozidla OVC-HEV, ktoré sa podrobuje skúške jazdného zaťaženia, udeľujúci schvaľovací úrad vypočíta hodnotu $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ na základe koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti určenej počas skúšky jazdného zaťaženia uplatnením metód stanovených v prílohe B8 k predpisu OSN č. 154, a to pomocou interpolačnej priamky zodpovedajúcej režimu na udržanie nabitia batérie.

3. V prípade, že sa nepoužila interpolačná metóda, hodnota $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ sa vypočíta na základe koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti určenej počas skúšky jazdného zaťaženia, ako sa stanovuje v prílohe IV.

4. Pri každom jednotlivom skúšobnom vozidle, ktoré sa podrobuje skúške jazdného zaťaženia, udeľujúci schvaľovací úrad určí výsledok skúšky jazdného zaťaženia ($CO_{2\ \text{ratio}}$) ako pomer hodnoty $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ určenej v súlade s odsekmi 1 až 3 tohto článku a hodnoty kombinovaných emisií CO_2 alebo v prípade vozidla OVC-HEV hodnoty kombinovaných emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie zaznamenanej v položke 49 osvedčenia o zhode daného vozidla ($CO_{2,\ \text{CoC}}$).

Článok 11

Štatistické hodnotenie výsledkov skúšky jazdného zaťaženia a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšky jazdného zaťaženia získané v súlade s článkom 10 s cieľom určiť, či existuje odchýlka hodnôt emisií CO_2 radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia, ktoré sa podrobujú skúškam jazdného zaťaženia, a to pomocou metódy stanovenej v prílohe I.

2. V prípade, že rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia nevyhovie v štatistickom hodnotení, ako sa stanovuje v prílohe I, udeľujúci schvaľovací úrad určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 takto:

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

kde:

— $CO_{2\ \text{VH}}$ je udávaná hodnota emisií CO_2 vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke [g/km] alebo v prípade OVC-HEV hodnota emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke [g/km],

— priemer ($CO_{2\ \text{ratio}}$) je definovaný v prílohe I.

Článok 12

Skúšobné podmienky pre skúšky na zistenie umelých stratégií

Udeľujúci schvaľovací úrad overí prítomnosť umelých stratégií v skúšobnom vozidle vybratom v súlade s článkom 4 pomocou týchto skúšok:

a) skúška na vozidlovom dynamometri;

b) skúška na vozidlovom dynamometri, ako sa stanovuje v prílohe B6 k predpisu OSN č. 154, pričom sa skúšobné fázy vykonajú v odlišnom poradí, alebo akákoľvek iná skúška, v prípade ktorej skúšobné podmienky nevedú k podstatnej zmene fyzickej reakcie vozidla a/alebo ktoréhokoľvek z jeho podsystémov bez umelých stratégií;

c) cestná skúška emisií pri skutočnej jazde, ako sa stanovuje v prílohe IIIA k nariadeniu (EÚ) 2017/1151, alebo akákoľvek iná cestná skúška, ktorá by mohla signalizovať, či je prítomná umelá stratégia;

d) skúška na vozidlovom dynamometri s cieľom replikovať cestnú skúšku vykonanú podľa písmena c).

Článok 13

Hodnotenie výsledkov skúšky na zistenie umelých stratégií a výpočet veľkosti odchýlky

1. Udeľujúci schvaľovací úrad vyhodnotí výsledky skúšok vykonaných v súlade s článkom 12 s cieľom posúdiť riziko prítomnosti umelých stratégií v skúšobnom vozidle, a to porovnaním:

a) hodnôt emisií CO_2 zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. b) s týmito hodnotami zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. a);

b) hodnôt emisií CO_2 vydelených spotrebou energie na cyklus zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. c) s týmito hodnotami zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. a);

c) hodnôt emisií CO_2 vydelených spotrebou energie na cyklus zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. d) s týmito hodnotami zo skúšky uvedenej v článku 12 písm. c).

2. Udeľujúci schvaľovací úrad opíše kritériá použité na uvedené hodnotenie v protokole o skúške, pričom umelé stratégie sa chápu ako akýkoľvek softvér, regulačná logika, hardvér alebo komponent na palube vozidla alebo súvisiaci s vozidlom, ktorým sa znižujú hodnoty emisií CO_2 alebo spotreby paliva vozidla pri skúškach vykonávaných na účely typového schválenia vzhľadom na emisie, ktorý však nepracuje za každých okolností, keď je vozidlo v prevádzke, pričom sa zohľadňuje rozdiel v podmienkach, pokiaľ to nevyžadujú právne predpisy alebo to nie je odôvodnené na základe potreby chrániť vozidlo pred bezprostredným poškodením alebo potrebou zabezpečiť bezpečnú prevádzku vozidla.

3. Ak na základe hodnotenia podľa odseku 1 udeľujúci schvaľovací úrad posúdi riziko, že v skúšobnom vozidle sú prítomné umelé stratégie, ako vysoké, určí a uskutoční s cieľom zistiť prítomnosť alebo neprítomnosť umelej stratégie osobitný skúšobný program nad rámec skúšok vykonaných podľa článku 12.

4. Ak udeľujúci schvaľovací úrad zistí prítomnosť umelých stratégií, určí veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 porovnaním hodnoty emisií CO_2 s umelými stratégiami a bez nich. Ak veľkosť uvedenej odchýlky nemožno určiť na základe skúšok vykonaných podľa článku 12 a prípadne odseku 3, veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 je 10 % hodnoty emisií CO_2 vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke alebo v prípade vozidiel OVC-HEV 10 % hodnoty emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel na overovanie v prevádzke, v oboch prípadoch minimálne 14 g/km.

Článok 14

Protokol o skúške

1. Udeľujúci schvaľovací úrad uvedie v protokoloch o skúške uvedených v článku 5 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/2867 pre každý rad vozidiel na overovanie v prevádzke podrobený skúške a pre každý typ skúšky prinajmenšom tieto informácie:

a) typ vykonanej skúšky;

b) kontrolný zoznam vozidla;

c) skúšobné podmienky;

d) výsledky skúšky pre každé z jednotlivých skúšobných vozidiel;

e) štatistické hodnotenie výsledkov skúšky;

f) prípadne výpočet veľkosti odchýlky;

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

2. Do 20 pracovných dní od skončenia skúšok sa protokol o skúške sprístupní výrobcovi dotknutých vozidiel a na špecializovaný server Komisie sa v zašifrovanom formáte za každé jednotlivé skúšobné vozidlo nahrá protokol o skúške spolu s týmito údajmi:

a) za každú vykonanú skúšku na vozidlovom dynamometri a skúšku na zistenie umelých stratégií údaje uvedené v bode 1 prílohy V;

b) za každú vykonanú skúšku jazdného zaťaženia údaje uvedené v bode 2 prílohy V.

Údaje a parametre uvedené v písmenách a) a b) sa nezverejňujú.

Ak sa správne nahrali všetky údaje za všetky vozidlá radu vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré boli podrobené skúške, zo servera Komisie sa nahrávajúcemu subjektu odošle potvrdenie.

Článok 15

Závery udeľujúceho schvaľovacieho úradu

1. Ak z výsledkov overovania v prevádzke vyplýva, že neexistuje odchýlka hodnôt emisií CO_2, udeľujúci schvaľovací úrad vydá takýto záver a pripojí ho k protokolu o skúške.

2. Ak z výsledkov overovania v prevádzke vyplýva, že existuje odchýlka hodnôt emisií CO_2, výrobca môže napadnúť výsledky do 20 pracovných dní od doručenia protokolu o skúške predložením dôkazov, ktorými sa preukazuje súlad medzi hodnotami emisií CO_2 zaznamenanými v osvedčeniach o zhode a hodnotami vyplývajúcimi z overovania v prevádzke.

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

3. So zreteľom na informácie poskytnuté výrobcom podľa odseku 2 udeľujúci schvaľovací úrad dospeje k záveru, či sa pri overovaní v prevádzke zistil nesúlad medzi hodnotami emisií CO_2 pri overovaní v prevádzke a hodnotami zaznamenanými v osvedčeniach o zhode alebo či sa zistila prítomnosť umelých stratégií.

Udeľujúci schvaľovací úrad postúpi svoj záver dotknutému výrobcovi a Komisii najneskôr 40 pracovných dní po informovaní výrobcu podľa odseku 2.

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

a) ak udeľujúci schvaľovací úrad zistí, že neexistuje nezhoda medzi dotknutými hodnotami emisií CO_2, alebo nemôže preukázať prítomnosť umelých stratégií:

   i) rad vozidiel na overovanie v prevádzke, interpolačné rady vozidiel, a ak sú zistenia založené na výsledkoch skúšky jazdného zaťaženia, dotknutý rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia;

   ii) dôvody jeho zistení, že odchýlky zistené v dôsledku overovania v prevádzke nevedú k nezhode;

b) ak udeľujúci schvaľovací úrad preukáže nezhodu medzi dotknutými hodnotami emisií CO_2 alebo prítomnosť umelých stratégií:

   i) rad vozidiel na overovanie v prevádzke, interpolačné rady vozidiel, a ak sú zistenia založené na výsledkoch skúšky jazdného zaťaženia, dotknutý rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia;

   ii) veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2;

   iii) prípadne identifikované umelé stratégie.

5. Pred 1. marcom každého kalendárneho roka udeľujúci schvaľovací úrad zverejní vo formáte stanovenom v prílohe VI prehľad overovaní v prevádzke uskutočnených v predchádzajúcom kalendárnom roku a svoje závery vydané v danom roku, ako sa uvádza v odsekoch 1 a 3. V prípade skúšok na overovanie v prevádzke, pri ktorých sa nedospeje k záveru pred zverejnením prehľadu, sa záver uvedie v nasledujúcom ročnom prehľade.

Článok 16

Oprava priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu

1. Ak udeľujúci schvaľovací úrad vydal záver, ako sa uvádza v článku 15 ods. 4 písm. b), Komisia použije na kalendárny rok, za ktorý sa záver vydal, a na nasledujúce kalendárne roky pre svoj predbežný výpočet priemerných špecifických emisií CO_2 podľa článku 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631 veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2 na základe informácií uvedených v danom závere a informuje výrobcu podľa článku 7 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631.

2. Komisia uplatní veľkosť odchýlky hodnôt emisií CO_2, ako sa uvádza v závere uvedenom v článku 15 ods. 4 písm. b), aj na opravu priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu za desať kalendárnych rokov pred rokom, v ktorom bol záver vydaný, nie však skôr ako za rok 2021. Komisia zodpovedajúcim spôsobom zmení vykonávacie akty prijaté v súlade s článkom 9 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/631.

Článok 17

Preskúmanie

Komisia do konca roka 2026 posúdi potrebu zvýšiť minimálny počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré sa majú každý rok vybrať podľa článku 3 ods. 1, a to najmä s ohľadom na:

a) celkový počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktorým udeľujúci schvaľovací úrad v predchádzajúcich rokoch vydal typové schválenia vzhľadom na emisie;

b) počet vozidiel skúšaných za každý rad vozidiel na overovanie v prevádzke v súlade s článkom 4;

c) dostupnosť testovacích zariadení a prognóza vývoja tejto dostupnosti.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

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

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

V Bruseli 15. decembra 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

Štatistické hodnotenie výsledkov skúšky na vozidlovom dynamometri a skúšky jazdného zaťaženia

1. **Východiskový bod**

Východiskovým bodom štatistického hodnotenia sú hodnoty $CO_{2\ ratio}$ vypočítané pre tri jednotlivé skúšobné vozidlá (N = 3) podľa článku 7 ods. 2 a 3 v prípade výsledkov skúšky na vozidlovom dynamometri a podľa článku 10 ods. 4 v prípade výsledkov skúšky jazdného zaťaženia.

Na základe kritérií stanovených v bode 2 sa určuje, či je potrebné podrobiť skúške dodatočné vozidlá.

2. **Štatistické parametre**

Pre celkový počet vozidiel podrobených skúške (N) sa určí priemer (X_{tests}) a štandardná odchýlka (s) výsledkov skúšky:

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

a

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

kde

x_i je hodnota $CO_{2\ ratio}$ vypočítaná pre jednotlivé skúšobné vozidlo i podľa článku 7 ods. 2 a 3 v prípade výsledkov skúšky na vozidlovom dynamometri a podľa článku 10 ods. 4 v prípade výsledkov skúšky jazdného zaťaženia.

3. **Hodnotenie**

Za tri vozidlá pôvodne podrobené skúške a za každé dodatočné vozidlo podrobené skúške sa posúdi hodnota X_{tests}, ako sa stanovuje ďalej, aby sa pre dotknutý rad vozidiel na overovanie v prevádzke alebo rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia dospelo k jednému z týchto záverov:

1. rad vozidiel vyhovuje, ak: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$;
2. rad vozidiel nevyhovuje, ak: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$;
3. skúške sa podrobí ďalšie vozidlo, ak: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$;

kde:

t_P a t_F sú stanovené v súlade s nasledujúcou tabuľkou;

s je štandardná odchýlka určená v súlade s bodom 2;

A je 1,02 pre výsledky skúšky na vozidlovom dynamometri;

A je 1,03 pre výsledky skúšky jazdného zaťaženia;

A je 1,08 pre výsledky skúšky jazdného zaťaženia v prípade radov skúšaných v rokoch 2024 alebo 2025.

Tabuľka

Hodnoty pre rozhodnutie o vyhovujúcom/nevyhovujúcom hodnotení –parametre t

Počet vozidiel podrobených skúške	t_P	t_F
3	2,2655	Najvyššia hodnota z 1,1062 a (0,02/s) [1]
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

[1] Kde *s* je štandardná odchýlka určená v súlade s bodom 2.

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

4. **Výpočet veľkosti odchýlky**

Na výpočet veľkosti odchýlky sa priemer ($CO_{2\ ratio}$) definuje ako X_{tests} pre celkový počet vozidiel podrobených skúške po tom, ako rad vozidiel nevyhovel podľa bodu 3:

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

PRÍLOHA II

Kontrolný zoznam pre vozidlá vybraté pre skúšky na overovanie v prevádzke

„Kritériá vylúčenia“ znamenajú, že ak je opísaná podmienka splnená (odpoveď na otázku je „áno“), vozidlo nemožno vybrať pre skúšky na overovanie v prevádzke.

„Dôverné“ znamená, že túto informáciu prípadne uchováva udeľujúci schvaľovací úrad, ale neuvádza sa v protokole o skúške predloženom Komisii.

1. **Charakteristiky vozidla**

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

1.1.1.	Identifikačné číslo vozidla (VIN):	DÔVERNÉ
1.1.2.	Najazdené kilometre:	
1.1.3.	Dátum prvej evidencie:	
1.1.4.	TAN (číslo typového schválenia celého vozidla):	
1.1.5.	Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie:	
1.1.6.	VFN (identifikátor interpolačného radu vozidiel):	
1.1.7.	Identifikátor radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia:	
1.1.8.	Názov výrobcu pneumatík, typ a identifikačné číslo pneumatík (ak je k dispozícii):	

1.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

		Áno/nie
1.2.1.	Najazdené kilometre: *Je počet najazdených kilometrov nižší ako 3 000 km alebo vyšší ako 100 000 km?*	
1.2.2.	Dátum prvej evidencie: *Je uvedený dátum viac ako päť rokov pred dátumom výberu vozidla?*	

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

(Vlastníkovi nesmú byť známe dôsledky odpovedí.)

2.1. Zaznamenávajú sa tieto informácie:

2.1.1.	Meno vlastníka	DÔVERNÉ
2.1.2.	Kontakt (adresa/telefón)	DÔVERNÉ

2.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

	Nepovolené používanie vozidla	**Áno/nie**
2.2.1.	Prevážalo vozidlo ťažké náklady presahujúce špecifikácie výrobcu?	

2.2.2.	Používalo sa vozidlo pri pretekoch/motoristických športoch?	
2.2.3.	Jazdilo sa s vozidlom viac ako 10 % najazdeného času v štáte, ktorý nie je členským štátom EÚ?	
2.2.4.	Použilo sa vozidlo niekedy s nesprávnym druhom paliva (napríklad benzín namiesto nafty) alebo s palivom v kvalite EÚ, ktoré nie je komerčne dostupné (čierny trh alebo palivová zmes)?	
2.2.5.	Bola použitá prísada do paliva, ktorá nie je schválená výrobcom?	
	Nepovolené opravy	
2.2.6.	Prebiehala údržba vozidla tak, že nebola v súlade s pokynmi výrobcu?	
2.2.7.	Vykonali sa nepovolené veľké opravy motora alebo vozidla?	
2.2.8.	Malo vozidlo vážnu dopravnú nehodu?	
	Nepovolené zmeny	
2.2.9.	Došlo k zvýšeniu výkonu/doladeniu?	
2.2.10.	Bola trvalo odstránená niektorá časť systému dodatočnej úpravy emisií?	
2.2.11.	Boli nainštalované nejaké nepovolené zariadenia (zariadenie na blokovanie signalizácie chyby vstrekovania prostriedku s obsahom močoviny, emulátor atď.)?	

3. **Kontrola vozidla**

3.1. V protokole o skúške sa uvádzajú tieto informácie:

3.1.1.	Číslo dielu a kontrolný súčet kalibrácie modulu ovládania hnacej sústavy	
3.1.2.	Diagnostika OBD	Načítajte diagnostické poruchové kódy a vytlačte protokol s chybami ([1]).
3.1.3.	Servisný režim OBD 09 – dopyt	Načítajte servisný režim 09 a zaznamenajte informácie.
3.1.4.	Režim OBD 07	Načítajte servisný režim 07 a zaznamenajte informácie.
3.1.5.	Fotografie vozidla podrobeného skúške vrátane podvozka	

Poznámka: *Všetky kontroly, ktoré si vyžadujú vykonanie pripojenia OBD, sa majú vykonať pred skúškou emisií a po nej.*

([1]) Všetky systémy musia byť súčasťou diagnostiky OBD a „protokoly s chybami/zistené a diagnostikované informácie“ musia byť súčasťou protokolu o skúške. Zaručí sa tým riadne odhalenie chýb s nepriamym vplyvom na emisie.

3.2. Overujú sa tieto kritériá vylúčenia:

		Áno/nie
3.2.1.	Aktivovali sa nejaké výstražné kontrolky na prístrojovej doske signalizujúce poruchu vozidla alebo systému dodatočnej úpravy výfukových plynov, ktorú nie je možné odstrániť v rámci bežnej údržby? (Kontrolka signalizácie poruchy, kontrolka servisu motora atď.)	
3.2.2.	Boli vykonané nejaké aerodynamické úpravy v rámci dovybavenia, ktoré nie je možné odstrániť pred skúškou (poznámka: strešné boxy, nosiče nákladu, spojlery atď. možno odstrániť)? Nechýbajú žiadne štandardné aerodynamické komponenty (predné deflektory, difuzéry, rozdeľovače atď.)?	(Kritérium vylúčenia len pre skúšky jazdného zaťaženia)

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

	Kontroly, ktoré sa majú vykonať	**Identifikovaný problém a úkon, ktorý sa má vykonať**
3.3.1.	Hladina paliva v palivovej nádrži	*Ak svieti kontrolka rezervy paliva, doplňte pred skúškou palivo.*
3.3.2.	AdBlue	*Ak svieti kontrolka SCR po naštartovaní motora, pred použitím vozidla na účely skúšky je potrebné doplniť prípravok AdBlue alebo vykonať opravu.*
3.3.3.	Vzduchový filter a olejový filter *Skontrolujte prítomnosť znečistenia a poškodenia.*	*Ak sú filtre poškodené alebo silne znečistené alebo ak do ich nasledujúcej odporúčanej výmeny zostáva menej ako 800 km, vymeňte filtre.*
3.3.4.	Skontrolujte hladiny kvapalín a ich špecifikácie. *Skontrolujte maximálne a minimálne hladiny (motorový olej, chladiaca kvapalina).*	*V prípade hladiny nižšej ako minimálna doplňte kvapalinu. V prípade odlišnej špecifikácie vymeňte kvapalinu.*
3.3.5.	Kábel zapaľovania (benzín) *Skontrolujte zapaľovacie sviečky, káble atď.*	*V prípade poškodenia ich vymeňte.*
3.3.6.	Servis *Skontrolujte, či do nasledujúceho naplánovaného servisu zostáva menej ako 800 km.*	*Ak áno, vykonajte servis.*
3.3.7.	LEN pre skúšky jazdného zaťaženia *Skontrolujte, či je geometria kolies a nastaviteľná výška vozidla/svetlá výška mimo rozsahu.*	*Ak áno, upravte geometriu kolies a výšku vozidla/svetlú výšku tak, aby boli v požadovanom rozsahu.*
3.3.8.	LEN v prípade vozidiel s počtom najazdených kilometrov viac ako 40 000 km alebo starších ako dva roky	*Vymeňte nízkonapäťovú batériu za novú rovnocennú batériu.*

PRÍLOHA III

Korekcia koeficientu jazdného zaťaženia f_0

Krok 1: Prepočet $f_{0,CoC}$:

i) **v prípade, že sa na určenie jazdného zaťaženia jednotlivého vozidla použila metóda interpolácie:**

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

kde:

$f_{0,H}$ je koeficient jazdného zaťaženia f_0 vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [N],

$f_{0,L}$ je koeficient jazdného zaťaženia f_0 vozidla s nízkymi hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [N],

TM_H je skúšobná hmotnosť vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg],

TM_L je skúšobná hmotnosť vozidla s nízkymi hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg],

TM_{CoC} je skúšobná hmotnosť vozidla zaznamenaná v osvedčení o zhode [kg],

$RR_{new\ tyre}$ je valivý odpor pneumatík vybratého vozidla v prevádzke podľa vymedzenia v tabuľke A4/2 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 [kg/tona],

RR_H je skutočný valivý odpor pneumatík vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg/tona],

RR_L je skutočný valivý odpor pneumatík vozidla s nízkymi hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg/tona].

ii) **v prípade, že sa na určenie jazdného zaťaženia jednotlivého vozidla nepoužila metóda interpolácie:**

$$f_{0,CoC,\,new\ tyre} = \mathrm{Max}\left(\frac{\left(0,05 \times f_{0,r} + 0,95 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000}\right) \times 9,81 \times TM_{CoC}\right)\right),}{\left(0,2 \times f_{0,r} + 0,8 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000}\right) \times 9,81 \times TM_{CoC}\right)\right)}\right)$$

kde:

$f_{0,\,r}$ je koeficient jazdného zaťaženia f_0 reprezentatívneho vozidla radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia alebo vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [N],

TM_r je skúšobná hmotnosť reprezentatívneho vozidla radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia alebo vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg],

TM_{CoC} je skúšobná hmotnosť vozidla zaznamenaná v osvedčení o zhode [kg],

$RR_{new\ tyre}$ je valivý odpor pneumatík vybratého vozidla v prevádzke podľa vymedzenia v tabuľke A4/2 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 [kg/tona],

RR_r je skutočný valivý odpor pneumatík reprezentatívneho vozidla radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia alebo vozidla s vysokými hodnotami radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia [kg/tona].

Krok 2: Korekcia $f_{0,\ measured}$:

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

kde:

$f_{0,\ measured}$ je koeficient meraného jazdného zaťaženia f_0 [N],

$f_{0,\ CoC}$ je koeficient jazdného zaťaženia f_0 zaznamenaný v osvedčení o zhode [N],

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ je koeficient jazdného zaťaženia f_0 vypočítaný v kroku 1 [N].

PRÍLOHA IV

Výpočet $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ v prípade, že sa nepoužila metóda interpolácie

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

kde:

CED_{CoC}: je spotreba energie na cyklus vypočítaná na základe koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti zaznamenanej v osvedčení o zhode podľa bodu 5 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 [kJ],

$CED_{in-service\ verification}$: je spotreba energie na cyklus vypočítaná na základe koeficientov jazdného zaťaženia f_0, f_1, f_2 a skúšobnej hmotnosti určenej počas skúšky jazdného zaťaženia [kJ],

a: je hodnota stanovená v nasledujúcej tabuľke [g/km/kJ].

Druh paliva	*a*
nafta	0,009
benzín	0,010
skvapalnený ropný plyn	0,008
zemný plyn	0,007

PRÍLOHA V

Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke

1. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky na vozidlovom dynamometri alebo skúšky na zistenie umelých stratégií**

Vykazované údaje sú údaje uvedené v tabuľke 2 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/392, pričom na účely tohto nariadenia sa všetky odkazy na vozidlo H a L majú považovať za odkazy na jednotlivé skúšobné vozidlo a všetky odkazy na dokumentáciu typového schválenia sa majú považovať za odkazy na konkrétne body v osvedčení o zhode daného vozidla.

Okrem toho sa vykazujú tieto údaje:

Č.	Parametre	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Ďalšie interpolačné rady, ktoré sú súčasťou rovnakého radu vozidiel na overovanie v prevádzke	—	Bod 2.1.1.2.1 dodatku 8a k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 (prvé tri riadky tabuľky)	Na základe rovnakej skúšky typu 1, teda rovnakých vykazovaných hodnôt pre „nameranú hodnotu“, „hodnotu korigovanú na rýchlosť a vzdialenosť“ a „korekčný koeficient RCB“
2	Číslo vozidla	—	—	Postupnosť vozidiel (1, 2, 3, … 10) v štatistickom hodnotení
3	Celkový počet vozidiel podrobených skúške	—	—	Celkový počet vozidiel zahrnutých do štatistického hodnotenia opísaného v prílohe I
4	Číslo radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia	—	Bod 0.2.3.4 alebo 0.2.3.5 osvedčenia o zhode	Rad vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo rad vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia vozidla podrobeného skúške
5	Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie	—	Súčasť dokumentácie typového schválenia	Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie špecifické pre interpolačný rad vozidla podrobeného skúške
6	Číslo typového schválenia celého vozidla	—	Bod 0.11 osvedčenia o zhode	Identifikátor typového schválenia celého vozidla podľa vymedzenia v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2020/683
7	Kombinovaný ekvivalentný dojazd vo výlučne elektrickom režime (EAER) – osvedčenie o zhode	Km	Bod 5.2 osvedčenia o zhode	Len v prípade vozidiel OVC-HEV
8	Celkové množstvo spotrebovaného paliva (v priebehu životnosti)	l	Tabuľka 1 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/392	Údaje OBFCM získané z vozidla
9	Celková prejdená vzdialenosť (v priebehu životnosti)	km	tamže	tamže
10	Celkové množstvo spotrebovaného paliva počas režimu s vybíjaním batérie (v priebehu životnosti)	l	tamže	tamže, len v prípade vozidiel OVC-HEV

11	Celkové množstvo spotrebovaného paliva počas režimu zvýšenia stavu nabitia, ktorý je voliteľný vodičom (v priebehu životnosti)	l	tamže	tamže
12	Celková prejdená vzdialenosť počas režimu s vybíjaním batérie s vypnutým motorom (v priebehu životnosti)	km	tamže	tamže
13	Celková prejdená vzdialenosť počas režimu s vybíjaním batérie s motorom v chode (v priebehu životnosti)	km	tamže	tamže
14	Celková prejdená vzdialenosť počas režimu zvýšenia stavu nabitia, ktorý je voliteľný vodičom (v priebehu životnosti)	km	tamže	tamže
15	Celková energia zo siete do batérie (v priebehu životnosti)	kWh	tamže	tamže
16	Výsledok skúšky na vozidlovom dynamometri (CO_2 ratio)	—	článok 7 ods. 2; v prípade OVC-HEV: článok 7 ods. 3	—

2. **Vykazované údaje zo skúšok na overovanie v prevádzke v prípade skúšky jazdného zaťaženia**

Č.	Parametre	Jednotka	Zdroj	Poznámky
1	Číslo radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia	—	Bod 0.2.3.4 alebo 0.2.3.5 osvedčenia o zhode	
2	Číslo interpolačného radu vozidiel		Bod 0.2.3.1 osvedčenia o zhode	
3	Ďalšie interpolačné rady, ktoré sú súčasťou rovnakého radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia/radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia	—	—	Zoznam všetkých čísel interpolačných radov vozidiel
4	Číslo vozidla	—	—	Postupnosť vozidiel (1, 2, 3, … 10) v štatistickom hodnotení
5	Celkový počet vozidiel podrobených skúške	—		Celkový počet vozidiel zahrnutých do štatistického hodnotenia opísaného v prílohe I
6	Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie	—	Dokumentácia typového schválenia	Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie špecifické pre interpolačný rad vozidla podrobeného skúške
7	Číslo typového schválenia celého vozidla	—	Bod 0.11 osvedčenia o zhode	—
8	Skúšobné zariadenie (názov/miesto)	—	—	—

9	Kategória a trieda vozidla	—	—	Kategória M_1 alebo N_1 trieda 1, 2 alebo 3
10	Počet najazdených kilometrov vozidla	km	—	Údaj počítadla kilometrov pred skúškou jazdného zaťaženia
11	Skúšobná metóda	—	Príloha B4 k predpisu OSN č. 154	Dojazd pri voľnobehu/merač krútiaceho momentu/ aerodynamický tunel – pásový dynamometer/aerodynamický tunel – vozidlový dynamometer
12	Udávaný koeficient jazdného zaťaženia f_0	N	Bod 47.1.3 osvedčenia o zhode	
13	Udávaný koeficient jazdného zaťaženia f_1	N/(km/h)	Bod 47.1.3 osvedčenia o zhode	
14	Udávaný koeficient jazdného zaťaženia f_2	N/(km/h)^2	Bod 47.1.3 osvedčenia o zhode	
15	Udávaná skúšobná hmotnosť	kg	Bod 47.1.1 osvedčenia o zhode	
16	Udávaná spotreba energie na cyklus (CED)	kJ	Bod 3.2.3.2.3 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154	Spotreba energie na cyklus počas úplného cyklu WLTC uplatniteľnej triedy, ktorá sa používa na interpoláciu emisií CO_2 vozidla podrobeného skúške
17	Udávané emisie CO_2	g/km	Bod 49.4 osvedčenia o zhode	Hodnota emisií CO_2 vozidla podrobeného skúške; v prípade vozidiel OVC-HEV: hodnota kombinovaných emisií CO_2 v režime na udržanie nabitia batérie
18	Označenie rozmeru pneumatík (vpredu/vzadu)	—	—	Kód pneumatík (napr. P195/55R1685H) skúšobného vozidla
19	Udávaná trieda valivého odporu pneumatík (vpredu/vzadu)	—	Bod 35 osvedčenia o zhode	
20	Trieda valivého odporu pneumatík (vpredu/vzadu)	—	—	Trieda valivého odporu pneumatiky použitej pri skúške jazdného zaťaženia alebo, v prípade nasledujúcich pneumatík triedy A, skutočný valivý odpor.
22	Priemerná teplota	°C	—	Priemerná teplota nameraná počas skúšky jazdného zaťaženia; len v prípade cestných skúšok
23	Priemerná rýchlosť vetra	m/s	—	Priemerná rýchlosť vetra nameraná počas skúšky jazdného zaťaženia; len v prípade cestných skúšok

24	Priemerný tlak vzduchu	kPa	—	Priemerný tlak vzduchu nameraný počas skúšky jazdného zaťaženia; len v prípade cestných skúšok
25	Priemerná hmotnosť vozidla	kg	Bod 4.2.1.6 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154	Priemerná hmotnosť vozidla podrobeného skúške pred postupom určenia jazdného zaťaženia a po tomto postupe
26	Konečný koeficient meraného jazdného zaťaženia f_0	N	Príloha B4 k predpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jazdného zaťaženia f_0 vozidla podrobeného skúške po všetkých korekciách
27	Konečný koeficient meraného jazdného zaťaženia f_1	N/(km/h)	Príloha B4 k predpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jazdného zaťaženia f_1 vozidla podrobeného skúške po všetkých korekciách
28	Konečný koeficient meraného jazdného zaťaženia f_2	N/(km/h)^2	Príloha B4 k predpisu OSN č. 154	Konečný koeficient jazdného zaťaženia f_2 vozidla podrobeného skúške po všetkých korekciách
29	Skúšobná hmotnosť	kg	článok 9 ods. 2	
30	Konečná nameraná spotreba energie na cyklus (CED)	kJ	Bod 3.2.3.2.3 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154	Spotreba energie na cyklus počas úplného uplatniteľného cyklu WLTC vypočítaná na základe koeficientov meraného jazdného zaťaženia a skúšobnej hmotnosti (body 26 až 29)
31	Hodnota vypočítaných emisií CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$)	g/km	článok 10 ods. 1	
32	Výsledok skúšky jazdného zaťaženia (CO_2 ratio)	—	článok 10 ods. 4	

PRÍLOHA VI

Formát vykazovania pre ročný prehľad overovania v prevádzke

A. Všeobecné informácie

1.	Udeľujúci schvaľovací úrad	
2.	Dátum ročného prehľadu	
3.	Dotknutý rok	
4.	Celkový počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktorým uvedený úrad vydal typové schválenia vzhľadom na emisie v priebehu troch kalendárnych rokov pred overením v prevádzke	
5.	Minimálny počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré sa majú podrobiť skúške (= 3 % bodu 4)	
6.	Celkový počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré sa v dotknutom roku podrobili skúške	

B. Zoznam radov vozidiel na overovanie v prevádzke vybratých na skúšanie

— identifikačné číslo vybratého radu vozidiel na overovanie v prevádzke (ISV ID),

— dotknutý výrobca vozidiel (VPZ),

  — mali by sa zahrnúť všetci výrobcovia, ktorým schvaľovací úrad udelil typové schválenie vzhľadom na emisie v priebehu troch predchádzajúcich rokov,

— identifikátory interpolačného radu vozidiel pre každý z vybratých radov vozidiel na overovanie v prevádzke (IP ID),

— dôvody na výber radov vozidiel na overovanie v prevádzke (dôvod):

  — „dôkaz“, ak je výber na základe článku 3 ods. 2 písm. a),

  — „posudzovanie rizika“, ak je výber na základe článku 3 ods. 2 písm. b),

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

ISV ID	VPZ	Identifikátory interpolačného radu vozidiel (IP ID)	Dôvod
1			
2			
3			
…			

C. Súhrn výsledkov skúšky na overovanie v prevádzke

— typ skúšky: skúška na vozidlovom dynamometri (CDM), skúška jazdného zaťaženia (RL) alebo skúška na zistenie umelých stratégií (AS),

— minimálny počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke, ktoré sa majú podrobiť skúške, na typ skúšky (Minimum) vypočítaný podľa článku 4 ods. 1 ako percentuálny podiel celkového počtu radov vozidiel na overovanie v prevádzke podrobených skúške [bod A(6) tejto prílohy],

— celkový počet radov vozidiel na overovanie v prevádzke podrobených skúške na typ skúšky (Celkom),

— celkový počet záverov na typ skúšky:

  — neexistencia nezhody (Vyhovuje),

— nezhoda (Nevyhovuje),

— zatiaľ nestanovený záver (Prebiehajúce).

Typ skúšky	Minimum	Celkom	Vyhovuje	Nevyhovuje	Prebiehajúce
Skúška na vozidlovom dynamometri (75 %)					
Skúška jazdného zaťaženia (50 %)					
Skúška na zistenie umelých stratégií (25 %)					

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

— identifikačné číslo vybratého radu vozidiel na overovanie v prevádzke (ISV ID),

— dotknutý výrobca (VPZ),

— typ vykonanej skúšky (Typ skúšky): skúška na vozidlovom dynamometri (CDM), skúška jazdného zaťaženia (RL) alebo skúška na zistenie umelých stratégií (AS),

— dátum začiatku skúšky (dátum začiatku) podľa článku 5 ods. 2 delegovaného nariadenia (EÚ) 2023/2867;

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

— počet vozidiel podrobených skúške (Počet vozidiel),

— výsledok skúšky každého jednotlivého skúšobného vozidla ($CO_{2,\ ratio}$),

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

— referenčné číslo protokolu o skúške (Referencia skúšky),

— referenčné číslo záveru (Referencia záveru).

ISV ID	VPZ	Typ skúšky	Dátum začiatku	USÚ/TS	Počet vozidiel	$CO_{2,\ ratio}$	Záver/odchýlka	Referencia skúšky	Referencia záveru
1									
2									
3									
…									

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

Dotknutý rok	ISV ID	VPZ	Typ skúšky	Dátum začiatku	USÚ/TS	Počet vozidiel	$CO_{2,\ ratio}$	Záver/odchýlka	Referencia skúšky	Referencia záveru
…	…									