Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2023/2866

18.12.2023

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/2866

z dne 15. decembra 2023

o izvajanju Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo postopkov za preverjanje vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih v uporabi (preverjanje vozil v uporabi)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ([1]) ter zlasti člena 7(9), tretji pododstavek, in člena 13(4), prvi pododstavek, Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 13 Uredbe (EU) 2019/631 mora Komisija preveriti vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva vozil v uporabi.

(2) Za zagotovitev reprezentativnosti preverjanja vozil v uporabi bi morali homologacijski organi, ki so podelili homologacijo, izbrati najmanjše število družin vozil, ki jih je treba preizkusiti. Primerno je najti sinergije med preverjanjem emisij CO_2 iz vozil v uporabi in preverjanjem skladnosti vozil v uporabi glede emisij onesnaževal.

(3) Za ciljno usmeritev v tiste družine za preverjanje vozil v uporabi, pri katerih obstaja največje tveganje, da vključujejo vozila, katerih vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva odstopajo od specifičnih emisij CO_2 in vrednosti porabe goriva, zabeleženih v certifikatu o skladnosti, bi moral homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za preverjanje izbrati tiste družine za preverjanje vozil v uporabi, za katere je prejel dokaze, o katerih meni, da so zadosten pokazatelj obstoja takega odstopanja, in jih dopolniti z družinami za preverjanje vozil v uporabi, izbranimi na podlagi ocene tveganja, ki jo izvede Komisija.

(4) Za zagotovitev zadostne pokritosti pri vsakem tipu preizkusa je primerno določiti minimalni odstotni delež družin, ki morajo biti zajete v vsakem tipu preizkusa, in sicer na podlagi skupnega števila družin za preverjanje vozil v uporabi, za katere je homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, izdal homologacije glede emisij, vključno z razširitvami homologacij glede emisij, ki vključujejo spremembe navedenih vrednosti emisij CO_2.

(5) Ker se vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeležene v certifikatu o skladnosti, določijo na podlagi homologacijskega preizkušanja, je primerno zahtevati, da so vozila, izbrana za preizkus za preverjanje vozil v uporabi, v podobnem stanju kot vozila, preizkušena med homologacijo, zlasti z določitvijo zahtev za njihovo največje število prevoženih kilometrov in starost.

(6) Za omejitev bremena preizkušanja bi moral imeti homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, možnost, da za izračun emisij CO_2 vozila uporabi enake korekcijske faktorje kot za homologacijo ali da navedene faktorje določi v okviru preverjanja vozil v uporabi z izvedbo enakih preizkusov kot za homologacijo, če meni, da je treba preveriti enega ali več teh faktorjev.

(7) Pri hibridnih električnih vozilih z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) bi moral rezultat preizkusa na dinamometru z valji za preverjanje vozil v uporabi temeljiti le na načinu ohranjanja naboja, zbrati pa bi bilo treba tudi informacije o ustreznih parametrih v načinu praznjenja naboja, da se lahko oceni, ali je potrebna prihodnja prilagoditev.

([1]) UL L 111, 25.4.2019, str. 13.

(8) Da se omogoči prihodnje preverjanje točnosti naprav za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenih v vozilu (OBFCM), pri vozilih v uporabi, je primerno zbrati vrednosti, ki jih naprava OBFCM zabeleži med preizkusom na dinamometru z valji za preverjanje vozil v uporabi.

(9) Za preprečitev podcenjevanja velikosti odstopanja vrednosti emisij CO_2 katerega koli vozila v družini za preverjanje vozil v uporabi bi morala velikost odstopanja temeljiti na povprečnem razmerju med vrednostjo emisij CO_2, določeno na podlagi preizkusov na vozilih v uporabi, in vrednostjo emisij CO_2, zabeleženo v certifikatu o skladnosti, ter na vrednosti emisij CO_2 za visoko vrednost za vozilo iz navedene družine za preverjanje vozil v uporabi.

(10) Za oceno rezultata preizkusa cestne obremenitve glede na vrednost emisij CO_2, navedeno v certifikatu o skladnosti vozila, bi bilo treba vrednost emisij CO_2, ki ustreza rezultatu preizkusa cestne obremenitve, izračunati z uporabo metode interpolacije, uporabljene za homologacijo, ali, če ta metoda ni bila uporabljena, z uporabo splošnega povprečnega razmerja med vrednostmi emisij CO_2 in potrebo po energiji cikla, ki je specifično za vrsto goriva.

(11) Za odkrivanje umetne strategije, ki deluje le med homologacijskimi preizkusi, ne pa med običajnim delovanjem vozila v uporabi, je bistveno, da posebni preizkusni pogoji niso znani vnaprej, zato bi moral homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pogoje za namenske preizkuse umetnih strategij določiti za vsak primer posebej.

(12) Ker natančne narave umetnih strategij ni mogoče poznati vnaprej, bi moral homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, rezultate preizkusov umetnih strategij analizirati in oceniti na podlagi primerjave rezultatov, pridobljenih v različnih preizkusnih pogojih.

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

(14) V primeru ugotovljenega odstopanja vrednosti emisij CO_2 bi moral imeti zadevni proizvajalec možnost, da se odzove na ugotovitve homologacijskega organa, ki je podelil homologacijo, tudi s predložitvijo dokazov, ki bi izpodbijali navedene ugotovitve. Za preprečitev nepotrebnega podaljšanja postopka preverjanja vozil v uporabi je razumno omejiti čas za odgovor proizvajalca.

(15) Kadar se na podlagi opravljenih preverjanj vozil v uporabi odkrije neujemanje vrednosti emisij CO_2 ali obstoj strategij, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozila, bi bilo treba popraviti specifične emisije CO_2 vseh vozil iz družine za preverjanje vozil v uporabi ali, kjer je ustrezno, iz družine cestnih obremenitev, saj se šteje, da je vzorec preizkusnih vozil reprezentativen za celotno družino za preverjanje vozil v uporabi ali, kjer je ustrezno, za celotno družino cestnih obremenitev. V takem primeru bi moral odgovorni homologacijski organ sprejeti tudi potrebne ukrepe iz poglavja XI Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) in zagotoviti, da se certifikati o skladnosti popravijo.

(16) Preizkusni postopki za preverjanje vozil v uporabi temeljijo na globalno usklajenem preizkusnem postopku za lahka vozila (WLTP), določenem v Pravilniku ZN št. 154 ([3]), zato se lahko od leta 2021 uporablja popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca, saj navedene povprečne specifične emisije CO_2 od navedenega leta temeljijo na WLTP. Proizvajalec bi moral imeti možnost, da v okviru obstoječega postopka obveščanja o napakah med postopkom spremljanja emisij CO_2 sporoči napake pri uporabljenih popravkih.

([2]) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

([3]) Pravilnik ZN št. 154 – Enotne določbe o homologaciji lahkih osebnih in gospodarskih vozil glede na merila za emisije, emisije ogljikovega dioksida ter porabo goriva in/ali merjenje porabe električne energije in električnega dosega (WLTP) (UL L 290, 10.11.2022, str. 1).

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa postopke za preverjanje, ali vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva, zabeležene v certifikatih o skladnosti, ustrezajo emisijam CO_2 in porabi goriva vozil v uporabi, ter postopke za preverjanje obstoja strategij v vozilih ali strategij, povezanih z vozili, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil pri preizkusih, ki se izvajajo za namene homologacije (v nadaljnjem besedilu: preverjanje vozil v uporabi).

2. Ta uredba določa tudi podrobna pravila o postopkih za poročanje o odstopanjih, odkritih pri emisijah CO_2 iz vozil v uporabi, v primerjavi s specifičnimi emisijami CO_2, zabeleženimi v certifikatih o skladnosti na podlagi preverjanja vozil v uporabi, in za upoštevanje navedenih odstopanj pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca.

3. Ta uredba se ne uporablja za:

(a) vozila, ki so izvzeta iz merjenja emisij CO_2;

(b) proizvajalce, ki so bili skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovorni za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov ali manj kot 1 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v koledarskem letu dve leti pred koledarskim letom, v katerem so družine za preverjanje vozil v uporabi izbrane v skladu s členom 3.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 2 Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ([4]), člena 3 Uredbe (EU) 2019/631, odstavka 3 Pravilnika ZN št. 154 in člena 2 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/2867 ([5]).

Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „odstopanje vrednosti emisij CO_2“ pomeni, da so emisije CO_2 iz vozil v uporabi večje od specifičnih emisij CO_2, zabeleženih v certifikatih o skladnosti, ob upoštevanju statistične ocene preizkusov v skladu s Prilogo I;

(2) „preizkus na dinamometru z valji“ pomeni preizkus na dinamometru z valji v skladu s Prilogo B6 in Prilogo B8 k Pravilniku ZN št. 154, ki se izvede na vozilu v uporabi;

(3) „preizkus cestne obremenitve“ pomeni preizkus cestne obremenitve v skladu s Prilogo B4 k Pravilniku ZN št. 154, ki se izvede na vozilu v uporabi;

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

([4]) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

([5]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2867 z dne 5. oktobra 2023 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov za preverjanje vrednosti emisij CO2 in porabe goriva pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih v uporabi (preverjanje vozil v uporabi) (UL L, 2023/2867, 18.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

(5) „visoka vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi“ pomeni visoko vrednost za vozilo iz katere koli družine interpolacij, vključene v družino za preverjanje vozil v uporabi, ki ima najvišjo navedeno vrednost emisij CO_2.

Člen 3

Izbira družin za preverjanje vozil v uporabi

1. Število družin za preverjanje vozil v uporabi, ki jih vsako leto izbere homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, znaša najmanj 2 % skupnega števila družin za preverjanje vozil v uporabi, za katere je navedeni organ v treh koledarskih letih pred preverjanjem vozil v uporabi izdal homologacije glede emisij.

2. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pri izbiri družin za preverjanje vozil v uporabi v skladu s členom 3 Delegirane redbe (EU) 2023/2867:

(a) vključi vse družine za preverjanje vozil v uporabi, za katere je v zadnjih 12 mesecih od Komisije, homologacijskega organa, organa za tržni nadzor ali tretje osebe, ki izpolnjuje zahteve iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/163 ([6]), prejel dokaze o obstoju odstopanja vrednosti emisij CO_2;

(b) izbere dodatne družine za preverjanje vozil v uporabi na podlagi ocene Komisije glede tveganja, da bi lahko navedene družine vključevale vozila z odstopanjem vrednosti emisij CO_2, kot je navedena v odstavku 3.

3. Komisija pri izvajanju ocene iz odstavka 2, točka (b), upošteva vsaj naslednje elemente, če so na voljo:

(a) skupno število novih vozil iz družine za preverjanje vozil v uporabi, ki so bila dana na trg Unije;

(b) družine za preverjanje vozil v uporabi s podobnimi tehničnimi značilnostmi, vendar z nižjimi vrednostmi emisij CO_2 ali porabe goriva, ki so opredeljene na podlagi podatkov, zbranih v skladu s členom 14 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/392 ([7]);

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

(d) ustrezne informacije iz preizkusov skladnosti vozil v uporabi v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;

(e) dejanske podatke, kot so opredeljeni v členu 2, točka (c), Izvedbene uredbe (EU) 2021/392.

4. Komisija vsako leto do 31. decembra objavi poročilo, v katerem opiše metodologijo, uporabljeno za oceno iz odstavka 2, točka (b), in glavne ugotovitve ocene, izvedene v navedenem letu. Poročilo vsebuje tudi seznam družin za preverjanje vozil v uporabi, pri katerih je tveganje, da vključujejo vozila z odstopanjem vrednosti emisij CO_2, največje.

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

([7]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 z dne 4. marca 2021 o spremljanju in sporočanju podatkov v zvezi z emisijami CO2 iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi izvedbenih uredb Komisije (EU) št. 1014/2010, (EU) št. 293/2012, (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153 (UL L 77, 5.3.2021, str. 8).

Člen 4

Tip in število preizkusov za preverjanje vozil v uporabi

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za vsako družino za preverjanje vozil v uporabi, izbrano v določenem koledarskem letu v skladu s členom 3, na izbranih vozilih v navedenem letu opravi vsaj enega od naslednjih preizkusov, pri čemer zagotovi naslednjo porazdelitev:

(a) preizkusi na dinamometru z valji za vsaj 75 % izbranih družin za preverjanje vozil v uporabi;

(b) preizkusi cestne obremenitve za vsaj 50 % izbranih družin za preverjanje vozil v uporabi, razen družin za preverjanje vozil v uporabi, pri katerih je bila za homologacijo uporabljena privzeta metoda izračuna cestne obremenitve;

(c) preizkusi umetnih strategij za vsaj 25 % izbranih družin za preverjanje vozil v uporabi.

2. Za vsako izbrano družino za preverjanje vozil v uporabi se preizkusi naslednje število vozil:

(a) za preizkuse na dinamometru z valji in preizkuse cestne obremenitve: od tri do deset vozil v skladu z metodo, opisano v Prilogi I;

(b) za preizkuse umetnih strategij: vsaj eno vozilo.

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

(a) homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, je obveščen o prihodnjih preizkusih, da se mu omogoči opazovanje preizkusov;

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

Člen 5

Izbira posameznih preizkusnih vozil

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, izbere preizkusna vozila, ki v času izbire izpolnjujejo obe naslednji merili:

(a) število prevoženih kilometrov znaša od 3 000 do 40 000 km;

(b) niso starejša od dveh let, pri čemer se starost šteje od datuma prve registracije.

2. Če homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ne more izbrati dovolj vozil, ki izpolnjujejo navedena merila, lahko ne glede na odstavek 1 izbere preizkusna vozila, ki v času izbire izpolnjujejo obe naslednji merili:

(a) število prevoženih kilometrov znaša od 3 000 do 100 000 km;

(b) niso starejša od petih let, pri čemer se starost šteje od datuma prve registracije.

3. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, s kontrolnim seznamom za vozila iz Priloge II preveri in zagotovi, da so preizkusna vozila v stanju, ki je reprezentativno za ustrezno vzdrževano in uporabljano vozilo, ter da imajo značilnosti, zajete v certifikatu o skladnosti.

Člen 6

Preizkusni pogoji za preizkuse na dinamometru z valji

1. Za vsako preizkusno vozilo, izbrano za preizkus na dinamometru z valji, se nastavitve obremenitve dinamometra z valji iz odstavka 8 Priloge B4 k Pravilniku ZN št. 154 nastavijo v skladu s koeficienti cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusno maso, določeno v certifikatu o skladnosti preizkusnega vozila.

2. Preizkusno gorivo, ki se uporablja za preizkuse na dinamometru z valji, je referenčno gorivo iz Priloge B3 k Pravilniku ZN št. 154.

Pri vozilih z dvogorivnim motorjem s pogonom na bencin in utekočinjeni naftni plin ali na bencin in stisnjen zemeljski plin ter pri vozilih s prilagodljivim tipom goriva, ki uporabljajo bencin in etanol (E85) za gorivo, se preizkus na dinamometru z valji izvede z gorivom, za katero morajo države članice sporočiti vrednost emisij CO_2, kot je določeno v točki 2a dela A Priloge II k Uredbi (EU) 2019/631 ali točki 2a dela A Priloge III k Uredbi (EU) 2019/631.

Člen 7

Rezultat preizkusa na dinamometru z valji za posamezno preizkusno vozilo

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, izračuna popravke za RCB, ciljno hitrost in razdaljo iz Priloge B7 ali, kjer je ustrezno, Priloge B6 ali B8 k Pravilniku ZN št. 154, pri čemer uporabi rezultate izvedenega preizkusa na dinamometru z valji.

Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za izračun korekcijskih faktorjev družin Ki, K_{CO2} in ATCT iz prilog B6, B7 in B8 k Pravilniku ZN št. 154 uporabi katerega koli od naslednjih pristopov:

(a) uporabi korekcijske faktorje družin Ki, K_{CO2} in ATCT, ki so bili uporabljeni za homologacijo;

(b) korekcijske faktorje družin Ki, K_{CO2} in ATCT izračuna na podlagi preizkusov, opravljenih na vozilu, izbranem za preizkus za preverjanje vozil v uporabi, v skladu s postopki, opisanimi v prilogah B6, B7 in B8 k Pravilniku ZN št. 154.

2. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za vsako posamezno preizkusno vozilo, ki se preizkuša na dinamometru z valji, razen vozil OVC-HEV, določi rezultat preizkusa na dinamometru z valji ($CO_{2\ ratio}$) kot razmerje med vrednostjo emisij CO_2, izračunano na podlagi preizkusa na dinamometru z valji ob upoštevanju korekcijskih faktorjev iz odstavka 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), in skupno vrednostjo emisij CO_2, zabeleženo v točki 49 certifikata o skladnosti navedenega vozila ($CO_{2,\ CoC}$).

3. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za vsako vozilo OVC-HEV, ki se preizkuša na dinamometru z valji, določi rezultat preizkusa na dinamometru z valji ($CO_{2\ ratio}$) kot razmerje med vrednostjo emisij CO_2, izračunano na podlagi preizkusa na dinamometru z valji v načinu ohranjanja naboja v skladu s Prilogo B8 k Pravilniku ZN št. 154 ob upoštevanju korekcijskih faktorjev iz odstavka 1 ($CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$), in skupno vrednostjo emisij CO_2 pri ohranjanju naboja, zabeleženo v točki 49 certifikata o skladnosti navedenega vozila ($CO_{2,\ CoC}$).

Poleg tega homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, določi enakovredni izključno električni doseg in vrednost emisij CO_2, izračunano na podlagi preizkusa na dinamometru z valji v načinu praznjenja naboja v skladu s Prilogo B8 k Pravilniku ZN št. 154 ob upoštevanju korekcijskih faktorjev iz odstavka 1.

Poročilo o preizkusu vključuje razmerje med ponderirano skupno vrednostjo emisij CO_2, izračunano na podlagi preizkusov na dinamometru z valji ob upoštevanju korekcijskih faktorjev iz odstavka 1, in ponderirano skupno vrednostjo emisij CO_2, zabeleženo v točki 49 certifikata o skladnosti navedenega vozila, ter informacije o poslabšanju stanja pogonskega akumulatorja skozi čas in enakovrednem izključno električnem dosegu.

4. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pred preizkusom na dinamometru z valji in po njem za vsako posamezno preizkusno vozilo z univerzalnim orodjem za pregledovanje iz serijskega vmesnika vgrajene naprave za diagnostiko vozila odčita vrednosti dejanskih podatkov, kot so opredeljeni v členu 2, točka (c), Izvedbene uredbe (EU) 2021/392. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, te vrednosti vključi v poročilo o preizkusu skupaj z vrednostjo za „$fuel_consumed_{WLTP}$“ v skladu s Prilogo C5 k Pravilniku ZN št. 154.

Člen 8

Statistična ocena rezultatov preizkusa na dinamometru z valji in izračun velikosti odstopanja

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, z uporabo metode iz Priloge I oceni rezultate preizkusa na dinamometru z valji za posamezna preizkusna vozila, pridobljene v skladu s členom 7, da ugotovi, ali pri družini za preverjanje vozil v uporabi, ki se preizkuša na dinamometru z valji, obstaja odstopanje vrednosti emisij CO_2 ali ne.

2. Če se na podlagi statistične ocene iz Priloge I ugotovi, da je družina za preverjanje vozil v uporabi neustrezna, homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, določi velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2 na naslednji način:

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

pri čemer je:

— $CO_{2\ VH}$ navedena vrednost emisij CO_2 za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi [g/km], pri vozilih OVC-HEV pa vrednost emisij CO_2 v načinu ohranjanja naboja za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi [g/km];

— povprečje ($CO_{2\ ratio}$) povprečje, kot je opredeljeno v Prilogi I.

Člen 9

Preizkusni pogoji za preizkuse cestne obremenitve

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, lahko za preizkus cestne obremenitve uporabi katero koli metodo merjenja iz Priloge B4 k Pravilniku ZN št. 154.

2. Iz vozila, izbranega za preizkus cestne obremenitve, se odstranijo vsa dodatna oprema in vsi elementi, ki ob prvi registraciji niso bili prisotni. Posode za gorivo v vozilu se napolnijo vsaj do 90 % prostornine. Vozilo je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca, obremeni pa se z dodatno maso 100 kg in maso, ki predstavlja obremenitev vozila, kot je opredeljena v odstavku 3.2.26 Pravilnika ZN št. 154. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, določi maso vozila, ki je tako pripravljeno ali kot da bi bilo tako pripravljeno, ta masa pa se bo štela za preizkusno maso, določeno med preizkusom cestne obremenitve.

3. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, zagotovi, da pnevmatike vozila, izbranega za preizkus cestne obremenitve, izpolnjujejo oba naslednja pogoja:

(a) spadajo v isti razred energijske učinkovitosti, kot je zabeležen v certifikatu o skladnosti;

(b) izpolnjujejo merila iz odstavka 4.2.2.2 Priloge B4 k Pravilniku ZN št. 154.

Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, lahko namesto pogoja (a) uporabi popravek koeficienta cestne obremenitve f_0 iz Priloge III. Nato se $f_{0,\ measured,\ corrected}$ šteje za f_0, določen med preizkusom cestne obremenitve.

4. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, zagotovi, da nadzor višine vozila in aktivna maska hladilnika vsakega preizkusnega vozila ter drugi premični aerodinamični deli karoserije, ki dinamično spreminjajo aerodinamični upor vozila, med preizkusom cestne obremenitve delujejo v skladu z zahtevami iz odstavka 4.2.1.5 Priloge B4 k Pravilniku ZN št. 154.

Člen 10

Rezultat preizkusa cestne obremenitve za posamezno preizkusno vozilo

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za vsako posamezno preizkusno vozilo, na katerem se izvaja preizkus cestne obremenitve, razen vozil OVC-HEV, izračuna vrednost emisij CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$) na podlagi koeficientov cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusne mase, določene med preizkusom cestne obremenitve, z uporabo metod iz Priloge B7 ali, kjer je ustrezno, Priloge B8 k Pravilniku ZN št. 154, pri čemer uporabi izmerjene vrednosti emisij CO_2 za nizko vrednost za vozilo in visoko vrednost za vozilo.

2. V primeru vozila OVC-HEV, na katerem se izvaja preizkus cestne obremenitve, homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, izračuna $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ na podlagi koeficientov cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusne mase, določene med preizkusom cestne obremenitve, z uporabo metod iz Priloge B8 k Pravilniku ZN št. 154, pri čemer uporabi interpolacijsko premico, ki ustreza načinu ohranjanja naboja.

3. Če metoda interpolacije ni bila uporabljena, se $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$ izračuna na podlagi koeficientov cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusne mase, določene med preizkusom cestne obremenitve, kot je določeno v Prilogi IV.

4. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, za vsako posamezno preizkusno vozilo, na katerem se izvaja preizkus cestne obremenitve, določi rezultat preizkusa cestne obremenitve ($CO_{2\ \text{ratio}}$) kot razmerje med vrednostjo $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$, določeno v skladu z odstavki 1, 2 in 3 tega člena, in skupno vrednostjo emisij CO_2 ali, v primeru vozil OVC-HEV, skupno vrednostjo emisij CO_2 pri ohranjanju naboja, zabeleženo v točki 49 certifikata o skladnosti navedenega vozila ($CO_{2,\ \text{CoC}}$).

Člen 11

Statistična ocena rezultatov preizkusa cestne obremenitve in izračun velikosti odstopanja

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, rezultate preizkusov cestne obremenitve, pridobljene v skladu s členom 10, oceni z uporabo metode iz Priloge I, da ugotovi, ali pri družini cestnih obremenitev, ki se preizkuša s preizkusi cestne obremenitve, obstaja odstopanje vrednosti emisij CO_2 ali ne.

2. Če se na podlagi statistične ocene iz Priloge I ugotovi, da je družina cestnih obremenitev neustrezna, homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, določi velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2 na naslednji način:

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

pri čemer je:

— $CO_{2\ \text{VH}}$ navedena vrednost emisij CO_2 za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi [g/km], pri vozilih OVC-HEV pa vrednost emisij CO_2 v načinu ohranjanja naboja za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi [g/km];

— povprečje ($CO_{2\ \text{ratio}}$) povprečje, kot je opredeljeno v Prilogi I.

Člen 12

Preizkusni pogoji za preizkuse umetnih strategij

Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, z naslednjimi preizkusi preveri obstoj umetnih strategij v preizkusnem vozilu, izbranem v skladu s členom 4:

(a) preizkusom na dinamometru z valji;

(b) preizkusom na dinamometru z valji iz Priloge B6 k Pravilniku ZN št. 154, pri čemer se faze preizkušanja izvedejo v drugačnem vrstnem redu, ali katerim koli drugim preizkusom, pri katerem preizkusni pogoji ne povzročijo bistvene spremembe fizičnega odziva vozila in/ali katerega koli od njegovih podsistemov brez umetnih strategij;

(c) preizkusom dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, na cesti, kot je določen v Prilogi IIIA k Uredbi (EU) 2017/1151, ali katerim koli drugim preizkusom na cesti, ki bi lahko pokazal, ali je prisotna umetna strategija;

(d) preizkusom na dinamometru z valji za ponovitev preizkusa na cesti, izvedenega v skladu s točko (c).

Člen 13

Ocena rezultatov preizkusov umetnih strategij in izračun velikosti odstopanja

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, oceni rezultate preizkusov, opravljenih v skladu s členom 12, da oceni tveganje obstoja umetnih strategij v preizkusnem vozilu, tako da primerja:

(a) vrednosti emisij CO_2 iz preizkusa iz člena 12, točka (b), z vrednostmi emisij CO_2 iz preizkusa iz člena 12, točka (a);

(b) vrednosti emisij CO_2, deljene s potrebo po energiji cikla, iz preizkusa iz člena 12, točka (c), z vrednostmi emisij CO_2 iz preizkusa iz člena 12, točka (a);

(c) vrednosti emisij CO_2, deljene s potrebo po energiji cikla, iz preizkusa iz člena 12, točka (d), z vrednostmi emisij CO_2 iz preizkusa iz člena 12, točka (c).

2. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, v poročilu o preizkusu opiše merila, uporabljena za to oceno, pri čemer se umetne strategije razumejo kot kakršna koli programska oprema, krmilna logika, strojna oprema ali sestavni del, ki je v vozilu ali je povezan z vozilom in zmanjšuje vrednosti emisij CO_2 ali porabe goriva vozila pri preizkusih, opravljenih za namene homologacije glede emisij, vendar ne deluje dosledno, ko se vozilo uporablja, ob upoštevanju različnih pogojev, razen če to zahteva zakonodaja ali če je to mogoče upravičiti s potrebo po zaščiti vozila pred neposrednimi poškodbami ali zagotovitvi varnega delovanja vozila.

3. Če homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, na podlagi ocene v skladu z odstavkom 1 oceni, da je tveganje obstoja umetnih strategij v preizkusnem vozilu veliko, poleg preizkusov, opravljenih v skladu s členom 12, določi in izvede poseben program preizkusov, da ugotovi obstoj ali neobstoj umetne strategije.

4. Če homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ugotovi, da obstajajo umetne strategije, določi velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2, tako da primerja vrednosti emisij CO_2 z umetnimi strategijami in brez njih. Če velikosti navedenega odstopanja ni mogoče določiti na podlagi preizkusov, izvedenih v skladu s členom 12, in če je ustrezno, odstavkom 3, je velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2 enaka 10 % vrednosti emisij CO_2 za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi ali, pri vozilih OVC-HEV, 10 % vrednosti emisij CO_2 v načinu ohranjanja naboja za visoko vrednost za vozilo iz družine za preverjanje vozil v uporabi, v nobenem primeru pa ni manjša od 14 g/km.

Člen 14

Poročilo o preizkusu

1. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, v poročila o preizkusih iz člena 5(1) Delegirane uredbe (EU) 2023/2867 vključi vsaj naslednje informacije za vsako preizkušeno družino za preverjanje vozil v uporabi in za vsak tip preizkusa:

(a) tip izvedenega preizkusa;

(b) kontrolni seznam za vozilo;

(c) preizkusne pogoje;

(d) rezultate preizkusov za vsako posamezno preizkusno vozilo;

(e) statistično oceno rezultatov preizkusov;

(f) po potrebi izračun velikosti odstopanja;

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

2. Poročilo o preizkusu se v 20 delovnih dneh po zaključku preizkusov da na voljo proizvajalcu zadevnih vozil, poleg tega se poročilo o preizkusu skupaj z naslednjimi podatki za vsako posamezno preizkusno vozilo v šifrirani obliki naloži na namenski strežnik Komisije:

(a) podatki iz točke 1 Priloge V za vsak opravljeni preizkus na dinamometru z valji in preizkus umetnih strategij;

(b) podatki iz točke 2 Priloge V za vsak opravljeni preizkus cestne obremenitve.

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

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

Člen 15

Sklepi homologacijskega organa, ki je podelil homologacijo

1. Če rezultati preverjanja vozil v uporabi pokažejo, da ni odstopanja vrednosti emisij CO_2, homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, o tem sprejme sklep in ga priloži poročilu o preizkusu.

2. Če rezultati preverjanja vozil v uporabi pokažejo, da obstaja odstopanje vrednosti emisij CO_2, lahko proizvajalec rezultate izpodbija v 20 delovnih dneh po prejemu poročila o preizkusu, tako da predloži dokaze o ujemanju vrednosti emisij CO_2, zabeleženih v certifikatih o skladnosti, z vrednostmi, ki izhajajo iz preverjanja vozil v uporabi.

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

3. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ob upoštevanju informacij, ki jih proizvajalec predloži v skladu z odstavkom 2, sprejme sklep o tem, ali je bilo pri preverjanju vozil v uporabi ugotovljeno neujemanje vrednosti emisij CO_2, določenih med preverjanjem vozil v uporabi, z vrednostmi, zabeleženimi v certifikatih o skladnosti, ali sklep o obstoju umetnih strategij.

Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pošlje svoj sklep zadevnemu proizvajalcu in Komisiji najpozneje 40 delovnih dni po tem, ko je obvestil proizvajalca v skladu z odstavkom 2.

4. Sklepi homologacijskega organa, ki je podelil homologacijo, iz odstavka 3 vključujejo vsaj naslednje:

(a) če homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ugotovi, da ni neujemanja zadevnih vrednosti emisij CO_2, ali ne more ugotoviti obstoja umetnih strategij:

   (i) družino za preverjanje vozil v uporabi, družine interpolacij vozila, in če njegove ugotovitve temeljijo na rezultatih preizkusov cestne obremenitve, zadevno družino cestnih obremenitev;

   (ii) razloge za njegovo ugotovitev, da odstopanja, ugotovljena pri preverjanju vozil v uporabi, ne povzročajo neujemanja;

(b) če homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ugotovi neujemanje zadevnih vrednosti emisij CO_2 ali obstoj umetnih strategij:

   (i) družino za preverjanje vozil v uporabi, družine interpolacij vozila, in če njegove ugotovitve temeljijo na rezultatih preizkusov cestne obremenitve, zadevno družino cestnih obremenitev;

   (ii) velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2;

   (iii) po potrebi ugotovljene umetne strategije.

5. Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pred 1. marcem vsakega koledarskega leta objavi pregled preverjanj vozil v uporabi, opravljenih v prejšnjem koledarskem letu, in sklepov, izdanih v navedenem letu, kot so navedeni v odstavkih 1 in 3, in sicer v obliki, določeni v Prilogi VI. Za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi, za katere pred objavo pregleda sklep še ni sprejet, se sklep vključi v naslednji letni pregled.

Člen 16

Popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca

1. Kadar homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, izda sklep iz člena 15(4), točka (b), Komisija na podlagi informacij iz navedenega sklepa za koledarsko leto, v katerem je bil sklep izdan, in za naslednja koledarska leta uporabi velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2 za začasni izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 v skladu s členom 7(4) Uredbe (EU) 2019/631 in obvesti proizvajalca v skladu s členom 7(5) Uredbe (EU) 2019/631.

2. Komisija velikost odstopanja vrednosti emisij CO_2, kot je določena v sklepu iz člena 15(4), točka (b), uporabi tudi za popravek povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca za deset koledarskih let pred letom, v katerem je bil izdan sklep, vendar ne pred koledarskim letom 2021. Komisija ustrezno spremeni izvedbene akte, sprejete v skladu s členom 9(1) Uredbe (EU) 2019/631.

Člen 17

Pregled

Komisija do konca leta 2026 oceni potrebo po povečanju minimalnega števila družin za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba vsako leto izbrati v skladu s členom 3(1), pri čemer upošteva zlasti naslednje:

(a) skupno število družin za preverjanje vozil v uporabi, za katere je homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, v predhodnih letih izdal homologacije glede emisij;

(b) število vozil, preizkušenih za vsako družino za preverjanje vozil v uporabi v skladu s členom 4;

(c) razpoložljivost preizkuševalnih zmogljivosti in napoved razvoja te razpoložljivosti.

Člen 18

Začetek veljavnosti

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

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

V Bruslju, 15. decembra 2023

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

Statistična ocena rezultatov preizkusov na dinamometru z valji in preizkusov cestne obremenitve

(1) **Izhodišče**

Izhodišče za statistično oceno so vrednosti za $CO_{2\ ratio}$, izračunane za tri posamezna preizkusna vozila (N = 3) v skladu s členom 7, odstavka 2 in 3, za rezultate preizkusov na dinamometru z valji ter v skladu s členom 10, odstavek 4, za rezultate preizkusov cestne obremenitve.

Na podlagi meril iz točke 2 se določi, ali je treba preizkusiti dodatna vozila.

(2) **Statistični parametri**

Za skupno število preizkušenih vozil (N) se določita povprečje (X_{tests}) in standardni odklon (s) rezultatov preizkusa:

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

in

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

pri čemer je:

x_i vrednost $CO_{2\ ratio}$, izračunana za posamezno preizkusno vozilo i v skladu s členom 7, odstavka 2 in 3, za rezultate preizkusa na dinamometru z valji ter v skladu s členom 10, odstavek 4, za rezultate preizkusa cestne obremenitve.

(3) **Ocena**

Za tri vozila, ki se preizkusijo prva, in po vsakem dodatnem preizkušenem vozilu se vrednost X_{tests} oceni, kot je navedeno spodaj, da se za zadevno družino za preverjanje vozil v uporabi ali družino cestnih obremenitev sprejme eden od naslednjih sklepov:

(1) družina je ustrezna, če je: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$;

(2) družina je neustrezna, če je: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$;

(3) preizkusi se dodatno vozilo, če je: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$,

pri čemer:

sta t_P in t_F določena v spodnji tabeli;

je s standardni odklon, določen v skladu s točko (2);

A znaša 1,02 za rezultate preizkusa na dinamometru z valji;

A znaša 1,03 za rezultate preizkusov cestne obremenitve;

A znaša 1,08 za rezultate preizkusov cestne obremenitve za družine, preizkušene v letih 2024 ali 2025.

Tabela

Vrednosti za t-parametre za odločitev o ustreznosti/neustreznosti

Število preizkušenih vozil	t_P	t_F
3	2,2655	Najvišja vrednost 1,1062 in (0,02/s) [1]
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

[1] Pri čemer je s standardni odklon, določen v skladu s točko 2.

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

(4) **Izračun velikosti odstopanja**

Za izračun velikosti odstopanja je povprečje ($CO_{2\ ratio}$) opredeljeno kot X_{tests} za skupno število preizkušenih vozil, potem ko je v skladu s točko 3 ugotovljeno, da je družina neustrezna:

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

PRILOGA II

Kontrolni seznam za vozila, izbrana za preizkuse za preverjanje vozil v uporabi

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

„Zaupno“ pomeni, da homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ustrezno hrani zadevne informacije, vendar se te ne vključijo v poročilo o preizkusu, predloženo Komisiji.

(1) **Značilnosti vozila**

1.1. Naslednji podatki se zabeležijo in vključijo v poročilo o preizkusu:

1.1.1	Identifikacijska številka vozila (VIN):	ZAUPNO
1.1.2	Število prevoženih kilometrov:	
1.1.3	Datum prve registracije:	
1.1.4	Številka homologacije celotnega vozila (TAN):	
1.1.5	Številka homologacije glede emisij:	
1.1.6	Identifikator družine interpolacij za vozilo (VFN):	
1.1.7	Identifikator družine cestnih obremenitev:	
1.1.8	Ime proizvajalca pnevmatike, tip in identifikacijska številka pnevmatike (če je na voljo)	

1.2. Preverijo se naslednja merila za izključitev:

		Da/Ne
1.2.1	Število prevoženih kilometrov: *Ali je število prevoženih kilometrov manjše od 3 000 km ali večje od 100 000 km?*	
1.2.2	Datum prve registracije: *Ali je navedeni datum več kot pet let pred datumom izbire vozila?*	

(2) **Razgovor z lastnikom/uporabnikom vozila**

(Lastnik ni seznanjen s posledicami odgovorov.)

2.1 Zabeležijo se naslednji podatki:

2.1.1	Ime lastnika	ZAUPNO
2.1.2	Kontaktni podatki (naslov/telefonska številka)	ZAUPNO

2.2 Preverijo se naslednja merila za izključitev:

	Nedovoljena uporaba vozila	**Da/Ne**
2.2.1	Ali se je z vozilom prevažal težek tovor, ki presega specifikacije proizvajalca?	

2.2.2	Ali se je vozilo uporabljalo za dirke ali motorne športe?	
2.2.3	Ali je vozilo več kot 10 % skupnega časa vožnje vozilo v državi, ki ni država članica EU?	
2.2.4	Ali se je vozilo kdaj uporabljalo z napačno vrsto goriva (npr. bencinom namesto dizelskim gorivom) ali z gorivom, katerega kakovost je enaka kakovosti goriva v EU in ki ni komercialno dostopno (gorivom, ki je dostopno na črnem trgu, ali mešanim gorivom)?	
2.2.5	Ali se je uporabljal dodatek za gorivo, ki ga proizvajalec ni odobril?	
	Nepooblaščena popravila	
2.2.6	Ali vozilo ni bilo vzdrževano v skladu z navodili proizvajalca?	
2.2.7	Ali so bila na motorju ali vozilu opravljena večja nepooblaščena popravila?	
2.2.8	Ali je bilo vozilo udeleženo v resni nesreči?	
	Nepooblaščene spremembe	
2.2.9	Ali je bila moč vozila povečana/ali je bilo vozilo prilagojeno („tuning“)?	
2.2.10	Ali je bil trajno odstranjen kateri koli del sistema za naknadno obdelavo emisij?	
2.2.11	Ali so bile nameščene naprave, ki niso odobrene (sistem s sečnino, emulator itd.)?	

(3) **Pregled vozil**

3.1 V poročilo o preizkusu se vključijo naslednje informacije:

3.1.1	Številka dela krmilnega modula pogonskega sistema za umerjanje in kontrolna vsota	
3.1.2	Diagnoza, postavljena s sistemom OBD	Preberite kode za diagnozo težav in natisnite dnevnik napak ([1]).
3.1.3	Diagnostika na vozilu v servisnem načinu 09 (OBD Service Mode 09 Query)	Preberite servisni način 09 (Service Mode 09) in zabeležite informacije.
3.1.4	Način OBD 07	Preberite servisni način 07 (Service Mode 07) in zabeležite informacije.
3.1.5	Slike preizkušanega vozila, vključno s podvozjem	

Opomba: *vse preglede, ki zahtevajo priključitev na sistem OBD, je treba opraviti pred preizkusom emisij in po njem.*

([1]) Diagnoza, postavljena s sistemom OBD, zajema vse sisteme, „Dnevniki napak/odkrite in diagnosticirane informacije“ pa so del poročila o preizkusu. To zagotavlja, da je mogoče ustrezno odkriti napake s posrednim učinkom na emisije.

3.2 Preverijo se naslednja merila za izključitev:

		Da/Ne
3.2.1	Ali na armaturni plošči sveti katera koli opozorilna lučka, ki opozarja na napako na vozilu ali sistemu za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki je ni mogoče odpraviti z običajnim vzdrževanjem (lučka za javljanje napak, servisna lučka za motor itd.)?	
3.2.2	Ali je bila na vozilu na poprodajnem trgu izvedena kakršna koli aerodinamična sprememba, ki je pred preizkusom ni mogoče odstraniti (opomba: strešne kovčke, strešne nosilce, spojlerje itd. je mogoče odstraniti)? Ali ne manjka noben standardni aerodinamični sestavni del (sprednji usmerniki, difuzorji, spliterji itd.)?	(Merilo za izključitev samo za preizkuse cestne obremenitve)

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

	Preverjanje, ki ga je treba opraviti	**Opredeljena težava in ukrepi, ki jih je treba sprejeti**
3.3.1	Raven goriva v posodi za gorivo	*Če lučka za gorivo SVETI, vozilo pred preizkusom napolnite z gorivom.*
3.3.2	AdBlue	*Če se po zagonu motorja prižge lučka za sistem SCR, je treba pred uporabo vozila za preizkušanje doliti tekočino AdBlue ali opraviti popravilo.*
3.3.3	Zračni filter in filter za olje *Preverite onesnaženosti in poškodbe.*	*Če sta filtra poškodovana ali zelo onesnažena ali če vozilu do naslednje priporočene menjave filtrov manjka manj kot 800 km, zamenjajte filtra.*
3.3.4	Preverjanje nivoja in razreda tekočin *Preverite najvišje in najnižje nivoje (motornega olja, hladilne tekočine).*	*Če so pod najnižjimi nivoji, dolijte.* *Če se razred tekočine razlikuje, jo zamenjajte.*
3.3.5	Vžigalni vodnik (bencin) *Preverite vžigalne svečke, kable itd.*	*Če so poškodovani, jih zamenjajte.*
3.3.6	Servis *Preverite, ali vozilu manjka manj kot 800 km do naslednjega rednega servisa.*	*Če je odgovor da, opravite servis.*
3.3.7	SAMO za preizkuse cestne obremenitve: *Preverite, ali sta poravnanje koles in nastavljiva višina vozila/oddaljenost vozila od tal zunaj območja.*	*Če sta, nastavite poravnanje koles in višino vozila/oddaljenost vozila od tal, da bosta znotraj območja.*
3.3.8	SAMO za vozila z več kot 40 000 prevoženimi kilometri ali vozila, starejša od dveh let	*Akumulator z nizko napetostjo nadomestite z novim enakovrednim akumulatorjem.*

PRILOGA III

Popravek koeficienta cestne obremenitve f_0

Prvi korak: ponovni izračun $f_{0,CoC}$:

(i) **če je bila za določitev cestne obremenitve posameznega vozila uporabljena metoda interpolacije:**

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

pri čemer je:

$f_{0,H}$	koeficient cestne obremenitve f_0 za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [N];
$f_{0,L}$	koeficient cestne obremenitve f_0 za nizko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [N];
TM_H	preizkusna masa za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg];
TM_L	preizkusna masa za nizko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg];
TM_{CoC}	preizkusna masa vozila, kot je zabeležena v certifikatu o skladnosti [kg];
$RR_{new\,tyre}$	kotalni upor pnevmatik izbranega vozila za preverjanje vozil v uporabi, kot je opredeljen v tabeli A4/2 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 [kg/tono];
RR_H	dejanski kotalni upor pnevmatik za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg/tono];
RR_L	dejanski kotalni upor pnevmatik za nizko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg/tono];

(ii) **če za določitev cestne obremenitve posameznega vozila ni bila uporabljena metoda interpolacije:**

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

pri čemer je:

$f_{0,\,r}$	koeficient cestne obremenitve f_0 za reprezentativno vozilo iz družine matrik za cestno obremenitev ali za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [N];
TM_r	preizkusna masa reprezentativnega vozila iz družine matrik za cestno obremenitev ali preizkusna masa za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg];
TM_{CoC}	preizkusna masa vozila, kot je zabeležena v certifikatu o skladnosti [kg];
$RR_{new\,tyre}$	kotalni upor pnevmatik izbranega vozila za preverjanje vozil v uporabi, kot je opredeljen v tabeli A4/2 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 [kg/tono];
RR_r	dejanski kotalni upor pnevmatik reprezentativnega vozila iz družine matrik za cestno obremenitev ali dejanski kotalni upor pnevmatik za visoko vrednost za vozilo iz družine cestnih obremenitev [kg/tono].

Drugi korak: popravek $f_{0,\ measured}$:

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

pri čemer je:

$f_{0,\ measured}$ izmerjeni koeficient cestne obremenitve f_0 [N];

$f_{0,\ CoC}$ koeficient cestne obremenitve f_0, kot je zabeležen v certifikatu o skladnosti [N];

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ koeficient cestne obremenitve f_0, kot je bil izračunan v prvem koraku [N].

PRILOGA IV

Izračun $CO_{2,\ \text{in-service verification}}$, če metoda interpolacije ni bila uporabljena

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

pri čemer je:

CED_{CoC}: potreba po energiji cikla, izračunana na podlagi koeficientov cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusne mase, zabeležene v certifikatu o skladnosti, v skladu z odstavkom 5 Priloge B7 k Pravilniku ZN št. 154 [kJ];

$CED_{in-service\ verification}$: potreba po energiji cikla, izračunana na podlagi koeficientov cestne obremenitve f_0, f_1 in f_2 ter preizkusne mase, določene med preizkusom cestne obremenitve [kJ];

a: vrednost, določena v spodnji tabeli [g/km/kJ].

Vrsta goriva	*a*
dizelsko gorivo	0,009
bencin	0,010
utekočinjeni naftni plin	0,008
zemeljski plin	0,007

PRILOGA V

Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba sporočiti

(1) **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki se sporočijo za preizkus na dinamometru z valji ali preizkus umetnih strategij**

Podatki, ki jih je treba sporočiti, so podatki, določeni v preglednici 2 Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) 2021/392, pri čemer se za namene te uredbe vsi sklici na vozili H in L razumejo kot sklici na posamezno preizkusno vozilo, vsi sklici na homologacijsko dokumentacijo pa kot sklici na določene točke certifikata o skladnosti navedenega vozila.

Poleg tega je treba sporočiti naslednje podatke:

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Druge družine interpolacij, ki so del iste družine za preverjanje vozil v uporabi	–	Točka 2.1.1.2.1 Dodatka 8a k Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/1151 (prve tri vrstice tabele)	Na podlagi istega preizkusa tipa 1, kar pomeni enake sporočene vrednosti za „izmerjeno vrednost“, „vrednost, popravljeno za hitrost in razdaljo“ ter „korekcijski koeficient RCB“
2	Številka vozila	–	–	Zaporedje vozil (1, 2, 3, ... 10) v statistični oceni
3	Skupno število preizkušenih vozil	–	–	Skupno število vozil, vključenih v statistično oceno, opisano v Prilogi I
4	Številka družine cestnih obremenitev ali številka družine matrik za cestno obremenitev	–	Točka 0.2.3.4 ali 0.2.3.5 certifikata o skladnosti	Družina cestnih obremenitev ali družina matrik za cestno obremenitev preizkušenega vozila
5	Številka homologacije glede emisij	–	Del homologacijske dokumentacije	Številka homologacije glede emisij, specifična za družino interpolacij za preizkušeno vozilo
6	Številka homologacije celotnega vozila	–	Točka 0.11 certifikata o skladnosti	Identifikacijska številka homologacije celotnega vozila, kot je opredeljena v Prilogi IV k Uredbi (EU) 2020/683
7	Enakovredni izključno električni doseg (EAER), kombinirano – CoC	km	Točka 5.2 certifikata o skladnosti	Samo v primeru vozil OVC-HEV
8	Skupna količina porabljenega goriva (v življenjski dobi)	l	Preglednica 1 Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) 2021/392	Podatki OBFCM, pridobljeni iz vozila
9	Skupna prevožena razdalja (v življenjski dobi)	km	Prav tam	Prav tam
10	Skupna količina goriva, porabljenega pri delovanju pri praznjenju naboja (v življenjski dobi)	l	Prav tam	Prav tam, samo v primeru vozil OVC-HEV

11	Skupna količina goriva (v življenjski dobi), porabljenega pri delovanju za povečanje naboja, ki ga izbere voznik	l	Prav tam	Prav tam
12	Skupna razdalja, prevožena pri delovanju pri praznjenju naboja z izklopljenim motorjem (v življenjski dobi)	km	Prav tam	Prav tam
13	Skupna razdalja, prevožena pri delovanju pri praznjenju naboja z vklopljenim motorjem (v življenjski dobi)	km	Prav tam	Prav tam
14	Skupna razdalja (v življenjski dobi), prevožena pri delovanju za povečanje naboja, ki ga izbere voznik	km	Prav tam	Prav tam
15	Skupna količina električne energije, dovedena iz omrežja v akumulator (v življenjski dobi)	kWh	Prav tam	Prav tam
16	Rezultat preizkusa na dinamometru z valji (razmerje CO_2)	–	Člen 7(2); za vozila OVC-HEV: člen 7(3)	–

(2) **Podatki o preizkusu za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba sporočiti za preizkus cestne obremenitve**

Št.	Parametri	Enota	Vir	Opombe
1	Številka družine cestnih obremenitev ali številka družine matrik za cestno obremenitev	–	Točka 0.2.3.4 ali 0.2.3.5 certifikata o skladnosti	
2	Številka družine interpolacij za vozilo		Točka 0.2.3.1 certifikata o skladnosti	
3	Druge družine interpolacij, ki so del iste družine cestnih obremenitev/družine matrik za cestno obremenitev	–	–	Navedite vse številke družin interpolacij za vozila
4	Številka vozila	–	–	Zaporedje vozil (1, 2, 3, ... 10) v statistični oceni
5	Skupno število preizkušenih vozil	–		Skupno število vozil, vključenih v statistično oceno, opisano v Prilogi I
6	Številka homologacije glede emisij	–	Homologacijska dokumentacija	Številka homologacije glede emisij, specifična za družino interpolacij za preizkušeno vozilo
7	Številka homologacije celotnega vozila	–	Točka 0.11 certifikata o skladnosti	–
8	Preizkuševalna ustanova (naziv/lokacija)	–	–	–

9	Kategorija in razred vozila	–	–	M_1 ali N_1 razreda 1, 2 ali 3
10	Število prevoženih kilometrov vozila	km	–	Odčitek števca prevožene poti pred preizkusom cestne obremenitve
11	Preizkuševalna metoda	–	Priloga B4 k Pravilniku ZN št. 154	Iztekanje na cesti/merjenje navora na cesti/vetrovnik z dinamometrom s ploščatim jermenom/vetrovnik z dinamometrom z valji
12	Navedeni koeficient cestne obremenitve f_0	N	Točka 47.1.3 certifikata o skladnosti	
13	Navedeni koeficient cestne obremenitve f_1	N/(km/h)	Točka 47.1.3 certifikata o skladnosti	
14	Navedeni koeficient cestne obremenitve f_2	N/(km/h)^2	Točka 47.1.3 certifikata o skladnosti	
15	Navedena preizkusna masa	kg	Točka 47.1.1 certifikata o skladnosti	
16	Navedena potreba po energiji cikla (CED)	kJ	Odstavek 3.2.3.2.3 Priloge B7 k Pravilniku ZN št. 154	Potreba po energiji cikla v celotnem ciklu WLTC ustreznega razreda, ki se uporablja za interpolacijo emisij CO_2 preizkušenega vozila
17	Navedene emisije CO_2	g/km	Točka 49.4 certifikata o skladnosti	Vrednost emisij CO_2 preizkušenega vozila; v primeru vozil OVC-HEV: skupna vrednost emisij CO_2 pri ohranjanju naboja
18	Oznaka velikosti pnevmatike (sprednja/zadnja)	–	–	Oznaka pnevmatik (npr. P195/55R1685H), uporabljenih pri preizkusnem vozilu
19	Navedeni razred kotalnega upora pnevmatik (sprednja/zadnja)	–	Točka 35 certifikata o skladnosti	
20	Razred kotalnega upora pnevmatik (sprednja/zadnja)	–	–	Razred kotalnega upora pnevmatike, uporabljene za preizkus cestne obremenitve, ali, v primeru pnevmatik razreda, nižjega od razreda A, dejanski kotalni upor
22	Povprečna temperatura	°C	–	Povprečna temperatura, izmerjena med preizkusom cestne obremenitve; samo v primeru preizkusov na cesti
23	Povprečna hitrost vetra	m/s	–	Povprečna hitrost vetra, izmerjena med preizkusom cestne obremenitve; samo v primeru preizkusov na cesti

24	Povprečni zračni tlak	kPa	–	Povprečni zračni tlak, izmerjen med preizkusom cestne obremenitve; samo v primeru preizkusov na cesti
25	Povprečna masa vozila	kg	Odstavek 4.2.1.6 Priloge B4 k Pravilniku ZN št. 154	Povprečna masa preizkušenega vozila, izmerjena pred postopkom določanja cestne obremenitve in po njem
26	Končni izmerjeni koeficient cestne obremenitve f_0	N	Priloga B4 k Pravilniku ZN št. 154	Končni koeficient cestne obremenitve f_0 preizkušenega vozila po vseh popravkih
27	Končni izmerjeni koeficient cestne obremenitve f_1	N/(km/h)	Priloga B4 k Pravilniku ZN št. 154	Končni koeficient cestne obremenitve f_1 preizkušenega vozila po vseh popravkih
28	Končni izmerjeni koeficient cestne obremenitve f_2	$N/(km/h)^2$	Priloga B4 k Pravilniku ZN št. 154	Končni koeficient cestne obremenitve f_2 preizkušenega vozila po vseh popravkih
29	Preizkusna masa	kg	Člen 9(2)	
30	Izmerjena končna potreba po energiji cikla (CED)	kJ	Odstavek 3.2.3.2.3 Priloge B7 k Pravilniku ZN št. 154	Potreba po energiji cikla v celotnem veljavnem ciklu WLTC, izračunana na podlagi izmerjenih koeficientov cestne obremenitve in preizkusne mase (točke 26 do 29)
31	Izračunana vrednost emisij CO_2 ($CO_{2,\ \text{in-service verification}}$)	g/km	Člen 10(1)	
32	Rezultat preizkusa cestne obremenitve (razmerje CO_2)	–	Člen 10(4)	

PRILOGA VI

Oblika poročanja za letni pregled preverjanja vozil v uporabi

A. Splošne informacije

(1)	Homologacijski organ, ki je podelil homologacijo	
(2)	Datum letnega pregleda	
(3)	Zadevno leto	
(4)	Skupno število družin za preverjanje vozil v uporabi, za katere je organ v treh koledarskih letih pred preverjanjem vozil v uporabi izdal homologacije glede emisij	
(5)	Najmanjše število družin za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba preizkusiti (= 3 % števila iz točke (4))	
(6)	Skupno število preizkušenih družin za preverjanje vozil v uporabi v zadevnem letu	

B. Seznam družin za preverjanje vozil v uporabi, izbranih za preizkušanje

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

— zadevni proizvajalec vozil (OEM),

— vključiti bi bilo treba vse proizvajalce, ki jim je homologacijski organ v predhodnih treh letih podelil homologacijo glede emisij,

— identifikatorji družin interpolacij za vozila za vsako izbrano družino za preverjanje vozil v uporabi (IP ID),

— razlogi za izbiro družin za preverjanje vozil v uporabi (Razlog):

— „dokazi“, če izbira temelji na členu 3(2), točka (a),

— „ocena tveganja“, če izbira temelji na členu 3(2), točka (b),

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

ISV ID	OEM	Identifikatorji družin interpolacij za vozila (IP ID)	Razlog
1			
2			
3			
…			

C. Povzetek rezultatov preizkusov za preverjanje vozil v uporabi

— Tip preizkusa: preizkus na dinamometru z valji (CDM), preizkus cestne obremenitve (RL) ali preizkus umetnih strategij (AS),

— najmanjše število družin za preverjanje vozil v uporabi, ki jih je treba preizkusiti, na tip preizkusa (Najmanj), ki se izračuna v skladu s členom 4(1) kot odstotni delež skupnega števila preizkušenih družin za preverjanje vozil v uporabi (točka A(6) te priloge),

— skupno število preizkušenih družin za preverjanje vozil v uporabi na tip preizkusa (Skupaj),

— skupno število sklepov na tip preizkusa:

— ni neujemanja (Ustreznost),

— neujemanje (Neustreznost),

— sklep še ni bil sprejet (V pripravi).

Tip preizkusa	Najmanj	Skupaj	Ustreznost	Neustreznost	V pripravi
Preizkus CDM (75 %)					
Preizkus RL (50 %)					
Preizkus AS (25 %)					

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

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

— zadevni proizvajalec (OEM),

— tip izvedenega preizkusa (Tip preizkusa), preizkus na dinamometru z valji (CDM), preizkus cestne obremenitve (RL) ali preizkus umetnih strategij (AS),

— datum začetka preizkusa (Datum začetka) v skladu s členom 5(2) Delegirane uredbe (EU) 2023/2867,

— imena organizacij, ki izvajajo preizkus (homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, ali tehnična služba) (GTAA/TS),

— število preizkušenih vozil (Število vozil),

— rezultat preizkusa vsakega posameznega preizkusnega vozila ($CO_{2,\ ratio}$),

— sklep na podlagi preizkusa (Sklep/odstopanje), tj. „Ustreznost“, „Neustreznost“ ali „V pripravi“, vključno z velikostjo odstopanja v primeru „Neustreznosti“,

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

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

ISV ID	OEM	Tip preiz-kusa	Datum začetka	GTAA/ TS	Število vozil	$CO_{2,ratio}$	Sklep/ odsto-panje	Ref. št. preizkusa	Ref. št. sklepa
1									
2									
3									
…									

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

Zadevno leto	ISV ID	OEM	Tip preiz-kusa	Datum začetka	GTAA/TS	Število vozil	$CO_{2,ratio}$	Sklep/ odstopanje	Ref. št. preiz-kusa	Ref. št. sklepa
…	…									