II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 64/2012

af 23. januar 2012

om ændring af forordning (EU) nr. 582/2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF [1], særlig artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 2, og artikel 12,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) [2], særlig artikel 39, stk. 7, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved forordning (EF) nr. 595/2009 er der fastsat fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission og bestemmelser om køretøjers og motorers overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, egendiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

(2) I overensstemmelse med artikel 3, nr. 15), i Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra lette erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46 [3] kan køretøjer og motorer først typegodkendes i henhold til forordning (EF). nr. 595/2009 og gennemførelsesbestemmelserne hertil efter vedtagelse af procedurer for måling af partikelantal, jf. bilag I til forordning (EF) nr. 595/2009, særlige bestemmelser for motorer med flere indstillinger og eventuelle krævede gennemførelsesbestemmelser for artikel 6 i nævnte forordning. Derfor bør forordning (EU) nr. 582/2011 ændres for at omfatte sådanne krav.

(3) I henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 595/2009 skal artikel 6 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer [4] finde tilsvarende anvendelse. Derfor er det hensigtsmæssigt, at bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007 om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer og gennemførelsesforanstaltningerne hertil overføres til nærværende forordning. Det et imidlertid nødvendigt at tilpasse disse bestemmelser for at tage højde for tunge erhvervskøretøjers særlige karakteristika.

(4) Der bør navnlig vedtages særlige procedurer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer i henhold til artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 595/2009 i forbindelse med etapevis typegodkendelse. Der bør desuden vedtages specifikke krav og procedurer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer i forbindelse med kundetilpasninger og fremstilling af små mængder. Endelig bør der henvises til de særlige standarder for omprogrammering, som er udviklet til tunge erhvervskøretøjer.

[1] EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.
[2] EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.
[3] EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1.
[4] EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

(5) Anvendelse af bestemmelserne om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer kan på kort sigt påføre køretøjsfabrikanter en for stor byrde med hensyn til visse systemer, som overføres fra gamle til nye køretøjstyper. Derfor bør der indføres visse begrænsede undtagelser fra de generelle bestemmelser om adgang til OBD-informationer og køretøjets reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

(6) Bestemmelserne om adgang til OBD-informationer og køretøjets reparations- og vedligeholdelsesinformationer med henblik på design og produktion af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, bør fastsættes, når det er muligt at typegodkende sådant udstyr.

(7) I henhold til Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet [1] skal hastighedsbegrænsende anordninger monteres af værksteder eller organer, som er godkendt af medlemsstaterne. I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparater inden for vejtransport [2] må kun godkendte værksteder kalibrere kontrolapparater i motorkøretøjer. Derfor bør informationer vedrørende omprogrammering af styreenheder til hastighedsbegrænsende anordninger og kontrolapparater undtages fra bestemmelserne om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

(8) Forordning (EF) nr. 582/2011 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 582/2011 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 tilføjes følgende nr. 42), 43) og 44):

»42) »kundetilpasning«: enhver ændring af et køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, som er foretaget efter specifik anmodning fra en kunde, og som skal godkendes

43) »OBD-informationer«: informationer i et OBD-system for ethvert elektronisk system i køretøjet

44) »overførselssystem« et system som defineret i artikel 3, nr. 23), i direktiv 2007/46/EF, overført fra en gammel køretøjstype til en ny køretøjstype.«

2) Følgende artikel 2a-2h indsættes:

»Artikel 2a

Adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer

1. Fabrikanter iværksætter de nødvendige foranstaltninger og procedurer i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 595/2009 og bilag XVII til nærværende forordning for at sikre, at OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer stilles til rådighed fra deres websteder i et standardiseret format, således at de er let og umiddelbart tilgængelige og på en sådan måde, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang. Fabrikanterne skal endvidere stille undervisningsmateriale til rådighed for uafhængige aktører og autoriserede forhandlere og reparatører.

2. Den godkendende myndighed udsteder først typegodkendelse, når fabrikanten har indgivet en attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

3. Attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i artikel 6 i forordning (EF) nr. 595/2009.

4. Attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer udarbejdes i overensstemmelse med den model, der er fastsat i tillæg 1 til bilag XVII.

5. Adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer omfatter følgende:

a) en utvetydig identifikation af det køretøj, system, den komponent eller separate teknisk enhed, som fabrikanten har ansvaret for

b) servicehåndbøger, herunder service- og vedligeholdelsesoptegnelser

c) tekniske manualer

d) komponent- og diagnoseinformationer (f.eks. teoretiske min./maks.-værdier for målinger)

[1] EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.
[2] EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

e) kredsløbsdiagrammer

f) diagnosefejlkoder (herunder fabrikantspecifikke koder)

g) identifikationsnummer for køretøjstypens softwarekalibrering

h) oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietært værktøj og udstyr

i) dataregistreringsinformation og bidirektionelle overvågnings- og prøvningsdata

j) standardarbejdsenheder eller -tidsrum for reparations- og vedligeholdelsesopgaver, hvis forhandlere og reparatører, der er autoriseret af fabrikanten, har adgang hertil enten direkte eller via en tredjepart

k) i forbindelse med etapevis typegodkendelse: de oplysninger, der kræves i henhold til artikel 2b.

6. En autoriseret forhandler eller reparatør inden for en given leverandørs distributionssystem anses for at være en uafhængig aktør i denne forordnings forstand, hvis han leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der er omfattet af en anden leverandørs distributionssystem, som han ikke deltager i.

7. Reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.

8. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

9. Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplementer til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

10. Hvis reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser for et køretøj opbevares i en central database, som tilhører køretøjsfabrikanten eller forvaltes på vegne af denne, skal uafhængige reparatører, der er godkendt og autoriseret som krævet i henhold til punkt 2.2 i bilag XVII, have adgang til sådanne oplysninger gratis og på samme vilkår som autoriserede reparatører, så det er muligt for dem at indføre oplysninger om reparation og vedligeholdelse, som de har udført.

11. Fabrikanten skal stille følgende oplysninger til rådighed for interesserede parter:

a) relevante oplysninger, der gør det muligt at udvikle udskiftningskomponenter, der er afgørende for, at OBD-systemet fungerer korrekt

b) oplysninger, der gør det muligt at udvikle generiske diagnoseværktøjer.

Med henblik på litra a) i første afsnit må udviklingen af udskiftningskomponenter ikke begrænses af:

a) manglende relevante oplysninger

b) de tekniske krav vedrørende strategierne for fejlindikation, hvis OBD-systemets grænseværdier overskrides, eller hvis OBD-systemet ikke kan opfylde de grundlæggende OBD-overvågningskrav, der er fastsat i denne forordning

c) særlige ændringer vedrørende håndteringen af OBD-information, afhængigt af om køretøjet er i bezindrift eller gasdrift

d) typegodkendelse af gasdrevne køretøjer, som indeholder et begrænset antal mindre mangler.

For så vidt angår litra b) i første afsnit, skal uafhængige aktører have adgang til ODX-filerne via fabrikantens websted, hvis fabrikanter anvender diagnoseværktøj og prøveudstyr i overensstemmelse med ISO 22900 Modular Vehicle Communication Interface (MVCI) og ISO 22901 Open Diagnostic Data Exchange (ODX) i deres franchiserede netværk.

Artikel 2b

Etapevis typegodkendelse

1. I tilfælde af etapevis typegodkendelse som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2007/46/EF er slutfabrikanten ansvarlig for at give adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer for egen/egne fremstillingsetape(r) og forbindelsen til den/de foregående etape(r).

Desuden skal slutfabrikanten på sit websted giver uafhængige aktører følgende oplysninger:

a) webadresse på fabrikant(er), der er ansvarlige for den/de forudgående etape(r)

b) navn og adresse på alle fabrikanter, der er ansvarlige for den/de forudgående etape(r)

c) typegodkendelsesnummer for den/de forudgående etape(r)

d) motornummer.

2. Hver fabrikant, som har ansvaret for en eller flere bestemte etaper i typegodkendelsen, skal via sit websted at give adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om, hvilke etaper i typegodkendelsen, han har ansvaret for, og forbindelsen til den/de forudgående etape(r).

3. Den fabrikant, der har ansvaret for en eller flere etaper i typegodkendelsen, forelægger følgende oplysninger for den fabrikant, der har ansvaret for den næste etape:

a) den overensstemmelsesattest vedrørende den/de etape(r), han har ansvaret for

b) attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, herunder tillæggene hertil

c) typegodkendelsesnummeret svarende til den/de etape(r), han har ansvaret for

d) de dokumenter, der er nævnt i litra a), b) og c), og som er leveret af fabrikanten/fabrikanterne, der er involveret i de foregående etaper.

Hver fabrikant bemyndiger den fabrikant, der har ansvaret for den næste etape, til at videregive dokumenterne til de fabrikanter, der er ansvarlige for eventuelle efterfølgende etaper og den endelige etape.

Desuden skal den fabrikant, der har ansvaret for en eller flere bestemte etaper i typegodkendelsen, på et aftalemæssigt grundlag:

a) give den fabrikant, der har ansvaret for den næste etape, adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer og grænsefladeoplysninger, svarende til den/de pågældende etaper, han har ansvaret for

b) på anmodning fra den fabrikant, der har ansvaret for den næste etape i typegodkendelsen, give adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer og grænsefladeoplysninger, svarende til den/de pågældende etaper, han har ansvaret for.

4. En fabrikant, herunder en slutfabrikant, må kun opkræve gebyrer i overensstemmelse med artikel 2f, for den/de etape(r), som han har ansvaret for.

Fabrikanten, herunder en slutfabrikant, må ikke opkræve gebyrer for levering af oplysninger vedr. webstedets adresse eller kontaktoplysninger for nogen anden fabrikant.

Artikel 2c

Kundetilpasninger

1. Som undtagelse fra artikel 2a gælder, at, hvis antallet af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af en given kundetilpasning, er mindre end 250 producerede enheder på verdensplan, skal reparations- og vedligeholdelsesinformationerne vedrørende kundetilpasningen gøres umiddelbart og lettilgængelige, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang.

Til servicering og omprogrammering af de elektroniske styreenheder, som vedrører kundetilpasning, stiller fabrikanten det respektive proprietære specialiserede diagnoseværktøj eller prøveudstyr til rådighed for uafhængige operatører, som stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

Kundetilpasningerne opføres på fabrikantens websted for reparations- og vedligeholdelsesinformationer og angives i attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer på tidspunktet for typegodkendelsen.

2. Hvis antallet af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af en given kundetilpasning, er højere end 250 enheder på verdensplan, kan fabrikanten indtil den 31. december 2015 fravige forpligtelsen i medfør af artikel 2a til at give adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer i et standardiseret format. Hvis fabrikanten gør brug af denne undtagelse, skal han give adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, således at de er umiddelbart og lettilgængelige, og således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang.

3. Til servicering af kundetilpassede systemer stiller fabrikanterne proprietært specialiseret diagnoseværktøj eller prøveudstyr til rådighed for uafhængige aktører via salg og udlejning.

4. Fabrikanten skal i attesten om adgang til køretøjets OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer i forbindelse med typegodkendelsen nævne de kundetilpasninger, for hvilke forpligtelsen i artikel 2a til at give adgang til køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer i et standardiseret format er fraveget, samt en eventuel hertil knyttet elektronisk styreenhed.

Sådanne tilpasninger og eventuelle elektroniske styreenheder, der er knyttet til dem, skal også angives på fabrikantens websted for reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

Artikel 2d

Fabrikanter af små mængder af køretøjer

1. Som undtagelse fra artikel 2a giver fabrikanter, hvis årlige produktion på verdensplan af en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af denne forordning, er mindre end 250 enheder, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, således at de er umiddelbart og lettilgængelige og på en sådan måde, at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang.

2. Det køretøj, system, komponent og separate tekniske enhed, der er omfattet af stk. 1, skal være opført på fabrikantens websted for reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

3. Den godkendende myndighed underretter Kommissionen om hver enkelt typegodkendelse, der udstedes for fabrikanter af små mængder.

Artikel 2e

Overførselssystemer

1. Med hensyn til overførselssystemer, der er opført i tillæg 3 til bilag XVII, kan fabrikanten indtil den 30. juni 2016 fravige forpligtelsen til at omprogrammere de elektroniske styreenheder efter standarderne i bilag XVII.

En sådan undtagelse skal være angivet på attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer for køretøjet på tidspunktet for typegodkendelsen.

Systemer, for hvilke en fabrikant fraviger forpligtelsen til at omprogrammere de elektroniske styreenheder efter de standarder, der er nævnt i bilag XVII, skal anføres på hans websted for reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

2. Med henblik på servicering og omprogrammering af de elektroniske styreenheder i de overførselssystemer systemer, for hvilke fabrikanten fraviger forpligtelsen til at omprogrammere de elektroniske styreenheder i overensstemmelse med de standarder, der er nævnt i bilag XVII, skal fabrikanterne sikre, at det respektive proprietære værktøj og udstyr kan købes eller lejes af uafhængige operatører.

Artikel 2f

Gebyrer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. Fabrikanter kan opkræve rimelige og forholdsmæssige gebyrer for adgangen til de reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som er omfattet af denne forordning.

For så vidt angår første afsnit skal et gebyr anses for at være urimeligt, hvis det afholder uafhængige aktører fra at søge adgang, fordi det ikke står i forhold til anvendelsesomfanget.

2. Fabrikanten skal stille reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet, herunder transaktionsrelaterede tjenester som f.eks. omprogrammering og teknisk bistand, om køretøjer til rådighed på time-, dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde.

Som supplement til tidsbaseret adgang kan fabrikanterne tilbyde transaktionsbaseret adgang, hvor der opkræves gebyrer pr. transaktion og ikke for den periode, hvor adgang gives. Hvis fabrikanter tilbyder begge adgangssystemer, skal uafhængige reparatører vælge et foretrukket system, enten tidsbaseret eller transaktionsbaseret.

Artikel 2g

Overholdelse af forpligtelser vedrørende adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer

1. En godkendende myndighed kan til enhver tid på eget initiativ, på grundlag af en klage eller på grundlag af en vurdering foretaget af en teknisk tjeneste kontrollere, om en bestemt fabrikant overholder forordning (EF) nr. 595/2009, denne forordning og betingelserne i attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

2. Hvis en godkendende myndighed konstaterer, at fabrikanten ikke har opfyldt sine forpligtelser med hensyn til adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, skal den godkendende myndighed, der har udstedt den relevante typegodkendelse, træffe passende foranstaltninger for at afhjælpe situationen.

Disse foranstaltninger kan omfatte inddragelse eller suspension af typegodkendelsen, bøder eller andre foranstaltninger, der vedtages i overensstemmelse med artikel 11 i forordning (EF) nr. 595/2009.

3. Den godkendende myndighed foretager kontrol med henblik på at undersøge, om fabrikanten har overholdt sine forpligtelser med hensyn til adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, hvis en uafhængig aktør eller en brancheorganisation, der repræsenterer uafhængige aktører, indgiver en klage til den godkendende myndighed.

4. Den godkendende myndighed kan ved gennemførelsen af denne kontrol anmode den tekniske tjeneste eller enhver anden uafhængig ekspert om at undersøge, om disse forpligtelser er opfyldt.

Artikel 2h

Forummet om adgang til køretøjsinformationer

Dækningsområdet for de aktiviteter, der gennemføres af forummet om adgang til køretøjsinformationer, jf. artikel 13, stk. 9, i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (*) udvides til at omfatte køretøjer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 595/2009.

På grundlag af dokumentation om forsætlig eller utilsigtet misbrug af OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, rådgiver forummet Kommissionen om foranstaltninger for at undgå et sådant misbrug af oplysninger.

(*) EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.«

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. For at opnå EF-typegodkendelse af et motorsystem eller en motorfamilie som separat teknisk enhed, EF-typegodkendelse af køretøjer med godkendte motorsystemer med hensyn til emissioner og reparations- og vedligeholdelsesinformationer eller EF-typegodkendelse af køretøjer med hensyn til emissioner og reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal fabrikanten i henhold til bestemmelserne i bilag I dokumentere, at køretøjerne eller motorsystemerne underkastes prøvningerne og opfylder kravene i artikel 4 og 14 og i bilag III-VIII, X, XIII, XIV og XVII. Fabrikanten skal ligeledes sikre, at køretøjerne er i overensstemmelse med de specifikationer for referencebrændstoffer, som er fastsat i bilag IX.«

b) Følgende indsættes som stk. 1a, 1b og 1c:

»1a. Hvis køretøjets OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer ikke er tilgængelige, eller hvis de ikke opfylder kravene i artikel 6 i forordning (EF) nr. 595/2009, artikel 2b, 2c og 2d i nærværende forordning og bilag XVII til nærværende forordning, når ansøgningen om typegodkendelse indgives, skal fabrikanten fremsende disse oplysninger inden den senest forekommende af følgende datoer: senest seks måneder efter den dato, som er angivet i artikel 8, stk. 1, i forordning (EF) nr. 595/2009 eller senest seks måneder efter datoen for typegodkendelse.

1b. Forpligtelsen til at indgive oplysninger inden for de i stk. 1a fastsatte frister finder kun anvendelse, hvis køretøjet efter typegodkendelse bringes i omsætning.

Hvis køretøjet bringes i omsætning mere end seks måneder efter typegodkendelsen, indgives oplysningerne på den dato, det bringes i omsætning.

1c. Den godkendende myndighed kan antage, at fabrikanten har iværksat tilfredsstillende foranstaltninger og procedurer med hensyn til adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, på grundlag af en udfyldt attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, såfremt der ikke er modtaget nogen klage, og fabrikanten indgiver attesten inden for de i stk. 1a fastsatte frister.

Hvis attesten for overensstemmelse ikke indgives inden for denne periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger til sikring af overensstemmelse.«

c) Stk. 15 udgår.

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

»*Artikel 5*

Ansøgning om EF-typegodkendelse af et motorsystem eller en motorfamilie som separat teknisk enhed med hensyn til emissioner og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer«.

b) I stk. 4 affattes litra g) således:

»g) Attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer«.

5) I artikel 6 affattes overskriften således:

»*Artikel 6*

Administrative bestemmelser om EF-typegodkendelse af et motorsystem eller en motorfamilie som separat teknisk enhed med hensyn til emissioner og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer«.

6) Artikel 7, stk. 4, litra d), affattes således:

»d) Attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer«.

7) Artikel 14, stk. 1, litra d), affattes således:

»d) kravene til demonstrationsprøvningen af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS) ved typegodkendelse og eventuelle supplerende krav vedrørende off-cycle prøvning af køretøjet under brug, jf. denne forordning«.

8) Artikel 15, stk. 1, første afsnit, affattes således:

»1. Fabrikanten sikrer, at forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der er beregnet til montering på EF-typegodkendte motorsystemer eller -køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 595/2009, er EF-typegodkendt som separate tekniske enheder i overensstemmelse med kravene i denne artikel og i artikel 1a, 16 og 17.«

9) Artikel 16, stk. 3, affattes således:

»3. Fabrikanten indsender attesten om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer.«

10) Bilag I, II, III, VI, X, XI og XIII ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

11) Der indsættes et nyt bilag XVII, hvis tekst findes i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2012.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

Bilag I, II, III, VI, X, XI og XIII til forordning (EU) nr. 582/2011 ændres som følger:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.2 affattes således:

»1.2. Krav vedrørende brændstofbegrænset typegodkendelse ved motorer med styret tænding, som drives af naturgas eller LPG

Der udstedes brændstofbegrænset godkendelse på baggrund af kravene i punkt 1.2.1 til 1.2.2.2.«

b) Punkt 5.3.3 affattes således:

»5.3.3 ECU-momentsignalets overensstemmelse med kravene i punkt 5.2.2 og 5.2.3 skal påvises med stammotoren til motorfamilien ved bestemmelse af motoreffekt i henhold til bilag XIV og ved WHSC-prøvning i henhold til bilag III og off-cycle laboratorieprøvning ved typegodkendelse i henhold til punkt 6 i bilag VI.«

c) Følgende indsættes som punkt 5.3.3.1 efter punkt 5.3.3:

»5.3.3.1 ECU-momentsignalets overensstemmelse med kravene i punkt 5.2.2 og 5.2.3 skal påvises for hvert medlem af motorfamilien ved bestemmelse af motoreffekten i henhold til bilag XIV. Til dette formål udføres der supplerende målinger under drift ved flere forskellige delbelastninger og motorhastigheder (f.eks. de forskellige WHSC-indstillinger og nogle supplerende vilkårlige punkter).«

d) I tillæg 4 tilføjes følgende del 3 til Modeller for oplysningsskemaet:

»DEL 3

ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER

16.	ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER
16.1.	Adresse på vigtigste websted for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer
16.1.1.	Dato, fra hvilken informationerne er tilgængelige (senest 6 måneder fra datoen for typegodkendelse):
16.2.	Betingelser for adgang til webstedet
16.3.	Format for de reparations- og vedligeholdelsesinformationer, der er til rådighed på webstedet«

e) I tillæg 5 i addendummet til EF-typegodkendelsesattesten indsættes følgende punkt 1.4.4 efter punkt 1.4.3:

»1.4.4 *PEMS-demonstrationsprøvning*

Tabel 6a

PEMS-demonstrationsprøvning

Køretøjstype (f.eks. M_3, N_3) og anvendelse (f.eks. stiv eller leddelt lastvogn, bybus)						
Beskrivelse af køretøjet (f.eks. køretøjsmodel, prototype)						
Godkendelses-/forkastelsesresultater ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	PM masse
Arbejdsvindue overensstemmelsesfaktor						
Overensstemmelsesfaktor for CO_2-massevindue						

Oplysninger om kørecyklus	By	Landevej	Motorvej
Kørecyklussens tidsmæssige fordeling på bykørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel, jf. punkt 4.5 i bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011			
Kørecyklussens tidsmæssige fordeling på acceleration, deceleration, stabil hastighed og standsning, jf. punkt 4.5.5 i bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011			

	Minimum	Maksimum
Arbejdsvindue, gennemsnitlig motoreffekt (%)		
CO_2-masse vinduesvarighed (s)		
Arbejdsvindue: Procent gyldige vinduer		
Vindue for CO_2-masse: Procent gyldige vinduer		
Brændstofforbrugets overensstemmelsesfaktor«		

f) I tillæg 7 i addendummet til EF-typegodkendelsesattesten indsættes følgende punkt 1.4.4 efter punkt 1.4.3:

»1.4.4 *PEMS-demonstrationsprøvning*

Tabel 6a

PEMS-demonstrationsprøvning

Køretøjstype (f.eks. M_3, N_3) og anvendelse (f.eks. stiv eller leddelt lastvogn, bybus)						
Beskrivelse af køretøjet (f.eks. køretøjsmodel, prototype)						
Godkendelses-/forkastelsesresultater ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	PM masse
Arbejdsvindue overensstemmelsesfaktor						
Overensstemmelsesfaktor for CO_2-massevindue						

Oplysninger om kørecyklus	By	Landevej	Motorvej
Kørecyklussens tidsmæssige fordeling på bykørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel, jf. punkt 4.5 i bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011			
Kørecyklussens tidsmæssige fordeling på acceleration, deceleration, stabil hastighed og standsning, jf. punkt 4.5.5 i bilag II til forordning (EU) nr. 582/2011			

	Minimum	Maksimum
Arbejdsvindue, gennemsnitlig motoreffekt (%)		
CO_2-masse vinduesvarighed (s)		
Arbejdsvindue: Procent gyldige vinduer		
Vindue for CO_2-masse: Procent gyldige vinduer		
Brændstofforbrugets overensstemmelsesfaktor«		

2) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) I punkt 10.1.12 indsættes følgende som punkt 10.1.12.5.1-10.1.12.5.5:

»10.1.12.5.1 Resultaterne af den lineære regression, der er beskrevet i punkt 3.2.1 i tillæg 1 til dette bilag, herunder regressionslinjens hældning (m), determinationskoefficienten (r^2) og regressionslinjens skæring med y-aksen (b).

10.1.12.5.2. Resultat af overensstemmelseskontrol af ECU-data i overensstemmelse med punkt 3.2.2 i tillæg 1 til dette bilag.

10.1.12.5.3. Resultat af overensstemmelseskontrol af specifikt brændstofforbrug ved bremsehestekraft i overensstemmelse med punkt 3.2.3 i tillæg 1 til dette bilag, herunder det beregnede specifikke brændstofforbrug ved bremsehestekraft og forholdet mellem det beregnede specifikke brændstofforbrug ved bremsehestekraft ved PEMS-måling og det angivne specifikke brændstofforbrug ved bremsehestekraft ved WHTC-prøvning.

10.1.12.5.4. Resultat af overensstemmelseskontrol af kilometerstanden i overensstemmelse med punkt 3.2.4 i tillæg 1 til dette bilag.

10.1.12.5.5. Resultat af overensstemmelseskontrol af omgivende tryk i overensstemmelse med punkt 3.2.5 i tillæg 1 til dette bilag.«

b) I tillæg 1 indsættes følgende som 4.3.1.1, 4.3.1.2 og 4.3.1.3 efter punkt 4.3.1:

»4.3.1.1 Hvis procentdelen af gyldige vinduer er under 50 %, skal dataevalueringen gentages med vinduer af længere varighed. Dette opnås ved at mindske værdien på 0,2 i formlen i punkt 4.3.1 med 0,01 indtil procentdelen af gyldige vinduer er større end eller lig med 50 %.

4.3.1.2. Under alle omstændigheder må den mindskede værdi i ovenstående formel ikke være lavere end 0,15.

4.3.1.3. Testen er ugyldig, hvis procentdelen af gyldige vinduer er mindre end 50 % ved en maksimal vinduesvarighed beregnet i overensstemmelse med punkt 4.3.1, 4.3.1.1 og 4.3.1.2.«

c) Punkt 2.2 i tillæg 4 affattes således:

»2.2. Hvis et punkt på referencekurven for maksimalt drejningsmoment som en funktion af motorhastigheden ikke er blevet opnået under ISC PEMS-emissionsprøvningen, er fabrikanten berettiget til at ændre køretøjets last og/eller prøvningsruten i nødvendigt omfang for at udføre denne påvisning, når ISC PEMS-emissionsprøvningen er gennemført.«

3) I bilag III indsættes følgende punkt 2.1.1 efter punkt 2.1:

»2.1.1 Kravene for måling af partikelantal er fastsat i bilag 4C til FN/ECE-regulativ nr. 49.«

4) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) I punkt 6 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften affattes således:

»6. OFF CYCLE-LABORATORIEPRØVNING OG PRØVNING AF MOTORER I KØRETØJER VED TYPEGODKENDELSE«.

ii) Punkt 6.1.3. affattes således:

»6.1.3 Punkt 7.3 i bilag 10 til FN/ECE-regulativ nr. 49 læses som følger:

Prøvning under brug

Der udføres en PEMS-demonstrationsprøvning ved typegodkendelse ved at prøve stammotoren i et køretøj efter den procedure, der er beskrevet i tillæg 1 til dette bilag.

Yderligere krav med hensyn til prøvning af køretøjer under brug vil blive fastsat senere i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, i forordning (EU) nr. 582/2011.«

iii) Følgende indsættes som punkt 6.1.3.1 og 6.1.3.2 efter punkt 6.1.3:

»6.1.3.1 Fabrikanten kan vælge det køretøj, der skal anvendes til prøvningen, idet den godkendende myndighed dog skal være indforstået med køretøjsvalget. Karakteristika for det køretøj, der anvendes til PEMS-demonstrationsprøvningen, skal være repræsentative for den køretøjklasse, motorsystemet er beregnet til. Køretøjet kan være en prototype af et køretøj.

6.1.3.2. Den godkendende myndighed kan anmode om, at der prøves en yderligere motor inden for motorfamilien eller en tilsvarende motor, som repræsenterer en anden køretøjsklasse afprøves, i et køretøj.«

b) Som tillæg 1 indsættes:

»Tillæg 1

PEMS-demonstrationsprøvning ved typegodkendelse

1. INDLEDNING

I dette tillæg beskrives fremgangsmåden for PEMS-demonstrationsprøvning ved typegodkendelse.

2. PRØVNINGSKØRETØJ

2.1. Karakteristika for det køretøj, der anvendes til PEMS-demonstrationsprøvningen, skal være repræsentative for den køretøjklasse, hvori motorsystemet påtænkes monteret. Køretøjet kan være en prototype af et køretøj eller et tilpasset seriefremstillet køretøj.

2.2. ECU-datastrømsoplysningernes tilgængelighed og overensstemmelse påvises (f.eks. i overensstemmelse med punkt 5 i bilag II til denne forordning).

3. PRØVNINGSBETINGELSER

3.1. **Køretøjets nyttelast**

Køretøjets nyttelast skal være 50-60 % af køretøjets maksimale nyttelast i overensstemmelse med bilag II.

3.2. **De omgivende forhold**

Prøvningen foretages under omgivende forhold som beskrevet i punkt 4.2 i bilag II.

3.3. Kølevæsketemperaturen skal være i overensstemmelse med punkt 4.3 i bilag II.

3.4. **Brændstof, smøremidler og reagens**

Brændstof, smøreolie og reagens til udstødningens efterbehandlingssystem skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 4.4 til 4.4.3 i bilag II.

3.5. **Krav til kørecyklus og drift**

Kravene til kørecyklus og drift skal være som beskrevet i punkt 4.5 til 4.6.8 i bilag II.

4. EMISSIONSEVALUERING

4.1. Prøven udføres, og prøvningsresultaternes beregnes i overensstemmelse med punkt 6 i bilag II.

5. RAPPORT

5.1. Aktiviteterne og resultaterne skal fremgå af en teknisk rapport, der beskriver PEMS-demonstrationsprøvningen. Rapporten skal mindst indeholde følgende oplysninger:

a) Generelle oplysninger som beskrevet i punkt 10.1.1 til 10.1.1.14 i bilag II.

b) Forklaring på, hvorfor det/de køretøje(r) ([1]), der benyttes til prøvningen, kan anses for at være repræsentative for den klasse af køretøjer, som motorsystemet er beregnet til.

c) Oplysninger om prøvningsudstyret og prøvningsdata som beskrevet i punkt 10.1.3-10.1.4.8 i bilag II.

d) Oplysninger om den prøvede motor som beskrevet i punkt 10.1.5-10.1.5.20 i bilag II.

e) Oplysninger om det køretøj, der er anvendt til prøvningen, som beskrevet i punkt 10.1.6-10.1.6.18 i bilag II.

f) Oplysninger om strækningens egenskaber som beskrevet i punkt 10.1.7-10.1.7.7 i bilag II.

g) Oplysninger om målte øjebliksdata og beregnede data som beskrevet i punkt 10.1.8-10.1.9.24 i bilag II.

h) Oplysninger om gennemsnitsdata og integrerede data som beskrevet i punkt 10.1.10-10.1.10.12 i bilag II.

i) Godkendelses-/forkastelsesresultater som beskrevet i punkt 10.1.11-10.1.11.13 i bilag II.

j) Oplysninger om kontrol af prøvninger som beskrevet i punkt 10.1.12-10.1.12.5 i bilag II.

(1) Køretøj eller køretøjer i tilfælde af sekundær motor.«

5) Bilag X ændres således:

a) Punkt 2.4.1, tredje afsnit, affattes således:

»Fabrikanten kan enten anvende de komplette bestemmelser i dette bilag og bilag XIII til denne forordning eller de komplette bestemmelser i bilag XI og XVI til forordning (EF) nr. 692/2008.«

b) Punkt 2.4.2 ændres således:

i) Overskriften udgår.

ii) Følgende afsnit tilføjes:

»En fabrikant må ikke gives tilladelse til at anvende de alternative bestemmelser i dette punkt for mere end 500 motorer om året.«

c) Punkt 2.4.3 udgår.

d) I tillæg 2 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 2.2.1 affattes således:

»2.2.1. Når der træffes beslutning om godkendelse vedrørende den funktionsovervågning, som fabrikanten har valgt, skal den godkendende myndighed tage hensyn til tekniske oplysninger leveret af fabrikanten.«

ii) Punkt 2.2.2.1 og 2.2.2.2 affattes som følger:

»2.2.2.1. Kvalifikationsprøvningen udføres på samme måde som specificeret i punkt 6.3.2 i bilag 9B til FN/ECE-regulativ nr. 49.

2.2.2.2. Funktionsnedsættelsen i den komponent, der er under behandling, måles og anvendes derefter som funktionstærskel for stammotoren i OBD-motorfamilien.«

iii) Punkt 2.2.3 affattes således:

»2.2.3. De kriterier for funktionsovervågning, der er godkendt for stammotoren, anses for at gælde for alle andre medlemmer af OBD-motorfamilien uden yderligere påvisning.«

iv) Følgende indsættes som punkt 2.2.4 og 2.2.4.1 efter punkt 2.2.3:

»2.2.4. Efter aftale mellem fabrikanten og den godkendende myndighed skal det være muligt at tilpasse funktionstærsklen til forskellige medlemmer af OBD-motorfamilien for at dække forskellige konstruktionsparametre (f.eks. EGR-kølerstørrelse). En sådan aftale skal baseres på tekniske elementer, der viser relevansen heraf.

2.2.4.1. På anmodning fra den godkendende myndighed kan et andet medlem af OBD-motorfamilien være underlagt den godkendelsesprocedure, der er beskrevet i punkt 2.2.2.«

v) Punkt 2.3.1 affattes således:

»2.3.1. Med henblik på påvisning af OBD-funktionsdygtighed af den udvalgte overvågningsenhed af en OBD-motorfamilie, skal en forringet komponent kvalificeres til stammotoren for OBD-motorfamilien i overensstemmelse med punkt 6.3.2 i bilag 9B til FN/ECE-regulativ 49.«

vi) Følgende indsættes som punkt 2.3.2 efter punkt 2.3.1:

»2.3.2. Hvis en anden motor prøves i overensstemmelse med punkt 2.2.4.1, skal den forringede komponent kvalificeres til den anden motor i overensstemmelse med punkt 6.3.2 i bilag 9B til FN/ECE-regulativ 49.«

6) I bilag XI foretages følgende ændringer:

I tillæg 1 tilføjes følgende nye afsnit til Modeller for oplysningsskemaet:

»**ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER**

2.	ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER
2.1.	Adresse på vigtigste websted for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer
2.1.1.	Dato, fra hvilken informationerne er tilgængelige (senest 6 måneder fra datoen for typegodkendelse)
2.2.	Betingelser for adgang til webstedet
2.3.	Format for de reparations- og vedligeholdelsesinformationer, der er til rådighed på webstedet«

7) I bilag XIII foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.1, tredje afsnit, affattes således:

»Fabrikanten kan enten anvende de komplette bestemmelser i dette bilag og bilag X til denne forordning eller de komplette bestemmelser i bilag XI og XVI til forordning (EF) nr. 692/2008.«

b) Punkt 4.2 affattes således:

»4.2. OBD-displaysystemet, der er beskrevet i bilag 9B til FN/ECE-regulativ nr. 49, og som er omhandlet i bilag X til denne forordning, anvendes ikke til frembringelse af de visuelle alarmer, der er beskrevet i afsnit 4.1. Advarslen må ikke være den samme som til OBD-formål (dvs. fejlindikatoren) eller anden motorvedligeholdelse. Advarselssystemet eller de visuelle alarmer må ikke kunne slås fra ved hjælp af et scanningsværktøj, hvis årsagen til aktiveringen af advarslen ikke er blevet afhjulpet. Betingelserne for aktivering og deaktivering af advarselssystemet og visuelle alarmer er beskrevet i tillæg 2 til dette bilag.«

c) I punkt 5.3 affattes første afsnit således:

»Systemet med ansporing på lavt niveau skal begrænse motorens maksimale drejningsmoment i hele motorens hastighedsområde med 25 % mellem omdrejningstallet ved maksimalt drejningsmoment og regulatorens »breakpoint« som beskrevet i tillæg 3. Det maksimale disponible reducerede motordrejningsmoment under motorens maksimale drejningsmoment før anvendelse af momentbegrænsning må ikke overstige det reducerede drejningsmoment ved den pågældende hastighed.«

d) Punkt 5.5 affattes således:

»5.5. Føreransporingssystemet skal aktiveres som beskrevet i afsnit 6.3, 7.3, 8.5 og 9.4.«

e) Punkt 6.3.1 og 6.3.2 affattes således:

»6.3.1. Ansporingssystemet på lavt niveau som beskrevet i punkt 5.3 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis niveauet i reagensbeholderen falder til under 2,5 % af dens nominelle fulde kapacitet eller en højere procentsats efter fabrikantens valg.

6.3.2. Systemet med kraftig ansporing som beskrevet i punkt 5.4 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis reagensbeholderen er tom (dvs. hvis doseringssystemet ikke kan hente yderligere reagens fra beholderen) eller på ethvert niveau under 2,5 % af dens nominelle fulde kapacitet efter fabrikantens valg.«

f) Punkt 7.3.1 og 7.3.2 affattes således:

»7.3.1. Systemet med ansporing på lavt niveau som beskrevet i punkt 5.3 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis reagenskvaliteten ikke afhjælpes inden for 10 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 7.2.

7.3.2. Systemet med kraftig ansporing som beskrevet i punkt 5.4 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis reagenskvaliteten ikke afhjælpes inden for 20 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 7.2.«

g) Punkt 8.5.1 og 8.5.2 affattes således:

»8.5.1. Systemet med ansporing på lavt niveau som beskrevet i punkt 5.3 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis en fejl i reagensforbruget eller en afbrydelse af reagensdoseringen ikke afhjælpes inden for 10 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 8.4.1 og 8.4.2.

8.5.2. Systemet med kraftig ansporing som beskrevet i punkt 5.4 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis en fejl i reagensforbruget eller en afbrydelse af reagensdoseringen ikke afhjælpes inden for 20 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 8.4.1 og 8.4.2.«

h) Punkt 9.2.2.1 affattes således:

»9.2.2.1. Der skal forefindes en særlig tæller for en EGR-ventil, hvis korrekte funktion er hindret. EGR-ventiltælleren skal tælle antallet af motordriftstimer, hvor det er bekræftet, at en DTC i tilknytning til en EGR-ventil, hvis korrekte funktion er hindret, er aktiv.«

i) Punkt 9.4.1 og 9.4.2 affattes således:

»9.4.1. Systemet med ansporing på lavt niveau som beskrevet i punkt 5.3 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis en fejl, som er specificeret i punkt 9.1, ikke afhjælpes inden for 36 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 9.3.

9.4.2. Systemet med kraftig ansporing som beskrevet i punkt 5.4 skal tænde og efterfølgende aktiveres i overensstemmelse med kravene i det pågældende punkt, hvis en fejl, som er specificeret i punkt 9.1, ikke afhjælpes inden for 100 motordriftstimer efter aktiveringen af føreradvarselssystemet som beskrevet i punkt 9.3.«

j) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 3.2.3 affattes således:

»3.2.3. Ved demonstration af aktivering af advarselssystemet i tilfælde af fejl, der kan skyldes uautoriserede indgreb, jf. punkt 9 i dette bilag, skal udvælgelsen ske i overensstemmelse med følgende krav:«.

ii) Punkt 3.3.6.2, litra a) og b), affattes således:

»a) Advarselssystemet er blevet aktiveret ved en reagensmængde større eller lig med 10 % af reagensbeholderens kapacitet.

b) Systemet for kontinuerlig advarsel er blevet aktiveret ved en reagensmængde større eller lig med den værdi, som fabrikanten har erklæret i henhold til bestemmelserne i punkt 6.«

iii) Punkt 3.4 affattes således:

»3.4. Demonstrationen af aktiveringen af advarselssystemet anses for at være fuldført for så vidt angår reagensniveauhændelser, hvis advarselssystemet efter hver demonstrationsprøvning, der er foretaget i henhold til punkt 3.2.1, har været behørigt aktiveret.«

iv) Følgende indsættes som punkt 3.5 efter punkt 3.4:

»3.5. Demonstrationen af aktiveringen af advarselssystemet anses for at være fuldført for så vidt angår DTC-udløste hændelser, hvis advarselssystemet efter hver demonstrationsprøvning, der er foretaget i henhold til punkt 3.2.1, har været behørigt aktiveret, og DTC'en for den udvalgte fejl har fået den i tillæg 1 til dette bilag viste status.«

v) Punkt 4.2 affattes således:

»4.2. Prøvningssekvensen skal demonstrere aktiveringen af ansporingssystemet i tilfælde af manglende reagens og i tilfælde af en af de fejl, der er omhandlet i punkt 7, 8 eller 9 i dette bilag.«

vi) Stk. 4.3, litra a), affattes således:

»a) udvælger den godkendende myndighed ud over manglende reagens en af de fejl, der er omhandlet i punkt 7, 8 eller 9 i dette bilag, og som tidligere er blevet anvendt ved demonstrationen af advarselssystemet«.

vii) Indledningen i stk. 4.4 affattes således:

»Fabrikanten skal herudover demonstrere ansporingssystemets funktion under de fejlbetingelser, der er beskrevet i punkt 7, 8 eller 9 i dette bilag, og som ikke har været valgt til demonstrationsprøvninger, der er beskrevet i punkt 4.1, 4.2 og 4.3.«

viii) Punkt 4.5.2 erstattes af følgende:

»4.5.2. Når systemet kontrolleres for reaktionen på fejlen manglende reagens i beholderen, skal motorsystemet køre, indtil reagensmængden har nået en værdi på 2,5 % af beholderens nominelle fulde kapacitet eller den værdi, som fabrikanten har erklæret i henhold til punkt 6.3.1 i dette bilag, og ved hvilken systemet med ansporing på lavt niveau skal gå i gang.«

ix) Punkt 4.6.4 affattes således:

»4.6.4. Demonstrationen af systemet med kraftig ansporing anses for at være fuldført, hvis fabrikanten ved afslutningen af hver demonstrationsprøvning, der udføres i overensstemmelse med punkt 4.6.2 og 4.6.3, til den godkendende myndigheds tilfredshed har demonstreret, at den krævede hastighedsbegrænsningsmekanisme er blevet aktiveret.«

x) Punkt 5.2 affattes således:

»5.2. Når fabrikanten ansøger om godkendelse af en motor eller motorfamilie som en separat teknisk enhed, skal fabrikanten over for den godkendende myndighed dokumentere, at monteringsdokumentationspakken opfylder kravene i punkt 2.2.4 i dette bilag vedrørende foranstaltninger til sikring af, at køretøjet, når det anvendes på vej eller andre steder, alt efter det enkelte tilfælde, opfylder kravene i dette bilag vedrørende kraftig ansporing.«

xi) Punkt 5.4.2 affattes således:

»5.4.2. En af de fejl, der er omhandlet i punkt 6 til 9 i dette bilag, skal udvælges af fabrikanten og skal indføres eller simuleres på motorsystemet, alt efter hvad fabrikanten og den godkendende myndighed bliver enige om.«

k) I tillæg 2 affattes den indledende sætning i punkt 4.1.1 således:

»For at opfylde kravene i dette bilag skal systemet indeholde mindst 5 tællere til registrering af det antal timer, hvor motoren har været i drift, mens systemet har detekteret et eller flere af følgende forhold:«.

l) I tillæg 5 affattes punkt 3.1, litra e), således:

»e) antal opvarmningscyklusser og antal motordriftstimer siden »NO_x-begrænsningsinformation« sidst blev slettet som følge af service eller reparation.«.

BILAG II

»BILAG XVII

ADGANG TIL OBD-INFORMATIONER SAMT REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER

1. INDLEDNING

1.1. I dette bilag fastsættes de tekniske krav om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

2. KRAV

2.1. Køretøjets OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, der er tilgængelige via websteder, skal følge den fælles standard, der henvises til i artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) nr. 595/2009. Indtil denne standard er vedtaget, skal fabrikanterne levere OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer i standardiseret form og således, at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang.

Personer, der ønsker at kopiere eller offentliggøre informationerne, skal gøre dette efter aftale med den pågældende fabrikant. Der skal ligeledes være adgang til oplysninger om undervisningsmateriale, hvilket dog kan stilles til rådighed gennem andre medier end websteder.

Informationer om alle de dele af køretøjet — således som det er identificeret ved køretøjets identifikationsnummer (VIN) og eventuelle supplerende kriterier, f.eks. akselafstand, motorydelse, finish eller ekstraudstyr — som er monteret af køretøjsfabrikanten, og som kan udskiftes med reservedele, som køretøjsfabrikanten tilbyder sine autoriserede reparatører eller forhandlere eller tredjepart ved henvisning til nummeret på en original udstyrsdel, skal stilles til rådighed i en database, som uafhængige aktører har let adgang til.

En sådan database skal omfatte VIN, numre og navne på originale udstyrsdele, gyldighedsdata (gyldig fra- og gyldig til-datoer), monteringsdata og strukturegenskaber, hvis det er relevant.

Informationerne i databasen opdateres jævnligt. Opdateringerne skal bl.a. omfatte alle modifikationer af enkeltkøretøjer efter produktionen, hvis autoriserede forhandlere har adgang til sådanne oplysninger.

2.2. Adgangen til køretøjets sikkerhedselementer, der anvendes af autoriserede forhandlere og værksteder, skal stilles til rådighed for uafhængige aktører under beskyttende sikkerhedsteknologi i overensstemmelse med følgende krav:

a) Der skal udveksles data, så fortrolighed, integritet og beskyttelse mod gengivelse sikres.

b) Standarden https//ssl-tls (RFC4346) skal anvendes.

c) Sikkerhedscertifikater i henhold til ISO 20828 skal anvendes til gensidig autentifikation af uafhængige aktører og fabrikanter.

d) Den uafhængige aktørs private kode skal være beskyttet af sikker hardware.

Det i artikel 2h nævnte forum om adgang til køretøjsinformationer fastlægger parametrene for opfyldelse af disse krav i overensstemmelse med det aktuelle tekniske niveau. Den uafhængige aktør skal godkendes og autoriseres til dette formål på grundlag af dokumentation, der viser, at han udøver en lovlig erhvervsaktivitet og ikke har været straffet for nogen relevant kriminel handling.

2.3. Omprogrammering af køretøjers styreenheder skal ske i overensstemmelse med ISO 22900-2 eller SAE J2534 eller TMC RP1210B ved hjælp af frit tilgængeligt hardware. Der kan også anvendes ethernet, serielt kabel eller Local Area Network (LAN) og alternative medier, f.eks. Compact Disc (cd), Digital Versatile Disc (dvd) eller en solid statelagringsanordning til infotainmentsystemer (f.eks. navigationssystemer, telefon) på betingelse af, at der ikke kræves proprietært kommunikationssoftware (herunder drivere eller plug-ins) eller hardware. Med henblik på validering af kompatibiliteten mellem den fabrikantspecifikke applikation og køretøjskommunikationsbrugerflader (vehicle communication interfaces (VCI)), som er i overensstemmelse med ISO 22900-2 eller SAE J2534 eller TMC RP1210B, skal fabrikanten tilbyde enten en validering af uafhængigt udviklede VCI'er eller de oplysninger — samt udlån af evt. særligt hardware — der kræves, for at en VCI-fabrikant selv kan foretage en sådan validering. Betingelserne i artikel 2f, stk. 1, finder anvendelse på gebyrer for en sådan validering eller sådanne informationer og hardware.

2.4. Kravene i punkt 2.3 finder ikke anvendelse i forbindelse med omprogrammering af hastighedsbegrænsende anordninger og kontrolapparater.

2.5. Alle emissionsrelaterede DTC'er skal være i overensstemmelse med bilag X.

2.6. For adgang til andre OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer end dem, der vedrører køretøjets sikre områder, skal de oplysninger, som uafhængige aktører skal angive for at anvende fabrikantens websted, kun omfatte de oplysninger, der er nødvendige til at bekræfte, hvorledes betalingen for oplysningerne finder sted. For informationer vedrørende adgang til køretøjets sikre områder skal uafhængige aktører fremlægge en attest i overensstemmelse med ISO 20828 med henblik på at identificere sig selv og det foretagende, de tilhører, og fabrikanten skal svare med sin egen attest i overensstemmelse med ISO 20828 med henblik på at bekræfte over for de uafhængige aktører, at de har adgang til et lovligt websted tilhørende den ønskede fabrikant. Begge parter skal føre et register over transaktioner med angivelse af de køretøjer og de ændringer, der er foretaget heraf i henhold til denne bestemmelse.

2.7. Fabrikanter skal på deres websted med reparationsinformationer angive modellens typegodkendelsesnummer.

2.8. Hvis fabrikanten anmoder herom, anses opfyldelse af kravene i tillæg 5 til bilag 1 og bilag XIV til forordning (EF) nr. 692/2008 for at modsvare opfyldelse af kravene i dette bilag, for så vidt angår køretøjer i klasse M_1, M_2, N_1 og N_2 med en maksimal tilladt masse på højst 7,5 tons og køretøjer i klasse M_3 kategori I, II, A og B, som defineret i bilag I til direktiv 2001/85/EF, med en maksimal tilladt masse på højst 7,5 tons.

2.9. Godkendelsesmyndigheden underretter Kommissionen om de nærmere omstændigheder i forbindelse med hver enkelt typegodkendelse, der udstedes i henhold til punkt 2.8.

Tillæg 1

Fabrikantens attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer

(Fabrikant): …

(Fabrikantens adresse): …

bekræfter hermed, at

der gives adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer i overensstemmelse med bestemmelserne i:

— artikel 6 i forordning (EF) nr. 595/2009 og artikel 2a i forordning (EU) nr. 582/2011

— artikel 4, stk. 6, i forordning (EU) nr. 582/2011

— punkt 16 i tillæg 4 til bilag I til forordning (EU) nr. 582/2011

— punkt 2.1 i bilag X til forordning (EU) nr. 582/2011

— bilag XVII til forordning (EU) nr. 582/2011.

for så vidt angår de i bilaget til denne attest anførte typer køretøjer, motorer og forureningsbegrænsende anordninger.

Der gælder følgende undtagelser: Kundetilpasninger [1]— Små mængder [1]— Overførselssystemer [1].

Det vigtigste websted, hvorfra der gives adgang til de relevante informationer, og som hermed attesteres at være i overensstemmelse med ovenstående bestemmelser, er anført i et bilag til denne attest sammen med kontaktoplysninger for undertegnede ansvarlige fabrikants repræsentant.

Hvis relevant: Fabrikanten bekræfter hermed også at opfylde kravet i artikel 3, stk. 1a, i forordning (EU) nr. 582/2011, i denne forordning om at levere de relevante informationer om tidligere godkendelser af disse køretøjstyper senest 6 måneder efter datoen for typegodkendelse.

Udfærdiget i .....[sted]

Den .....[dato]

[Underskrift] [Stilling]

[1] Det ikke gældende overstreges.

Bilag:

— Webadresser

— Kontaktoplysninger

BILAG I

til fabrikantens attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer

Webadresser, hvortil der henvises i denne attest:

BILAG II

til fabrikantens attest om adgang til OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer

Kontaktoplysninger om fabrikantens repræsentant, hvortil der henvises i denne attest:

Tillæg 2

OBD-informationer

1. Køretøjsfabrikanten skal give de oplysninger, der kræves i henhold til dette tillæg, med henblik på at give mulighed for produktion af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøvningsudstyr.

2. På anmodning skal følgende oplysninger stilles til rådighed uden forskelsbehandling for enhver interesseret fabrikant af komponenter, diagnoseværktøj eller prøvningsudstyr:

— Beskrivelse af type og antal konditioneringscyklusser, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet.

— Beskrivelse af typen af OBD-demonstrationscyklus, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet for den komponent, som overvåges af OBD-systemet.

— Et fuldstændigt dokument, hvor alle overvågede komponenter er beskrevet med strategi for fejldetektion og aktivering af fejlindikator (MI) (fast antal kørecyklusser eller statistisk metode), med en liste over de relevante sekundære overvågede parametre for hver komponent, som overvåges af OBD-systemet, og en liste over alle anvendte OBD-koder og -formater (med forklaring af hver kode og hvert format), som er knyttet til de enkelte emissionsrelaterede komponenter i drivaggregatet og til de enkelte ikke-emissionsrelaterede komponenter, når overvågning af komponenten er bestemmende for aktivering af fejlindikatoren. Særligt for køretøjstyper, der anvender et kommunikationslink i henhold til ISO 15765-4 »Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems« skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service $05 Test-ID $ 21 til FF og data, som afgives i service $ 06, og en omfattende redegørelse for data, som afgives i service $ 06 Test ID $ 00 til FF for hver ID-supported OBD-overvågningsenhed.

Hvis der anvendes andre kommunikationsprotokoller, angives tilsvarende omfattende redegørelser.

Disse oplysninger kan gives i form af et skema svarende til nedenstående:

Komponent | Fejlkode | Overvågnings-strategi | Kriterier for fejldetektion | Kriterier for aktivering af fejlindikator | Sekundære parameter | Konditionering | Demonstrationstest

Katalysator | P0420 | Signaler fra lambdasonde 1 og 2 | Forskel mellem signaler fra sonde 1 og sonde 2 | 3. cyklus | Motorhastighed, motorbelastning, A/F-arbejdsmåde, katalysatortemperatur | 2 type 1-cyklusser | Type 1

3. **Oplysninger, der er nødvendige med henblik på fremstilling af diagnoseværktøj**

For at gøre det muligt at udvikle generiske diagnoseværktøjer til multimærke-reparatører skal køretøjsfabrikanter stille de i punkt 3.1, 3.2 og 3.3 anførte oplysninger til rådighed på deres websteder med reparationsinformationer. Disse oplysninger skal omfatte alle diagnoseværktøjsfunktioner og alle links til reparationsinformationer og fejlfindingsinstrukser. Der kan eventuelt pålægges et passende gebyr for at få adgang til disse oplysninger.

3.1. *Oplysninger om kommunikationsprotokol*

Nedenstående oplysninger skal leveres og systematiseres efter køretøjets mærke, model og variant eller andre egnede definitioner som f.eks. VIN eller identifikation af køretøj eller system:

a) ethvert yderligere protokolinformationssystem, som er nødvendigt for at give mulighed for fuldstændig diagnosestilling som supplement til standarderne i punkt 4.7.3 i bilag 9B til FN/ECE-regulativ nr. 49, herunder supplerende hardware- eller softwareprotokolinformation, parameteridentifikation, overførselsfunktioner, »keep alive«-krav eller fejlbetingelser

b) detaljerede oplysninger om, hvorledes de fejlkoder, der ikke er i overensstemmelse med standarderne i punkt 4.7.3 i bilag 9B til FN/ECE-regulativ nr. 49, opnås og fortolkes

c) en liste over alle tilgængelige live data-parametre inklusive kalibrerings- og adgangsoplysninger

d) en liste over alle tilgængelige funktionsprøvninger inklusive aktivering af anordning eller kontrol samt midler til anvendelse heraf

e) detaljerede oplysninger om, hvorledes man opnår alle komponenter og statusinformation, tidsstempler, indkommende selvtestfejlkoder og fryserammer

f) nulstilling af parametre for tilpasset læring (adaptive learning), variantkodning og opsætning af udskiftningskomponenter samt kundepræferencer

g) ECU-identifikation og variantkodning

h) detaljerede oplysninger om nulstilling af serviceindikator

i) placering af diagnosekonnektor og detaljerede konnektoroplysninger

j) motorkodeidentifikation.

3.2. *Prøvning og diagnose af OBD-overvågede komponenter*

Der kræves følgende oplysninger:

a) en beskrivelse af prøvningerne til bekræftelse af funktionsdygtigheden på komponent- eller kabelniveau

b) prøvningsprocedure inklusive prøvningsparametre og komponentoplysninger

c) tilslutningsdetajler inklusive minimums- og maksimums-output og minimums- og maksimums–input samt køre- og belastningsværdier

d) værdier, der forventes under bestemte køreforhold, herunder tomgang

e) elektriske værdier for komponenten i statisk og dynamisk tilstand

f) svigtværdier for hvert af ovenstående tilfælde

g) svigtdiagnosesekvenser inklusive fejltræer og styret fejludbedring (guided diagnostic elimination).

3.3. *Nødvendige data med henblik på reparation*

Der kræves følgende oplysninger:

a) ECU- og komponentinitialisering (ved montering af udskiftningskomponenter)

b) initialisering af nye elektroniske styringsenheder eller elektroniske udskiftningsstyringsenheder, eventuelt ved anvendelse af »pass-through« (re-)programmeringsteknikker.

Tillæg 3

Liste over overførselssystemer, der er omfattet af artikel 2e

1. Klimasystemer	a) Temperaturstyringssystemer b) Motoruafhængigt varmeapparat c) Motoruafhængigt klimaanlæg
2. Systemer til busser	a) Dørstyringssystemer b) Styresystemer til drejeledsanordning c) Styring af indvendig belysning.«