

32002L0080

L 291/20

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

28.10.2002

SMĚRNICE KOMISE 2002/80/ES**ze dne 3. října 2002,****kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 70/220/EHS o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel****(Text s významem pro EHP)**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Komise 2001/116/ES ⁽²⁾, a zejména na čl. 13 odst. 2 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel ⁽³⁾, naposledy pozměněnou směrnicí 2001/100/ES Evropského parlamentu a Rady ⁽⁴⁾, a zejména na článek 5 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 70/220/EHS je jednou ze zvláštních směrnic týkajících se postupu schvalování typu zavedeného směrnicí Rady 70/156/EHS.
- (2) Směrnice 70/220/EHS zavedla postup pro kontrolu shodnosti vozidel v provozu. Mělo by se stanovit, jaké druhy údajů by měl výrobce shromažďovat a předkládat jako podklad, podle kterého by měl schvalovací orgán posoudit, zda vozidla splňují požadavky směrnice 70/220/EHS po stanovenou dobu životnosti. Zároveň by se měla doplnit definice vozidla, jehož emise jsou považovány za velmi odchylné, v případě, že se zkouší reprezentativní vzorek vozidel určitého typu a statistická analýza potvrzuje emisní vlastnosti uvedeného typu.
- (3) Měla by se zavést technická opatření pro schvalování typu náhradních katalyzátorů jako samostatných technických celků, aby se zajistily emisní vlastnosti těchto zařízení a popřípadě také jejich kompatibilita s palubním diagnostickým systémem (OBD) vozidla, pro které jsou určena. Měla by se zavést opatření, která by v členských státech podpořila povinnost označovat jak náhradní katalyzátory,

tak katalyzátory původní výbavy určené k výměně a obaly uvedených katalyzátorů. Kromě toho by se mělo požadovat, aby se zavedla povinnost doplňkových průvodních informací k náhradním katalyzátorům, které byly vyrobeny a uvedeny do prodeje ve Společenství před přijetím této směrnice.

- (4) Směrnice 70/220/EHS zavedla ustanovení pro systémy OBD. Aby se zajistilo, že vývoj náhradních dílů, které jsou kritické pro správnou funkci systémů OBD, nebude omezen tím, že nebudou dostupné související informace týkající se OBD, měla by se výrobcům vozidel uložit povinnost, aby takové informace zpřístupnili schvalovacímu orgánu.
- (5) Technické požadavky týkající se strategií indikace chybné funkce se vyjasňují tak, že za chybnou funkci se pokládá, jsou-li překročeny prahové hodnoty stanovené pro OBD nebo jestliže systém OBD není schopen plnit základní požadavky této směrnice na monitorování.
- (6) Je nutné zavést také určité změny pro zpracovávání údajů z OBD tak, aby se vyhodnocovaly nezávisle pro pohon vozidla benzinem nebo plynem.
- (7) Protože zbývá krátká doba do dne 1. ledna 2003, odkdy by měly být nové typy vozidel vybaveny systémem OBD, je nutné umožnit schválení typu vozidel na plyn, která mají omezený počet menších nedostatků, jež se mohou projevit v době schvalování typu nebo před tímto schvalováním. Orgán, který uděluje schválení typu, může také rozšířit certifikát schválení typu pro vozidla, jejichž typ byl již schválen, i pokud byly následně zjištěny nedostatky v systému OBD na vozidlech v provozu. Taková rozšíření se nesmějí udělit, jestliže došlo k úplnému výpadku schopnosti monitorovat. Měla by se stanovit lhůta, v které musí být na vozidlech, jež budou vyrobeny v budoucnu, odstraněny nedostatky povolené orgánem udělujícím schválení typu.
- (8) Směrnice 70/220/EHS by se měla přizpůsobit technickému pokroku, a zejména novým definicím dalších normalizovaných diagnostických chybových kódů, novým

⁽¹⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 18, 21.1.2002, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 16, 18.1.2002, s. 32.

diagnostickým chybovým kódům specifickým pro výrobce novým hexadecimálním kódům, a rovněž normám ISO 15031-6 a SAE J2012, které byly aktualizovány.

účely nebo pro startování, a jehož benzinová nádrž pojme nejvýše 15 litrů benzínu;

(9) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS ⁽¹⁾, ve znění směrnice Komise 2000/71/ES ⁽²⁾, požaduje, aby benziny a motorové nafty prodávané ve Společenství obsahovaly od 1. ledna 2005 nejvýše 50 mg/kg (dílů/milion) síry. Referenční paliva používaná ke zkouškám schvalování typu vozidel podle mezních hodnot emisí platných od roku 2005 by měla být znovu definována, aby popřípadě obsahem síry, aromatických uhlovodíků a kyslíku lépe odpovídala benzinům a motorovým naftám, které budou na trhu od roku 2005 a budou používány ve vozidlech se zdokonalenými systémy k omezení emisí nebo s technikou přímého vstřiku benzínu do motoru.

d) „dvoupalivovým vozidlem“ rozumí vozidlo poháněné po určitou dobu benzinem a po určitou dobu LPG nebo NG“.

2. Přílohy I, II, III, IX, IXa, X, XI a XIII se mění v souladu s přílohami této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. července 2003 nesmějí členské státy, pokud nový typ vozidla nespĺňuje požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice,

a) odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS, nebo

b) odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu nebo

c) zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidla podle článku 7 směrnice 70/156/EHS.

2. Od 1. července 2003 nesmějí členské státy již udělit, pokud nový typ vozidla nespĺňuje požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice,

a) ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS nebo

b) vnitrostátní schválení typu.

Členské státy však mohou nadále udělovat schválení typu uvedená v prvním pododstavci, pokud se použije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS.

3. Členské státy, pokud tato vozidla nespĺňují požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice,

a) považují prohlášení o shodě doprovázející nová vozidla podle směrnice 70/156/EHS za neplatná pro účely čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice a

b) odmítnou registrovat, prodávat, nebo uvést do provozu nová vozidla, která nejsou doprovázena platným prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/EHS, pokud se nepoužije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS.

4. Odstavec 3 se použije od 1. ledna 2006 na

a) vozidla kategorie M, s výjimkou vozidel, jejichž maximální hmotnost překračuje 2 500 kg a

b) vozidla kategorie N₁ třídy I.

(10) Směrnice 70/220/EHS by se proto měla změnit.

(11) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného směrnicí 70/156/EHS,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Článek 1 směrnice 70/220/EHS se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Pro účely této směrnice se:

a) „vozidlem“ rozumí každé vozidlo podle definice v části A přílohy II směrnice 70/156/EHS;

b) „vozidlem na LPG nebo NG“ rozumí vozidlo vybavené určitým zařízením pro používání LPG nebo NG v jeho systému pohonu. Takové vozidlo na LPG nebo NG může být konstruováno a vyrobeno jako jednopalivové nebo dvoupalivové vozidlo;

c) „jednopalivovým vozidlem“ rozumí vozidlo, které je konstruováno primárně pro trvalý provoz na LPG nebo NG, avšak může mít také benzinový systém jen pro nouzové

⁽¹⁾ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.

⁽²⁾ Úř. věst. L 287, 14.11.2000, s. 46.

Odstavec 3 se použije od 1. ledna 2007 na:

- a) vozidla kategorie N₁ tříd II a III podle definice v tabulce v bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS a
- b) vozidla kategorie M, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg.

Článek 3

1. Pro nové náhradní katalyzátory určené k montáži na vozidla, jejichž typ byl schválen podle směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice, nesmějí členské státy od 1. července 2003

- a) odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS nebo
- b) zakázat jejich prodej a montáž na vozidlo.

2. Od 1. července 2003 nesmějí již členské státy udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS pro nový náhradní katalyzátor, jestliže jeho typ není schválen podle směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice.

3. Členské státy pro vozidla v provozu nadále povolují prodej a montáž nových náhradních katalyzátorů, pro které bylo uděleno schválení typu jako pro samostatný technický celek před vstupem této směrnice v platnost.

Článek 4

Do 1. července 2005 zajistí výrobci doplňkové informace buď přímo do míst prodeje, nebo všem distributorům o všech nových náhradních katalyzátorech, které byly uvedeny do prodeje v Evropské unii přede dnem vstupu této směrnice v platnost a které jiným způsobem nesplňují požadavky stanovené ve směrnici 98/77/ES⁽¹⁾.

Doplňkové informace uvedené v prvním odstavci musí splňovat požadavky stanovené v bodě 7 přílohy XIII této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 286, 23.10.1998, s. 34.

Článek 5

Ode dne vstupu této směrnice v platnost se bod 7 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice, týkající se shodnosti vozidel, která jsou v provozu, vztahuje na všechna vozidla, jejichž typ byl schválen podle požadavků směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES⁽²⁾ nebo následujících pozměňujících směrnic.

Článek 6

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. května 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tyto předpisy ode dne 1. června 2003.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 7

Tato směrnice vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 8

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 3. října 2002.

Za Komisi

Erkki LIIKANEN

člen Komise

⁽²⁾ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

PŘÍLOHA

ZMĚNY PŘÍLOH I, II, III, IX, IXA, X, XI A XIII SMĚRNICE 70/220/EHS

A. Příloha I se mění takto:

1. V bodě 1 se poslední pododstavec nahrazuje tímto:

„Tato směrnice se vztahuje také na postup ES schválení typu náhradních katalyzátorů jako samostatných technických celků určených k montáži na vozidla kategorií M₁ a N₁.“

2. Body 2.17, 2.18 a 2.19 se nahrazují tímto:

„2.17. „katalyzátorem původní výbavy“ se rozumí katalyzátor nebo soustava katalyzátorů, na které se vztahuje schválení typu vozidla a které jsou uvedeny v bodu 1.10 dodatku přílohy X této směrnice;

2.18. „náhradním katalyzátorem“ se rozumí katalyzátor nebo soubor katalyzátorů určených k nahrazení katalyzátoru původní výbavy na vozidle schváleném jako typ podle směrnice 70/220/EHS, který může být schválen jako samostatný technický celek podle čl. 4 odst. 1 písm. d) směrnice 70/156/EHS;

2.19. „náhradním katalyzátorem původní výbavy“ se rozumí katalyzátor nebo soustava katalyzátorů, jejichž typy jsou uvedeny v bodu 1.10 dodatku přílohy X této směrnice, avšak které jako samostatný technický celek nabízí na trhu držitel schválení typu vozidla.“

3. Bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2. Vzor informačního dokumentu týkajícího se emisí z výfuku, emisí způsobených vypařováním, životnosti zařízení proti znečišťujícím látkám a palubního diagnostického systému (OBD) je v příloze II. Informace uvedené v bodu 3.2.12.2.8.6 přílohy II se připojí do dodatku 2 „Informace týkající se systému OBD“ k certifikátu ES schválení typu, jehož vzor je uveden v příloze X.“

4. Bod 5.2.2 se nahrazuje tímto:

„5.2.2. Vozidlo poháněné zážehovým motorem na LPG nebo NG (jednopalivovým nebo dvoupalivovým) se podrobí následujícím zkouškám:

typ I (ověření průměrných emisí z výfuku po studeném startu);

typ II (emise oxidu uhelnatého při volnoběhu);

typ III (emise plynů z klikové skříně);

typ IV (emise způsobené vypařováním), přichází-li v úvahu;

typ V (životnost zařízení k omezení znečišťujících látek);

typ VI (ověření průměrných emisí oxidu uhelnatého a uhlovodíků z výfuku při nízké teplotě okolí po studeném startu), přichází-li v úvahu;

zkouška OBD, přichází-li v úvahu.“

5. Tabulka I.5.2 se nahrazuje tímto:

„Zkouška pro schválení typu	Vozidla kategorií M a N se zážehovým motorem			Vozidla kategorií M ₁ a N ₁ se vznětovým motorem
	Vozidlo na benzin	Dvoupalivové vozidlo	Jednopalivové vozidlo	
Typ I	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (zkouška s oběma druhy paliva) (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)
Typ II	Ano	Ano (zkouška s oběma druhy paliva)	Ano	—
Typ III	Ano	Ano (zkouška jen s benzinem)	Ano	—
Typ IV	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (zkouška jen s benzinem) (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	—	—
Typ V	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (zkouška jen s benzinem) (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)
Typ VI	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t)	Ano (maximální hmotnost ≤ 3,5 t) (zkouška jen s benzinem)	—	—
Rozšíření	Bod 6	Bod 6	Bod 6	Bod 6: M ₂ a N ₂ s referenční hmotností ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Palubní diagnostika	Ano, podle bodu 8.1.1 nebo 8.4	Ano, podle bodu 8.1.2 nebo 8.4	Ano, podle bodu 8.1.2 nebo 8.4	Ano, podle bodů 8.2, 8.3 nebo 8.4

⁽¹⁾ Komise přezkoumá dále otázku rozšíření zkoušky ke schválení typu na vozidla kategorií M₂ a N₂ s referenční hmotností nepřesahující 2 840 kg a nejpozději v roce 2004 předloží postupem podle článku 13 směrnice 70/156/EHS návrhy na opatření, která se použijí v roce 2005.“

6. V poznámce pod čarou 1 k bodu 5.3.7.3 se koeficienty H_{cv} a O_{cv} nahrazují tímto:

„H_{cv} = poměr atomové hmotnosti vodíku k uhlíku [1,73], pro LPG [2,53], pro NG [4,0]
O_{cv} = poměr atomové hmotnosti kyslíku k uhlíku [0,02], pro LPG [nula], pro NG [nula]“.

7. Bod 5.3.8 se nahrazuje tímto:

„5.3.8 Schválení typu náhradních katalyzátorů a náhradních katalyzátorů původní výbavy

5.3.8.1 Náhradní katalyzátory určené k montáži na vozidla s ES schválením typu se zkoušejí podle přílohy XIII.

- 5.3.8.2 Náhradní katalyzátory původní výbavy, které jsou uvedeny v bodu 1.10 dodatku k příloze X a jsou určeny k montáži na vozidlo, na které se vztahuje daný certifikát o schválení typu, nemusí splňovat přílohu XIII této směrnice za podmínky, že splňují požadavky bodů 5.3.8.2.1 a 5.3.8.2.2.
- 5.3.8.2.1 Značení
- Náhradní katalyzátory původní výbavy musí být opatřeny nejméně následujícími označeními:
- 5.3.8.2.1.1 název výrobce vozidla nebo výrobní značka;
- 5.3.8.2.1.2 značka a identifikační číslo dílu náhradního katalyzátoru původní výbavy uvedeného v informaci podle bodu 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2 Dokumentace
- Náhradní katalyzátory původní výbavy musí být provázeny následující informací:
- 5.3.8.2.2.1 název výrobce vozidla nebo výrobní značka;
- 5.3.8.2.2.2 značka a identifikační číslo dílu náhradního katalyzátoru původní výbavy uvedeného v informaci podle bodu 5.3.8.3;
- 5.3.8.2.2.3 vozidla, pro která je náhradní katalyzátor původní výbavy typu uvedeného v bodu 1.10 dodatku k příloze X, popřípadě včetně identifikačního označení, jestliže je náhradní katalyzátor původní výbavy způsobilý k montáži na vozidlo s palubním diagnostickým systémem (OBD);
- 5.3.8.2.2.4 návod k montáži, je-li potřebný;
- 5.3.8.2.2.5 tato informace musí být poskytnuta buď:
- jako tištěná informace provázející náhradní katalyzátor původní výbavy, nebo
 - na obalu, v němž je náhradní katalyzátor původní výbavy prodáván, nebo
 - jakýmkoli jiným vhodným způsobem.
- V každém případě musí být tato informace uvedena v katalogu výrobků, který výrobce předává prodejcem.
- 5.3.8.3 Výrobce vozidla musí dodat technické zkušební nebo schvalovacímu orgánu potřebnou informaci v elektronickém formátu, který vytváří spojení mezi odpovídajícími čísly dílů a dokumentací ke schválení typu.
- Tato informace musí obsahovat:
- značku (značky) a typ (typy) vozidla,
 - značku (značky) a typ (typy) náhradního katalyzátoru původní výbavy,
 - číslo (čísla) dílu náhradního katalyzátoru původní výbavy,
 - číslo schválení typu daného typu (typů) vozidla.“
8. Bod 7.1.1 se nahrazuje tímto:
- „7.1.1 Kontrolu shodnosti vozidel v provozu provádí schvalovací orgán na základě všech vhodných informací, které má výrobce, postupy podobnými, jako jsou stanoveny v čl. 10 odst. 1 a 2 směrnice 70/156/EHS a v bodech 1 a 2 přílohy X této směrnice.
- Obrázky 1.8 a 1.9 v dodatku 4 této přílohy znázorňují postup kontrol shodnosti v provozu.

- 7.1.1.1 Parametry definující rodinu vozidel v provozu
- Rodinu vozidel v provozu je možno definovat základními konstrukčními parametry, které jsou společné vozidlům v rodině. Proto typy vozidel, které mají společné, nebo alespoň ve stanovených mezních hodnotách, nejméně dále uvedené parametry, se mohou považovat za patřící do téže rodiny vozidel v provozu:
- proces spalování (dvoudobý, čtyřdobý, s rotujícími písty),
 - počet válců,
 - uspořádání bloku válců (řadové, tvaru V, radiální, horizontální s protilehlými válci, jiné). Sklon nebo orientace válců není kritériem,
 - způsob dodávky paliva do motoru (např. nepřímý vstřik nebo přímý vstřik),
 - druh chladicího systému (vzduchový, vodní, olejový),
 - způsob sání (atmosférické sání, přeplňování),
 - palivo, pro které je motor konstruován (benzin, motorová nafta, NG, LPG atd.). Dvoupalivová vozidla mohou být zařazena do skupiny s jednopalivovými vozidly za podmínky, že jedno z paliv je společné,
 - druh katalyzátoru (třícestný katalyzátor nebo jiný (jiné)),
 - druh filtru částic (je na vozidle nebo není),
 - recirkulace výfukových plynů (je na vozidle nebo není),
 - zdvihový objem největšího motoru v rodině minus 30 %.
- 7.1.1.2 Kontrolu shodnosti v provozu provede schvalovací orgán na základě informace dodané výrobcem. Tato informace musí obsahovat alespoň:
- 7.1.1.2.1 název a adresu výrobce;
- 7.1.1.2.2 název, adresu, telefon, číslo faxu a e-mailovou adresu jeho zástupce zplnomocněného pro území uvedené v informacích výrobce;
- 7.1.1.2.3 název (názvy) modelu (modelů) vozidel, které jsou uvedeny v informacích výrobce;
- 7.1.1.2.4 popřípadě seznam typů vozidel uvedených v informaci výrobce, tj. skupinu rodiny vozidel v provozu podle bodu 7.1.1.1;
- 7.1.1.2.5 kódy identifikačního čísla vozidla (VIN), které se použijí na tyto typy patřící do rodiny vozidel v provozu (předčíslí VIN);
- 7.1.1.2.6 číslo schválení typu platící pro tyto typy vozidel patřící do rodiny vozidel v provozu, popřípadě čísla všech rozšíření a dodatečných změn/vyřazení vozidel z provozu (provedení úprav);
- 7.1.1.2.7 podrobnosti o rozšíření, dodatečných změnách/vyřazení vozidel z provozu, týkajících se schválení typu pro vozidla, která jsou obsažena v informacích výrobce (jestliže to požaduje schvalovací orgán);
- 7.1.1.2.8 období, na které se vztahují informace výrobce;
- 7.1.1.2.9 období výroby vozidel, na které se vztahují informace výrobce (např. vozidla vyrobená v průběhu kalendářního roku 2001);

- 7.1.1.2.10 postup výrobce pro kontrolu shodnosti v provozu, včetně:
- 7.1.1.2.10.1 způsobu lokalizace vozidla;
- 7.1.1.2.10.2 kritérií výběru vozidel a kritéria jejich odmítnutí;
- 7.1.1.2.10.3 druhů zkoušek a postupů použitých pro program;
- 7.1.1.2.10.4 kritérií výrobce pro přijetí/odmítnutí vozidel patřících do rodiny vozidel v provozu;
- 7.1.1.2.10.5 zeměpisného (zeměpisných) území, odkud výrobce získal informace;
- 7.1.1.2.10.6 velikosti vzorku a použitého plánu odběru vzorků;
- 7.1.1.2.11 výsledků postupu výrobce pro kontrolu shodnosti v provozu, včetně:
- 7.1.1.2.11.1 identifikace vozidel pojatých do programu (ať již byla nebo nebyla zkoušena). Tato identifikace obsahuje:
- název modelu,
 - identifikační číslo vozidla (VIN),
 - registrační číslo vozidla,
 - datum výroby,
 - region, v kterém je používáno (pokud je znám),
 - pneumatiky namontované na vozidle;
- 7.1.1.2.11.2 důvodu (důvodů), proč určité vozidlo nebylo pojato do vzorku;
- 7.1.1.2.11.3 historie provozu každého vozidla ze vzorku (popřípadě včetně úprav);
- 7.1.1.2.11.4 historie oprav každého vozidla ze vzorku (pokud je známa);
- 7.1.1.2.11.5 údaje o zkouškách, včetně následujících údajů:
- datum zkoušky,
 - místo zkoušky,
 - údaj počítadla ujetých kilometrů vozidla,
 - vlastností paliva použitého při zkoušce (např. zkušební referenční palivo nebo palivo z prodejní sítě),
 - podmínky při zkoušce (teplota, vlhkost, setrvačná hmotnost dynamometru),
 - nastavení dynamometru (např. nastavení výkonu),
 - výsledky zkoušky (nejméně tří různých vozidel z každé rodiny);
- 7.1.1.2.12 záznamy údajů systému OBD.“
9. Bod 7.1.2 se nahrazuje tímto:

„7.1.2 Informace shromážděné výrobcem musí být dostatečně vyčerpávající tak, aby bylo zajištěno, že výkony v provozu bude možno vyhodnotit za běžných podmínek používání podle bodu 7.1 a způsobem reprezentativním pro zeměpisné proniknutí výrobce na trhy.

Pro účely této směrnice není výrobce povinen ověřit shodnost typu vozidla, které je v provozu, jestliže může prokázat schvalovacímu orgánu uspokojivým způsobem, že prodej tohoto typu vozidla ve Společenství je menší než 5 000 kusů za rok.“

10. Bod 7.1.7 se nahrazuje tímto (body 7.1.7.1 až 7.1.7.5 zůstávají nezměněny):

- „7.1.7 Na základě kontroly uvedené v bodu 7.1.1 schvalovací orgán buď:
- rozhodne, že shodnost v provozu typu vozidla nebo rodiny vozidel v provozu je uspokojující a nemusí se podnikat žádná další opatření, nebo
 - rozhodne, že údaje předložené výrobcem jsou nedostatečné k rozhodnutí, a vyžádá si od výrobce doplňkové informace nebo údaje ze zkoušek, nebo
 - rozhodne, že shodnost typu vozidla nebo shodnost typu (typů) vozidla, které patří do rodiny vozidel v provozu, je neuspokojující, a pak se takový typ (typy) vozidla zkouší podle dodatku 3 této přílohy.
- V případě, že výrobcí bylo povoleno, aby nevykonával ověření určitého typu vozidla podle bodu 7.1.2, může schvalovací orgán nechat provést zkoušky takových typů vozidel podle dodatku 3 této přílohy.“

11. Bod 2.6 dodatku 3 se nahrazuje tímto:

- „2.6. Obsah olova a síry ve vzorku paliva odebraném z nádrže vozidla musí odpovídat platným normám stanoveným ve směrnici 98/70/ES (*) a nesmějí být shledány žádné důkazy o chybném doplňování paliva. Kontroly se provádějí ve výfukové trubce atp.

(*) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.“

12. Bod 6.1 dodatku 3 se nahrazuje tímto:

- „6.1. Pokud se zjistí, že více než jedno vozidlo má velmi odchýlné emise a buď
- splňuje požadavky bodu 3.2.3 dodatku 4, a jestliže se jak schvalovací orgán, tak výrobce shodují, že nadměrné emise mají tutéž příčinu, nebo
 - splňuje požadavky bodu 3.2.4 dodatku 4, a jestliže schvalovací orgán určil, že nadměrné emise mají tutéž příčinu,
- požádá schvalovací orgán výrobce, aby mu předložil plán nápravných opatření, jimiž se stav neshodnosti odstraní.“

13. Dodatek 4 k příloze I se mění takto:

a) Bod 3 se nahrazuje tímto:

- „3. POSTUP U VOZIDEL, KTERÁ MAJÍ VE VZORKU VELKOU ODCHYLKU EMISÍ (*)
- 3.1 Ze vzorku o minimálním počtu tří vozidel a maximálním počtu vozidel, který je stanoven postupem podle bodu 4, se namátkově vybere vozidlo a změří se emise stanovených znečišťujících látek s cílem zjistit, zda vozidlo má velmi odchýlné emise.

- 3.2 Vozidlo je považováno za vozidlo s velmi odchylnými emisemi, jsou-li splněny podmínky uvedené buď v bodu 3.2.1, nebo v bodu 3.2.2.
- 3.2.1 U vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádku A tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I, se za vozidlo s velmi odchylnými emisemi považuje vozidlo, u něhož je překročena daná mezní hodnota pro kteroukoli stanovenou znečišťující látku násobená faktorem 1,2.
- 3.2.2 U vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I, se za vozidlo s velmi odchylnými emisemi považuje vozidlo, u něhož je překročena daná mezní hodnota pro kteroukoli stanovenou znečišťující látku násobená faktorem 1,5.
- 3.2.3 Zvláštní případ vozidla, u něhož byly naměřeny emise kterékoli stanovené znečišťující látky v „mezilehlé zóně“ (**).
- 3.2.3.1 Jestliže vozidlo splňuje podmínky tohoto bodu, musí se určit příčina nadměrných emisí a ze vzorku se namátkově vybere jiné vozidlo.
- 3.2.3.2 Jestliže podmínky tohoto bodu splňuje více než jedno vozidlo, určí schvalovací orgán a výrobce, zda nadměrné emise obou vozidel mají tutéž příčinu, nebo ne.
- 3.2.3.2.1 Jestliže schvalovací orgán a výrobce se shodují, že nadměrné emise mají tutéž příčinu, vzorek je považován za nevyhovující a použije se plán nápravných opatření uvedený v bodu 6 dodatku 3.
- 3.2.3.2.2 Jestliže schvalovací orgán a výrobce se nemohou shodnout, jaká je příčina nadměrných emisí jednotlivého vozidla nebo zda příčiny u více vozidel jsou stejné, vybere se namátkově jiné vozidlo ze vzorku, pokud nebylo dosaženo maximální velikosti vzorku.
- 3.2.3.3 Jestliže bylo shledáno jen jedno vozidlo, které splňuje podmínky tohoto bodu, nebo jestliže bylo shledáno více takových vozidel než jedno, a schvalovací orgán a výrobce se shodují, že jsou u těchto vozidel rozdílné příčiny, vybere se namátkově jiné vozidlo ze vzorku, pokud nebylo dosaženo maximální velikosti vzorku.
- 3.2.3.4 Jestliže bylo dosaženo maximální velikosti vzorku a nebylo shledáno více než jedno vozidlo, které splňuje podmínky tohoto bodu, a nadměrné emise mají tutéž příčinu, považuje se vzorek za vyhovující z hlediska požadavků bodu 3 tohoto dodatku.
- 3.2.3.5 Jestliže se v kterémkoli okamžiku vyčerpá původní velikost vzorku, připojí se k původnímu vzorku další vozidlo a vybere se toto vozidlo.
- 3.2.3.6 Kdykoli se vybere ze vzorku další vozidlo, použije se na zvětšený vzorek statistický postup podle bodu 4 tohoto dodatku.
- 3.2.4 Zvláštní případ vozidla, u něhož byly naměřeny emise kterékoli stanovené znečišťující látky v „zóně nevyhovění“ (***).
- 3.2.4.1 Jestliže vozidlo splňuje podmínky tohoto bodu, určí schvalovací orgán příčinu nadměrných emisí a ze vzorku se namátkově vybere jiné vozidlo.

- 3.2.4.2 Jestliže podmínky uvedené v tomto bodu splňuje více než jedno vozidlo a schvalovací orgán určí, že nadměrné emise mají tutéž příčinu, bude výrobce informován, že vzorek je považován za nevyhovující, zároveň se zdůvodněním tohoto rozhodnutí, a použije se plán nápravných opatření uvedený v bodu 6 dodatku 3.
- 3.2.4.3 Jestliže bylo shledáno jen jedno vozidlo, které splňuje podmínky tohoto bodu, nebo jestliže bylo shledáno více vozidel než jedno a schvalovací orgán určil, že jde o rozdílné příčiny, vybere se namátkově jiné vozidlo ze vzorku, pokud nebylo dosaženo maximální velikosti vzorku.
- 3.2.4.4 Jestliže se dosáhlo maximální velikosti vzorku a nebylo shledáno více než jedno vozidlo, které splňuje podmínky tohoto bodu, a nadměrné emise mají tutéž příčinu, považuje se vzorek za vyhovující z hlediska požadavků bodu 3 tohoto dodatku.
- 3.2.4.5 Jestliže se v kterémkoli okamžiku vyčerpá původní velikost vzorku, připojí se k původnímu vzorku další vozidlo a vybere se toto vozidlo.
- 3.2.4.6 Kdykoli se vybere ze vzorku další vozidlo, použije se na zvětšený vzorek statistický postup podle bodu 4 tohoto dodatku.
- 3.2.5 Kdykoli se nenajde vozidlo mající velmi odchylné emise, odebere se namátkově ze vzorku jiné vozidlo.

(*) Na základě skutečných údajů z provozu, které mají dodat členské státy do 31. prosince 2003, mohou být požadavky tohoto bodu revidovány, aby se rozhodlo, a) zda definice vozidla s velmi odchylnými emisemi se má revidovat z hlediska vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I, b) zda se má změnit postup k definování vozidel s velmi odchylnými emisemi a c) zda se postupy ke zkoušení shodnosti v provozu mají nahradit ve vhodné době novým statistickým postupem. Komise popřípadě navrhne potřebné změny postupem podle článku 13 směrnice 70/156/EHS.

(**) Pro každé vozidlo se určí „mezilehlá zóna“ takto: Vozidlo musí splňovat podmínky uvedené v bodu 3.2.1 nebo v bodu 3.2.2 a kromě toho změřená hodnota pro tutéž stanovenou znečišťující látku musí být pod úroveň, která je určena mezní hodnotou pro tutéž stanovenou znečišťující látku uvedenou v řádku A tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I a násobenou faktorem 2,5.

(***) Pro každé vozidlo se určí „zóna nevyhovění“ takto: změřená hodnota pro kteroukoli stanovenou znečišťující látku přesahuje úroveň, která je určena mezní hodnotou pro tutéž stanovenou znečišťující látku uvedenou v řádku A tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I a násobenou faktorem 2,5“

b) V bodě 4.2 se slova „(viz obrázek 1.7)“ nahrazují slovy „(viz obrázek 1.9)“.

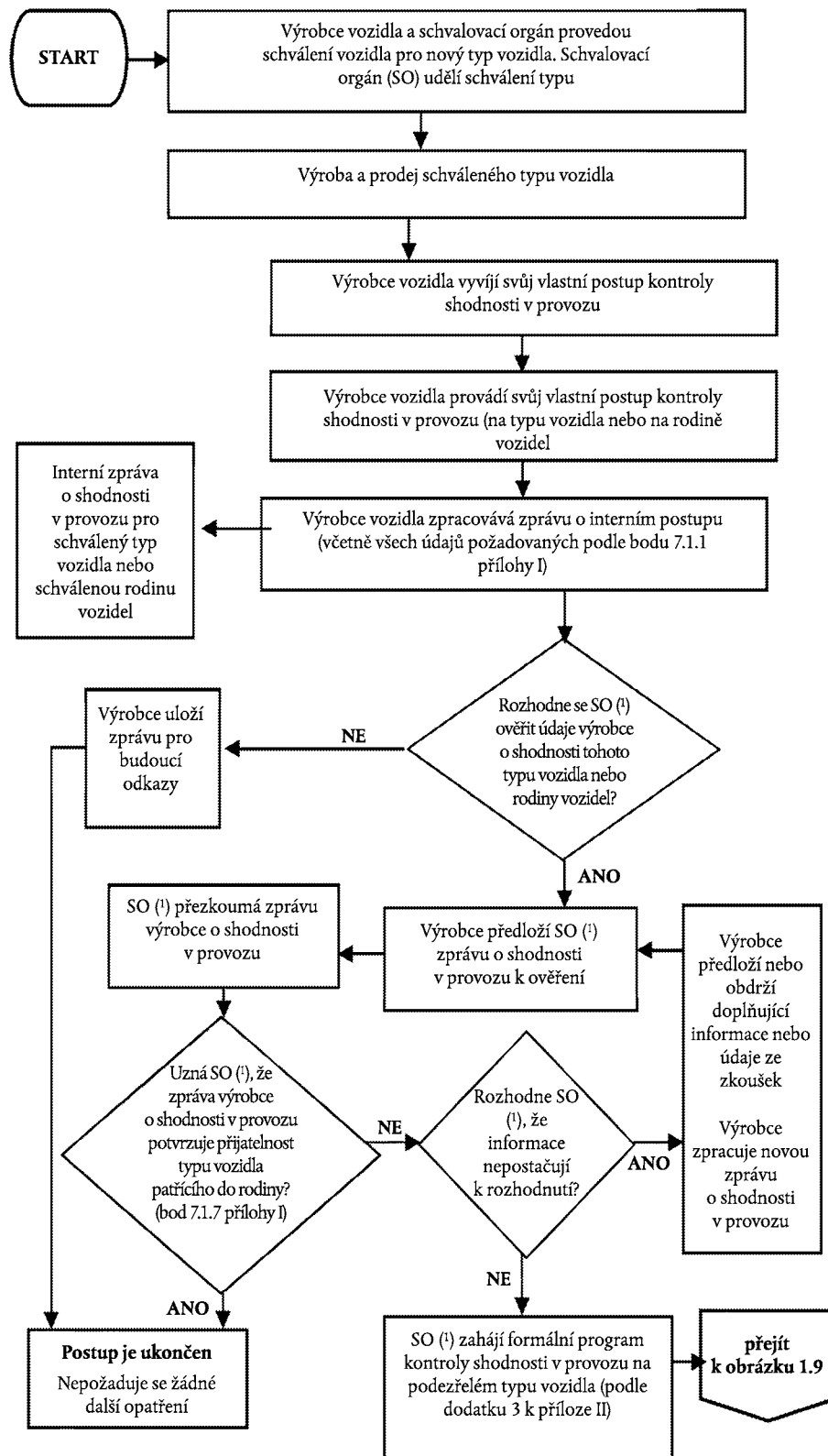
c) „Obrázek 1.7“ se označuje jako „Obrázek 1.9 Zkouška shodnosti v provozu — výběr a zkouška vozidel“.

V obrázku 1.9 se slovo „ano“ bezprostředně nad kosočtvercovým políčkem na dolním okraji obrázku vlevo mění na slovo „ne“. V obrázku 1.9 se slovo „ne“ bezprostředně nad kosočtvercovým políčkem na dolním okraji obrázku vpravo mění na slova „ne nebo nejisté“.

d) Vkládá se následující nový obrázek:

„Obrázek 1.8

Ověření shodnosti v provozu — postup kontroly



⁽¹⁾ V tomto případě SO znamená schvalovací orgán, který udělil schválení typu podle směrnice 70/220/EHS."

B. Příloha II se mění takto:

1. Vkládá se nový bod, který zní:

- „3.2.12.2.8.6 Výrobce vozidla musí poskytnout následující doplňkové informace, aby umožnil výrobu náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s OBD a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení, jestliže se na takové informace nevztahují práva duševního vlastnictví nebo nepředstavují určitá know-how výrobce nebo dodavatele (dodavatelů) zařízení původní výbavy.

Informace uvedené v tomto bodu se opakují v dodatku 2 k certifikátu ES schválení typu (příloha X této směrnice).

- 3.2.12.2.8.6.1 Popis druhu a počtu stabilizačních cyklů použitých při původním schválení typu vozidla.

- 3.2.12.2.8.6.2 Popis průkazního zkušebního cyklu pro OBD, který byl použit při původním schválení typu vozidla pro součást monitorovanou systémem OBD.

- 3.2.12.2.8.6.3 Vyčerpávající dokument, v kterém jsou popsány všechny součásti sledované v rámci strategie zjišťování chyb a aktivace MI (pevný počet cyklů nebo statistická metoda), včetně seznamu odpovídajících parametrů sledovaných sekundárně pro každou součást monitorovanou systémem OBD. Seznam všech výstupních kódů OBD a použitý formát (vždy s vysvětlením) pro jednotlivé součásti hnací skupiny, které souvisejí s emisemi, a pro jednotlivé součásti, které nesouvisejí s emisemi, pokud se monitorování dané součásti používá k určování aktivace MI. Zvláště musí být podrobně vysvětleny údaje v modu \$05 Test ID \$21 až FRF a musí být zpřístupněny údaje v modu \$06. U typů vozidel, které používají spojení k přenosu údajů podle ISO 15765-4 „Road vehicles, diagnostics on controller area network (CAN) — part 4: requirements for emissions-related systems“ musí být podrobně vysvětleny údaje v modu \$06 Test ID \$00 až FRF pro každý podporovaný monitorovaný ID systému OBD.

- 3.2.12.2.8.6.4 Informace požadované tímto bodem mohou být dány např. ve formě následující tabulky, která se připojí k této příloze.

Součást	Chybový kód	Strategie monitorování	Kritéria zjištění chyb	Kritéria pro aktivaci MI	Sekundární parametry	Stabilizování	Prokazovací zkouška
Katalyzátor	P0420	Signály kyslíkové sondy 1 a 2	Rozdíl mezi signály ze sondy 1 a 2	3. cyklus	Otáčky motoru, zatížení motoru, režim A/F, teplota katalyzátoru	Dva cykly typu I	Typ I ^a

C. Příloha III se mění takto:

1. Vkládá se nový bod, který zní:

- „2.3.5 Na žádost výrobce se v průběhu předchozí operace může vypnout spojka u typu vozidla, u něhož jsou volnoběžné otáčky motoru vyšší než otáčky v průběhu operací 5, 12 a 24 základního městského cyklu.“

2. Bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2 Palivo

Pokud se vozidlo zkouší s použitím mezních hodnot emisí stanovených v řádku A tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I této směrnice, musí vhodné referenční palivo splňovat požadavky bodu A přílohy IX, nebo, v případě plyných referenčních paliv, buď bodu A.1, nebo bodu B přílohy IXa.

Pokud se vozidlo zkouší s použitím mezních hodnot emisí stanovených v řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I této směrnice, musí vhodné referenční palivo splňovat požadavky bodu B přílohy IX, nebo, v případě plyných referenčních paliv, buď bodu A.2, nebo bodu B přílohy IXa.“

3. Ve sloupci 5 tabulky III.1.2 (s názvem: Rychlost (km/h)) se operace 23 nahrazuje tímto: „35-10“.

D. V příloze VII se bod 3.4.1 nahrazuje tímto:

„3.4.1. Zkušební palivo musí mít vlastnosti stanovené v bodu C přílohy IX.“

E. Příloha IX se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IX

A. vlastnosti referenčních paliv pro zkoušení vozidel s použitím mezních hodnot stanovených v řádku a tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I — zkouška typu I

1. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍHO PALIVA PRO ZKOUŠKY VOZIDEL SE ZÁŽEHOVÝMI MOTORY

Druh: bezolovnatý benzin

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Oktanové číslo podle výzkumné metody, RON		95,0	—	EN 25164
Oktanové číslo podle motorové metody, MON		85,0	—	EN 25163
Hustota při 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Tlak par podle Reida	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destilace:				
— počáteční bod varu	°C	24	40	EN-ISO 3405
— odpar při 100 °C	% obj.	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— odpar při 150 °C	% obj.	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— konečný bod varu	°C	190	215	EN-ISO 3405
Zbytek	% obj.	—	2	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovena nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Rozbor uhlovodíků:				
— olefiny	% obj.	—	10	ASTM D 1319
— aromatické látky	% obj.	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benzen	% obj.	—	1,0	Pr EN 12177
— nasycené látky	% obj.	—	zbytek	ASTM D 1319
Poměr uhlík/vodík		zazname- naná hod- nota	zazname- naná hod- nota	
Doba indukce ⁽²⁾	minuty	480	—	EN-ISO 7536
Obsah kyslíku	% hmot.	—	2,3	EN 1601
Pryskyřičné látky	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Obsah síry ⁽³⁾	mg/kg	—	100	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Koroze mědi, třída I		—	1	EN-ISO 2160
Obsah olova	mg/l	—	5	EN 237
Obsah fosforu	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(1) Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušební metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

(2) Palivo smí obsahovat inhibitory oxidace a dezaktivátory kovů běžně používané ke stabilizování toků benzínu v rafineriích, avšak nesmějí se přidávat detergentní/disperzní přísady a rozpouštěcí oleje.

(3) Skutečný obsah síry v palivu použitým pro zkoušku typu I se uvede v protokolu.

2. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍHO PALIVA PRO ZKOUŠKY VOZIDEL SE VZNĚTOVÝMI MOTORY

Druh: motorová nafta

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Cetanové číslo ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Hustota při 15 °C	kg/m ³	833	837	EN ISO 3675
Destilace:				
— bod 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
— bod 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
— konečný bod varu	°C	—	370	EN-ISO 3405

(1) Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušební metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

(2) Uvedený rozsah pro cetanové číslo není v souladu s požadavky na minimální rozsah 4R. Nicméně v případě rozporu mezi dodavatelem paliva a spotřebitelem paliva může být k vyřešení tohoto rozporu použito znění ISO 4259 za podmínky, že místo jednotlivého měření se provedou opakovaná měření v dostatečném počtu k určení potřebné přesnosti.

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Bod vzplanutí	°C	55	—	EN 22719
CFPP (teplota neprůchodnosti filtrem za studena)	°C	—	- 5	EN 116
Viskozita při 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Polycyklické aromatické uhlovodíky	% hmot.	3	6,0	IP 391
Obsah síry ⁽²⁾	mg/kg	—	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Koroze mědi		—	1	EN-ISO 2160
Zbytek uhlíku podle Conradsona 10 % zbytek)	% hmot.	—	0,2	EN-ISO 10370
Obsah popela	% hmot.	—	0,01	EN-ISO 6245
Obsah vody	% hmot.	—	0,02	EN-ISO 12937
Neutralizační číslo (silná kyselina)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95
Stabilita vůči oxidaci ⁽³⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Nová a lepší metoda pro polycyklické aromatické uhlovodíky je ve vývoji	% hmot.	—	—	EN 12916

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovena nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

⁽²⁾ Skutečný obsah síry v palivu použitým ke zkoušce typu I se uvede v protokolu.

⁽³⁾ I při přezkoušené stabilitě proti oxidaci je skladovatelnost pravděpodobně omezena. Je žádoucí řídit se pokyny dodavatele týkajícími se podmínek skladování a doby použitelnosti paliva.

B. Vlastnosti referenčních paliv pro zkoušení vozidel s použitím mezních hodnot stanovených v řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I — zkouška typu I

1. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍHO PALIVA PRO ZKOUŠKY VOZIDEL SE ZÁŽEHOVÝMI MOTORY

Druh: bezolovnatý benzin

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Oktanové číslo podle výzkumné metody, RON		95,0	—	EN 25164
Oktanové číslo podle motorové metody, MON		85,0	—	EN 25163
Hustota při 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Tlak par podle Reida	kPa	56,0	60,0	Pr. EN-ISO 13016-1 (DVPE)
Destilace:				
— odpar při 70 °C	% obj.	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— odpar při 100 °C	% obj.	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— odpar při 150 °C	% obj.	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— konečný bod varu	°C	190	210	EN-ISO 3405
Zbytek	% obj.	—	2,0	EN-ISO 3405
Rozbor uhlovodíků:				
— olefiny	% obj.	—	10,0	ASTM D 1319
— aromatické látky	% obj.	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% obj.	—	1,0	ASTM D 1319
— nasycené látky	% obj.	zaznamenaná hodnota		Pr EN 12177
Poměr uhlík/vodík		zaznamenaná hodnota		
Doba indukce ⁽²⁾	minuty	480	—	EN-ISO 7536
Obsah kyslíku	% hmot.	—	1,0	EN 1601
Přiskyřičné látky	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Obsah síry ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Koroze mědi		—	třída I	EN-ISO 2160

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

⁽²⁾ Palivo smí obsahovat inhibitory oxidace a dezaktivátory kovů běžně používané ke stabilizování toků benzínu v rafineriích, avšak nesmějí se přidávat detergentní/disperzní přísady a rozpouštěcí oleje.

⁽³⁾ Skutečný obsah síry v palivu použitím pro zkoušku typu I se uvede v protokolu.

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Obsah olova	mg/l	—	5	EN 237
Obsah fosforu	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

2. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍHO PALIVA PRO ZKOUŠKY VOZIDEL SE VZNĚTOVÝMI MOTORY

Druh: motorová nafta

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Cetanové číslo ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Hustota při 15 °C	kg/m ³	833	837	EN ISO 3675
Destilace:				
— bod 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
— bod 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
— konečný bod varu	°C	—	370	EN-ISO 3405
Bod vzplanutí	°C	55	—	EN 22719
CFPP (teplota neprůchodnosti filtrem za studena)	°C	—	-5	EN 116
Viskozita při 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Polycyklické aromatické uhlovodíky	% hmot.	3,0	6,0	IP 391
Obsah síry ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Koroze mědi		—	třída 1	EN-ISO 2160
Zbytek uhlíku podle Conradsona (10 % zbytek)	% hmot.	—	0,2	EN-ISO 10370
Obsah popela	% hmot.	—	0,01	EN-ISO 6245

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

⁽²⁾ Uvedený rozsah pro cetanové číslo není v souladu s požadavky na minimální rozsah 4R. Nicméně v případě rozporu mezi dodavatelem paliva a spotřebitelem paliva může být k vyřešení tohoto rozporu použito znění ISO 4259 za podmínky, že místo jednotlivého měření se provedou opakovaná měření v dostatečném počtu k určení potřebné přesnosti.

⁽³⁾ Skutečný obsah síry v palivu použitým ke zkoušce typu I se uvede v protokolu.

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Obsah vody	% hmot.	—	0,02	EN-ISO 12937
Neutralizační číslo (silná kyselina)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Stabilita vůči oxidaci ⁽²⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Mazivost (průměr plochy opotřebení podle zkoušky HFRR při 60 °C)	μm	—	400	CEC F-06-A-96
Methylestery mastných kyselin	zakázány			

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovena nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

⁽²⁾ I při přezkoušené stabilitě proti oxidaci je skladovatelnost pravděpodobně omezena. Je žádoucí řídit se pokyny dodavatele týkajícími se podmínek skladování a doby použitelnosti paliva.

C. Vlastnosti referenčních paliv pro zkoušení vozidel se zážehovými motory při nízkých teplotách okolí — zkouška typu VI

Druh: bezolovnatý benzin

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Oktanové číslo podle výzkumné metody, RON		95,0	—	EN 25164
Oktanové číslo podle motorové metody, MON		85,0	—	EN 25163
Hustota při 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Tlak par podle Reida	kPa	56,0	95,0	Pr. EN-ISO 13016-1 (DVPE)
Destilace:				
— odpar při 70 °C	% obj.	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— odpar při 100 °C	% obj.	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— odpar při 150 °C	% obj.	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— konečný bod varu	°C	190	210	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovena nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

Parametr	Jednotka	Mezní hodnoty ⁽¹⁾		Zkušební metoda
		minimum	maximum	
Zbytek	% obj.	—	2,0	EN-ISO 3405
Rozbor uhlovodíků:				
— olefiny	% obj.	—	10,0	ASTM D 1319
— aromatické látky	% obj.	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% obj.	—	1,0	ASTM D 1319
— nasycené látky	% obj.	zaznamenaná hodnota		Pr EN 12177
Poměr uhlík/vodík		zaznamenaná hodnota		
Doba indukce ⁽²⁾	minuty	480	—	EN-ISO 7536
Obsah kyslíku	% hmot.	—	1,0	EN 1601
Pryskyřičné látky	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Obsah síry ⁽³⁾	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Koroze mědi		—	třída 1	EN-ISO 2160
Obsah olova	mg/l	—	5	EN 237
Obsah fosforu	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Hodnoty uvedené v požadavcích jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byl použit dokument ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a použití přesnosti údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určení maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Nehledě k tomuto opatření, které je nutné ze statistických důvodů, měl by výrobce paliv přesto usilovat o nulovou hodnotu tam, kde je stanovená nejvyšší hodnota 2R, a o střední hodnotu v případě udávání nejvyšších a nejnižších mezních hodnot. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje požadavky, použije se dokument ISO 4259.

⁽²⁾ Palivo smí obsahovat inhibitory oxidace a dezaktivátory kovů běžně používané ke stabilizování toků benzínu v rafineriích, avšak nesmějí se přidávat detergentní/disperzní přísady a rozpouštěcí oleje.

⁽³⁾ Skutečný obsah síry v palivu použitým pro zkoušku typu I se uvede v protokolu.“

F. Příloha IX se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IXa

VLASTNOSTI PLYNNÝCH REFERENČNÍCH PALIV

A. Technické vlastnosti referenčních paliv pro LPG

1. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍCH PALIV PRO ZKOUŠENÍ VOZIDEL S POUŽITÍM MEZNÍCH HODNOT STANOVENÝCH V ŘÁDKU A TABULKY V BODU 5.3.1.4 PŘÍLOHY I — ZKOUŠKA TYPU I

Parametr	Jednotka	Palivo A	Palivo B	Zkušební metoda
Složení:				ISO 7941
Obsah C ₃	% obj.	30 ± 2	85 ± 2	

Parametr	Jednotka	Palivo A	Palivo B	Zkušební metoda
Obsah C ₄	% obj.	zbývající část	zbývající část	
< C ₃ , > C ₄	% obj.	maximálně 2	maximálně 2	
Olefiny	% obj.	maximálně 12	maximálně 15	
Zbytek odparu	mg/kg	Maximálně 50	maximálně 50	ISO 13757
Obsah vody při 0 °C		žádný	žádný	vizuální kontrola
Celkový obsah síry	mg/kg	maximálně 50	maximálně 50	EN 24260
Sirovodík		žádný	žádný	ISO 8819
Koroze proužku mědi	Hodnocení	třída 1	třída 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Zápach		charakteristický	charakteristický	
Oktanové číslo podle motorové metody, MON		minimálně 89	minimálně 89	EN 589, příloha B

(¹) Tato metoda nemusí přesně udat přítomnost korodujících materiálů, jestliže vzorek obsahuje inhibitory koroze nebo jiné chemikálie, které zmenšují korozní účinky vzorku na proužek mědi. Proto je zakázáno přidávat takové složky jen za účelem ovlivnění zkušební metody.

2. TECHNICKÉ VLASTNOSTI REFERENČNÍCH PALIV PRO ZKOUŠENÍ VOZIDEL S POUŽITÍM MEZNÍCH HODNOT STANOVENÝCH V ŘÁDKU B TABULKY V BODU 5.3.1.4 PŘÍLOHY I — ZKOUŠKA TYPU I

Parametr	Jednotka	Palivo A	Palivo B	Zkušební metoda
Složení:				ISO 7941
Obsah C ₃	% obj.	30 ± 2	85 ± 2	
Obsah C ₄	% obj.	zbývající část	zbývající část	
< C ₃ , > C ₄	% obj.	maximálně 2	maximálně 2	
Olefiny	% obj.	maximálně 12	maximálně 15	
Zbytek odparu	mg/kg	maximálně 50	maximálně 50	ISO 13757
Obsah vody při 0 °C		žádný	žádný	vizuální kontrola
Celkový obsah síry	mg/kg	maximálně 10	maximálně 10	EN 24260
Sirovodík		žádný	žádný	ISO 8819

Parametr	Jednotka	Palivo A	Palivo B	Zkušební metoda
Koroze proužku mědi	Hodnocení	třída 1	třída 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Zápach		charakteristický	charakteristický	
Oktanové číslo podle motorové metody, MON		minimálně 89	minimálně 89	EN 589, příloha B

⁽¹⁾ Tato metoda nemusí přesně udat přítomnost korodujících materiálů, jestliže vzorek obsahuje inhibitory koroze nebo jiné chemikálie, které zmenšují korozní účinky vzorku na proužek mědi. Proto je zakázáno přidávat takové složky jen za účelem ovlivnění zkušební metody.

B. Technické vlastnosti referenčních paliv pro NG

Vlastnosti	Jednotky	Základ	Mezní hodnoty		Zkušební metoda
			minimum	maximum	

Referenční palivo G₂₀

Složení:					
Methan	% mol	100	90	100	ISO 6974
Zbytek ⁽¹⁾	% mol	–	–	1	ISO 6974
N ₂	% mol				ISO 6974
Obsah síry	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbeho index (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Referenční palivo G₂₅

Složení:					
Methan	% mol	86	84	88	ISO 6974
Zbytek ⁽¹⁾	% mol	–	–	1	ISO 6974
N ₂	% mol	14	12	16	ISO 6974
Obsah síry	mg/m ² ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbeho index (netto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Inertní plyny (jiné než N₂) + C₂ + C₂ +.

⁽²⁾ Hodnota je stanovena při 293,2 K (20 °C) a 101,3 kPa.

⁽³⁾ Hodnota je stanovena při 273,2 K (0 °C) a 101,3 kPa.

G. Příloha X se mění takto:

1. Třetí řádek nadpisu se nahrazuje tímto:
„CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU“
2. Bod 1.8.1.1 se nahrazuje tímto:

„1.8.1.1. Opakovaně se použije tabulka pro všechny referenční plyny LPG a NG s uvedením, zda jsou výsledky naměřeny nebo vypočteny, a opakovaně se použije tabulka pro (jediný) konečný výsledek emisí vozidla na LPG nebo NG. U dvoupalivového vozidla se uvede výsledek pro benzin a opakovaně se použije tabulka pro všechny referenční plyny LPG a NG s uvedením, zda jsou výsledky naměřeny, nebo vypočteny, a opakovaně se použije tabulka pro (jediný) konečný výsledek emisí vozidla na LPG nebo NG.“
3. Dosavadní „Dodatek“ se označuje jako „Dodatek 1“ a jeho název se nahrazuje tímto: „Doplňk k certifikátu ES schválení typu č....“.
4. V dodatku 1 se vkládá nový bod, který zní:

„1.10 Katalyzátory

1.10.1 Katalyzátor původní výbavy zkoušený podle všech odpovídajících požadavků této směrnice

1.10.1.1 Značka a typ katalyzátoru původní výbavy, jak jsou uvedeny v bodu 3.2.12.2.1 přílohy II této směrnice (informační dokument).

1.10.2 Náhradní katalyzátor původní výbavy zkoušený podle všech odpovídajících požadavků této směrnice.

1.10.2.1 Značka (značky) a typ (typy) náhradního katalyzátoru původní výbavy, jak jsou uvedeny v bodu 3.2.12.2.1 přílohy II této směrnice (informační dokument).“
5. Vkládá se nový dodatek, který zní:

„Dodatek 2**Informace o systému OBD**

Jak je uvedeno v bodu 3.2.12.2.8.6 informačního dokumentu, musí výrobce vozidla poskytnout následující informace obsažené v tomto dodatku, aby umožnil výrobu náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s OBD a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení. Výrobce vozidla nemusí takové informace poskytnout, jestliže se na ně vztahují práva duševního vlastnictví nebo představují určitá know-how výrobce nebo dodavatele (dodavatelů) zařízení původní výbavy.

Na vyžádání se zpřístupní tento dodatek nediskriminačním způsobem všem zúčastněným výrobcům konstrukčních částí, diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení.

1. Popis typu a počtu stabilizačních cyklů, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.
2. Popis typu předváděcího cyklu OBD použitého pro původní schválení typu vozidla pro části monitorované systémem OBD.
3. Vyčerpávající dokument, v kterém jsou popsány všechny součásti sledované v rámci strategie zjišťování chyb a aktivace MI (pevný počet cyklů nebo statistická metoda), včetně seznamu odpovídajících parametrů sledovaných sekundárně pro každou součást monitorovanou systémem OBD. Seznam všech výstupních kódů OBD a použitý formát (vždy s vysvětlením) pro jednotlivé součásti hnací skupiny, které souvisejí s emisemi, a pro jednotlivé součásti, které nesouvisejí s emisemi, pokud se monitorování dané součásti používá k určování aktivace MI. Zvláště musí být podrobně vysvětleny údaje v modu \$05 Test ID \$ 21 až FRF a musí být zpřístupněny údaje v modu \$06. U typů vozidel, které používají spojení k přenosu údajů podle ISO 15765-4 „Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems“ musí být podrobně vysvětleny údaje v modu \$06 Test ID \$00 až FRF pro každý podporovaný monitorovaný ID systému OBD.

Tyto informace mohou být dány ve formě následující tabulky:

Součást	Chybový kód	Strategie monitorování	Kritéria zjištění chyb	Kritéria pro aktivaci MI	Sekundární parametry	Stabilizování	Prokazovací zkouška
Katalyzátor	P0420	Signály kyslíkové sondy 1 a 2	Rozdíl mezi signály ze sondy 1 a 2	3. cyklus	Otáčky motoru, zatížení motoru, režim A/F, teplota katalyzátoru	Dva cykly typu I	Typ I“

H. Příloha XI se mění takto:

1. Bod 2. 6 se nahrazuje tímto:

„2.6 ‚Chybnou funkcí‘ se rozumí porucha součásti nebo systému souvisejících s emisemi, která může vést ke zhoršení emisí nad mezní hodnoty stanovené bodem 3.3.2, nebo neschopnost systému ODB splňovat zásadní požadavky stanovené v této příloze.“

2. Bod 3.5.2 se nahrazuje tímto:

„3.5.2 U strategií vyžadujících pro aktivaci MI více než dva přípravné stabilizační cykly musí výrobce poskytnout údaje nebo technický posudek, které odpovídajícím způsobem prokazují, že monitorovací systém je schopen správně a včas rozpoznat zhoršení funkce některého dílu. Strategie vyžadující k aktivaci MI v průměru více než 10 jízdních cyklů nejsou přijatelné. MI musí být rovněž aktivován, jsou-li při permanentním nastavení režimu při poruše v oblasti emisí překročeny mezní hodnoty stanovené bodem 3.3.2 nebo jestliže systém OBD není schopen plnit základní požadavky na monitorování uvedené v bodu 3.3.3 nebo bodu 3.3.4 této přílohy. MI musí pracovat v určitém výstražném režimu, např. signalizovat blikajícím světlem, při každé periodě vynechávání zapalování, která má takovou úroveň, že by mohlo dojít podle údajů výrobce k poškození katalyzátoru. MI musí být rovněž aktivován, je-li zapalování (klíček zapalování) vozidla v poloze ‚zapalování‘ před nastartováním nebo roztočením motoru a deaktivován po nastartování motoru, nedošlo-li před tím k rozpoznání žádných závad.“

3. Bod 3.6 se nahrazuje tímto:

„3.6 Systém OBD musí zaznamenat chybový kód (kódy) udávající stav systému k omezení emisí. K identifikaci správné funkce systémů k omezení emisí a takových systémů k omezení emisí, které potřebují další provoz vozidla k úplnému vyhodnocení, musí být použity rozdílné kódy udávající stav. Jestliže je MI aktivován z důvodu zhoršení výkonu nebo chybné funkce nebo trvalými režimy závad v oblasti emisí, musí se ukládat do paměti chybový kód, který identifikuje druh chybné funkce. Chybový kód musí být ukládán do paměti také v případech uvedených v bodech 3.3.3.5 a 3.3.4.5 této přílohy.“

4. Vkládá se nový bod, který zní:

„3.9 Dvoupalivová vozidla na plyn

3.9.1 U dvoupalivových vozidel se postupy:

- aktivace indikátoru chybné funkce (MI) (viz bod 3.5 této přílohy),
- ukládání chybových kódů do paměti (viz bod 3.6 této přílohy),

- vypnutí MI (viz bod 3.7 této přílohy),
- vymazání chybového kódu (viz bod 3.8 této přílohy)

vykonávají, nezávisle na tom, zda vozidlo je provozováno na benzin nebo na plyn. Je-li vozidlo provozováno na benzin, nesmí být výsledek kteréhokoli z výše uvedených postupů ovlivněn, je-li vozidlo přepnuto na pohon plynem. Pokud je vozidlo provozováno na plyn, nesmí být výsledek kteréhokoli z výše uvedených postupů ovlivněn, jestliže je vozidlo přepnuto na pohon benzinem.

Nehledě na tento požadavek musí kód udávající stav (popsaný v bodu 3.6 této přílohy) indikovat, že systémy k omezení emisí byly úplně vyhodnoceny pro oba druhy paliva (benzin a plyn), jestliže tyto systémy byly úplně vyhodnoceny pro jeden z druhů paliv.“

5. Body 4.4 a 4.5 se nahrazují tímto:

„4.4 Před schvalováním typu nebo při něm nejsou přípustné žádné nedostatky týkající se požadavků bodu 6.5, s výjimkou bodu 6.5.3.4 dodatku 1 této přílohy. Tento bod neplatí pro dvoupalivová vozidla na plyn.

4.5 Dvoupalivová vozidla na plyn

4.5.1 Nehledě na požadavky bodu 3.9.1, a pokud to žádá výrobce, přijme schvalovací orgán následující nedostatky jako splňující požadavky této přílohy pro účely schvalování typu dvoupalivových vozidel na plyn:

- vymazání chybových kódů, ujeté vzdálenosti a údajů o provozním stavu motoru uložených při prvním výskytu chybné funkce po 40 cyklech ohřátí motoru, nezávisle na používaném palivu,
- aktivace MI při provozu s oběma druhy paliva (benzin a plyn) po zjištění chybné funkce při provozu s jedním z obou druhů paliv,
- deaktivace MI po třech za sebou následujících jízdních cyklech bez chybné funkce, nezávisle na používaném palivu,
- použití dvou kódů udávajících stav systému, každý z nich je pro jeden z druhů paliva.

Výrobce může požádat o další odchylky od požadavků a schvalovací orgán může tyto odchylky podle svého uvážení připustit.

4.5.2 Nehledě na požadavky bodu 6.6.1 dodatku 1 a pokud to žádá výrobce, přijme schvalovací orgán následující nedostatky jako splňující požadavky této přílohy na vyhodnocení a přenos diagnostických signálů:

- přenos diagnostických signálů pro použité palivo na jedinou společnou zdrojovou adresu,
- vyhodnocení jednoho souboru diagnostických signálů pro oba druhy paliva (jak odpovídá vyhodnocení z jednopalivových vozidel na plyn a nezávisle na právě použitém palivu),
- volba souboru diagnostických signálů (které odpovídají vždy jednomu nebo druhému z obou druhů paliv) polohou přepínače druhu paliva.

Výrobce může požádat o další odchylky od požadavků a schvalovací orgán může tyto odchylky podle svého uvážení připustit.“

6. Dosavadní bod „4.6“ se označuje jako bod „4.7.“

7. Vkládá se nový bod, který zní:

„4.6 Doba, po kterou se připouští nedostatky

4.6.1 Nedostatek může trvat po dobu dvou roků ode dne schválení typu vozidla, jestliže nemůže být dostatečným způsobem prokázáno, že k odstranění nedostatku by byly potřebné podstatné změny v konstrukci vozidla a prodloužení dvouleté lhůty. V případě, že to bylo prokázáno, může nedostatek trvat po dobu nepřekračující tři roky.

4.6.1.1. U dvoupalivového vozidla na plyn může nedostatek připuštěný podle bodu 4.5 trvat po dobu tří roků ode dne schválení typu vozidla, jestliže nemůže být dostatečným způsobem prokázáno, že k odstranění nedostatku by byly potřebné podstatné změny v konstrukci vozidla a prodloužení tříleté lhůty. V případě, že to bylo prokázáno, může nedostatek trvat po dobu nepřekračující čtyři roky.

4.6.2 Výrobce může požádat, aby schvalovací orgán připustil nedostatek retroaktivně, jestliže takový nedostatek byl zjištěn po původním schválení typu. V tomto případě může nedostatek trvat po dobu dvou roků ode dne oznámení schvalovacímu orgánu, jestliže nemůže být dostatečným způsobem prokázáno, že k odstranění nedostatku by byly potřebné podstatné změny v konstrukci vozidla a prodloužení dvouleté lhůty. V případě, že to bylo prokázáno, může nedostatek trvat po dobu nepřekračující tři roky.“

8. Vkládá se nový bod, který zní:

„5. PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OBD

5.1 Žádost o schválení typu nebo o rozšíření schválení typu buď podle článku 3, nebo podle článku 5 směrnice 70/156/EHS musí být provázena vhodnými informacemi o systému OBD. Tyto informace musí umožnit výrobcům náhradních dílů a dílů pro dodatečnou výbavu vyrábět tyto díly tak, aby byly kompatibilní se systémem OBD z hlediska bezchybného provozu zajišťujícího ochranu uživatele před nesprávným fungováním. Obdobně musí takové potřebné informace umožňovat výrobcům diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení vyrábět přístroje a zařízení, které slouží k účinné a přesné diagnóze systémů k omezení emisí vozidel.

5.2 Na žádost zpřístupní schvalovací orgán nediskriminačním způsobem všem zúčastněným výrobcům konstrukčních částí, diagnostických přístrojů nebo zkušebních zařízení dodatek 2 k certifikátu ES schválení typu obsahující vhodné informace o systému OBD.

5.2.1 Jestliže schvalovací orgán obdrží od kteréhokoli zúčastněného výrobce konstrukčních částí, diagnostických přístrojů nebo zkušebních zařízení žádost o informace o systému OBD vozidla, jehož typ byl schválen podle některého dřívějšího znění směrnice 70/220/EHS,

— schvalovací orgán vyžádá do 30 dnů od výrobce daného vozidla, aby zpřístupnil informace požadované bodem 3.2.12.2.8.6 přílohy II. Požadavek druhého odstavce bodu 3.2.12.2.8.6 se nepoužije,

— výrobce předloží schvalovacímu orgánu tyto informace do dvou měsíců od vyžádání,

— schvalovací orgán předá tyto informace schvalovacím orgánům členských států a orgán, který udělil původní schválení typu, připojí tyto informace k příloze II složky o schválení typu vozidla.

Tímto požadavkem se neruší žádné schválení typu udělené dříve podle směrnice 70/220/EHS ani se nebrání rozšíření takových schválení v souladu s podmínkami stanovenými směrnicí, podle které byla udělena původní schválení typu.

- 5.2.2 Informace je možno vyžadovat jen k náhradním dílům nebo k dílům pro údržbu, které podléhají ES schválení typu, nebo pro díly, které jsou součástí systému, jenž podléhá ES schválení typu.
- 5.2.3 Žádost o informace musí uvést přesně vlastnosti modelu daného vozidla, pro které se požadují informace. Musí potvrzovat, že informace se žádají k vývoji dílů nebo konstrukčních částí určených jako náhradní nebo pro dodatečnou výbavu nebo k vývoji diagnostických přístrojů nebo zkušebních zařízení.“

I. Dodatek I k příloze XI se mění takto:

1. Bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2 Palivo

Pro zkoušky se musí použít vhodné referenční palivo popsané v příloze IX pro benziny a motorové nafty a v příloze IXa pro LPG a NG. Druh paliva pro každý režim poruchy, který se má zkoušet (popsaný v bodu 6.3 tohoto dodatku), může být vybrán schvalovacím orgánem z referenčních paliv popsaných v příloze IXa u zkoušek jednopalinového vozidla na plyn a z referenčních paliv popsaných v příloze IX nebo v příloze IXa u zkoušek dvoupalinového vozidla na plyn. Vybraný druh paliva se nesmí měnit v žádné z fází zkoušky (viz body 2.1 až 2.3 tohoto dodatku). Pokud se jako palivo použije LPG nebo NG, je přípustné, aby se motor nastartoval na benzin a přepnul automaticky na LPG nebo NG po předem určené době, kterou nemůže řidič ovlivnit.“

2. Body 6.3.1.4 a 6.3.1.5 se nahrazují tímto:

„6.3.1.4. Elektrické odpojení jakékoli další části mající vztah k emisím a spojené s počítačem řídícím pohon vozidla (jestliže je aktivní při vybraném druhu paliva).

6.3.1.5. Elektrické odpojení elektronického řízení systému k odvádění emisí způsobených vypařováním paliva (jestliže je namontováno a jestliže je aktivní při vybraném druhu paliva). Pro tento zvláštní režim poruchy se zkouška typu I neprovede.“

3. Body 6.4.1.5 a 6.4.1.6 se nahrazují tímto:

„6.4.1.5. Elektrické odpojení elektronického řízení systému pro odvádění emisí způsobených vypařováním paliva (jestliže je namontováno a jestliže je aktivní při vybraném druhu paliva).

6.4.1.6. Elektrické odpojení jakékoli další části pohonu, jež souvisí s emisemi a je spojena s počítačem, které vede ke zvýšení emisí nad kteroukoli z mezních hodnot stanovených bodem 3.3.2 této přílohy (jestliže je aktivní při vybraném druhu paliva).“

4. Bod 6.5.3 se nahrazuje tímto:

„6.5.3 Diagnostický systém pro kontrolu emisí musí zajišťovat normovaný a neomezený přístup a odpovídat následujícím normám ISO nebo specifikacím SAE.

6.5.3.1 Spojení mezi palubní diagnostikou ve vozidle a diagnostikou mimo vozidlo musí, při respektování uvedených omezení, odpovídat některé z následujících norem:

ISO 9141-2: 1994 (změněna v roce 1996) „Road Vehicles — Diagnostic Systems — Part 2: CARB requirements for interchange of digital information“;

SAE J1850: March 1998 'Class B Data Communication Network Interface'. Zprávy vztahující se k emisím musí používat cyklickou redundantní kontrolu a tříbytové záhlaví a nesmějí používat mezibytové rozpojení nebo kontrolní součty;

ISO 14230 — Part 4 'Road Vehicles — Keyword Protocol 2000 for diagnostic systems — Part 4: Requirements for emissions-related systems';

ISO DIS 15765-4 'Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems', ze dne 1. listopadu 2001.

- 6.5.3.2 Zkušební zařízení a diagnostické nástroje potřebné ke komunikaci se systémy OBD musí splňovat nebo překračovat funkční požadavky stanovené normou ISO DIS 15031-4 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 4: External test equipment', ze dne 1. listopadu 2001.

- 6.5.3.3 Základní diagnostické údaje (uvedené v bodu 6.5.1) a dvousměrné kontrolní informace musí mít formát a jednotky podle ISO DIS 15031-5 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services', ze dne 1. listopadu 2001, a musí být dostupné pro diagnostické nástroje splňující požadavky ISO DIS 15031-4.

Výrobce vozidla musí předat vnitrostátnímu normalizačnímu orgánu podrobnosti o všech diagnostických údajích vztahujících se k emisím, které nejsou uvedeny v ISO DIS 15031-5, avšak souvisejí s touto směrnici, např. o údajích PID, ID monitorovaných OBD, ID ze zkoušek.

- 6.5.3.4 Je-li zjištěna chyba, výrobce musí identifikovat tuto chybu užitím nejvhodnějšího odpovídajícího chybového kódu, který je stanoven bodem 6.3 normy ISO DIS 15031-6 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions' týkající se 'diagnostických chybových kódů systému monitorujícího emise'. Jestliže taková identifikace není možná, může výrobce použít diagnostické chybové kódy podle bodů 5.3 a 5.6 normy ISO DIS 15031-6. Chybové kódy musí být plně dostupné normalizovaným diagnostickým zařízením, které splňuje požadavky bodu 6.5.3.2.

Výrobce vozidla musí předat vnitrostátnímu normalizačnímu orgánu podrobnosti o všech diagnostických údajích vztahujících se k emisím, které nejsou uvedeny v ISO DIS 15031-5, avšak souvisejí s touto směrnici, např. o údajích PID, ID monitorovaných OBD, ID ze zkoušek.

- 6.5.3.5 Rozhraní pro spojení mezi vozidlem a diagnostickým přístrojem musí být normalizováno a musí splňovat všechny požadavky normy ISO DIS 15031-3 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: specification and use', ze dne 1. listopadu 2001.

Umístění musí být odsouhlaseno schvalovacím orgánem tak, aby bylo snadno dostupné servisnímu personálu, ale chráněno před náhodným poškozením v běžných podmínkách používání.

5. Vkládá se nový bod, který zní:

„6.6 Dvoupalivová vozidla na plyn

- 6.6.1 U dvoupalivových vozidel na plyn se diagnostické signály (popsané v bodu 6.5 dodatku 1 této přílohy) pro benzin a pro plyn vyhodnocují a předávají nezávisle na sobě. Na požadavek určitého diagnostického nástroje se diagnostické signály vozidla provozovaného na benzin předávají na jednu zdrojovou adresu a diagnostické signály vozidla provozovaného na plyn předávají na jinou zdrojovou adresu. Používání zdrojových adres je popsáno v normě ISO DIS 15031-5 'Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services', ze dne 1. listopadu 2001.

J. Příloha XIII se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA XIII

ES SCHVÁLENÍ TYPU NÁHRADNÍHO KATALYZÁTORU JAKO SAMOSTATNÉHO TECHNICKÉHO CELKU

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato příloha se vztahuje na ES schválení typu katalyzátoru jako samostatného technického celku podle čl. 4 odst. 1 písm. d) směrnice 70/156/EHS, montovaného do jednoho typu nebo do více daných typů motorových vozidel kategorií M₁ a N₁ ⁽¹⁾ jako náhradní část.

2. DEFINICE

Pro účely této směrnice:

2.1 „Katalyzátor původního vybavení“ - viz bod 2.17 přílohy I.

2.2 „Náhradní katalyzátor“ - viz bod 2.18 přílohy I.

2.3 „Náhradní katalyzátor původní výbavy“ - viz bod 2.19 přílohy I.

2.4 „Typem katalyzátoru“ se rozumí katalyzátor, který se neliší v takových podstatných znacích, jako jsou:

2.4.1. počet nasycených nosičů, struktura a materiál;

2.4.2. druh činnosti katalyzátoru (oxidační, třícestný atd.);

2.4.3. objem, poměr čelního průřezu a délky nosiče;

2.4.4. obsah katalytického materiálu;

2.4.5. poměr katalytických materiálů;

2.4.6. hustota kanálků;

2.4.7. rozměry a tvar;

2.4.8. tepelná ochrana.

2.5 „Typ vozidla“ - viz bod 2.1 přílohy I.

2.6 „Schválením typu náhradního katalyzátoru“ se rozumí schválení typu katalyzátoru určeného k montáži jako náhradní část do jednoho nebo více určitých typů vozidel k omezení emisí znečišťujících látek, hladiny hluku a vlivu na výkonnost vozidla, popřípadě na vlastnosti systému OBD.

2.7 „Poškozeným náhradním katalyzátorem“ se rozumí katalyzátor, který zestárl nebo byl uměle poškozen tak, že již nesplňuje požadavky stanovené v bodu 1 dodatku 1 k příloze XI této směrnice ⁽²⁾.

3. ŽÁDOST O ES SCHVÁLENÍ TYPU

- 3.1 Žádost o ES schválení typu podle čl. 3 odst. 4 směrnice 70/156/EHS pro typ náhradního katalyzátoru podává výrobce.
- 3.2 Vzor informačního dokumentu je uveden v dodatku 1 této přílohy.
- 3.3 V případě žádosti o schválení typu náhradního katalyzátoru se musí technické zkušebně provádějící zkoušky předložit:
- 3.3.1 Vozidlo (vozidla) typu schváleného podle směrnice 70/220/EHS vybavené novým původním katalyzátorem. Toto vozidlo (vozidla) musí být vybráno žadatelem po dohodě s technickou zkušebnou a musí splňovat požadavky bodu 3 přílohy III této směrnice.
- Vozidlo (vozidla) určené ke zkouškám nesmí mít závady na systému k omezení emisí; všechny nadměrně opotřebované nebo vadné původní díly, které mají vztah k emisím, musí být opraveny nebo vyměněny. Zkoušené vozidlo (vozidla) musí být před zkouškami emisí řádně seřízeno a nastaveno podle pokynů výrobce.
- 3.3.2 Jeden vzorek typu náhradního katalyzátoru. Tento vzorek musí být zřetelně a nesmazatelně označen obchodním názvem žadatele nebo jeho značkou a obchodním označením katalyzátoru.
- 3.3.3 Další vzorek typu náhradního katalyzátoru v případě náhradního katalyzátoru určeného k montáži na vozidlo se systémem OBD. Tento vzorek musí být zřetelně a nesmazatelně označen obchodním názvem žadatele nebo jeho značkou a obchodním označením katalyzátoru. Musí být poškozen způsobem uvedeným v bodu 2.7.

4. ES SCHVÁLENÍ TYPU

- 4.1 Jsou-li splněny odpovídající požadavky, udělí se ES schválení typu podle čl. 4 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.
- 4.2 Vzor certifikátu ES schválení typu je uveden v dodatku 2 této přílohy.
- 4.3 Pro každý schválený typ náhradního katalyzátoru se přidělí číslo schválení typu podle přílohy VII směrnice 70/156/EHS. Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo pro jiný typ náhradního katalyzátoru. Totéž číslo schválení typu může platit pro použití tohoto typu náhradního katalyzátoru pro větší počet typů rozdílných vozidel.

5. ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU

- 5.1 Každý náhradní katalyzátor shodný s typem schváleným podle této směrnice jako samostatný technický celek se označí značkou ES schválení typu.
- 5.2 Tuto značka tvoří obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno e a rozlišovací číslo nebo písmena členského státu, který udělil ES schválení typu:

1 pro Německo	12 pro Rakousko
2 pro Francii	13 pro Lucembursko
3 pro Itálii	17 pro Finsko
4 pro Nizozemsko	18 pro Dánsko
5 pro Švédsko	21 pro Portugalsko
6 pro Belgii	23 pro Řecko
9 pro Španělsko	24 pro Irsko
11 pro Spojené království	

Značka musí rovněž v blízkosti obdélníku zahrnovat „základní číslo schválení typu“ obsažené v bodu 4 čísla schválení typu uvedeného v příloze VII směrnice 70/156/EHS. Před tímto číslem jsou dvě číslice udávající pořadové číslo poslední významé technické změny směrnice 70/220/EHS ke dni vydání ES schválení typu konstrukční části. U této směrnice je toto pořadové číslo 01.

5.3 Značka ES schválení typu uvedená v bodu 5.2 musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná a musí zůstat co nejvíce viditelná po namontování náhradního katalyzátoru na vozidlo.

5.4 V dodatku 3 této přílohy jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení typu a výše uvedené údaje o schválení typu.

6. POŽADAVKY

6.1 Obecné požadavky

6.1.1 Náhradní katalyzátor musí být zkonstruován, vyroben a schopen montáže tak, aby vozidlo mohlo splnit původní požadavky této směrnice a aby byly během běžné životnosti vozidla za běžných podmínek používání účinně omezeny emise znečišťujících látek.

6.1.2 Náhradní katalyzátor musí být instalován přesně ve stejné poloze jako katalyzátor původního vybavení a umístění kyslíkové sondy (kyslíkových sond) a v případě potřeby jiných sond nesmí být na výfukovém potrubí měněno.

6.1.3 Pokud vybavení původním katalyzátorem zahrnovalo tepelnou ochranu, musí mít náhradní katalyzátor rovněž rovnocennou ochranu.

6.1.4 Náhradní katalyzátor musí být trvanlivý, tj. zkonstruován, vyroben a schopen montáže tak, aby bylo dosaženo přiměřené odolnosti proti účinkům koroze a oxidace vzhledem k podmínkám používání vozidla.

6.2 Požadavky týkající se emisí

Vozidlo (vozidla) uvedené v bodu 3.3.1 této přílohy vybavené náhradním katalyzátorem typu, jehož schválení typu je požadováno, musí být podrobeno zkoušce typu I při dodržení podmínek uvedených v odpovídající příloze této směrnice za účelem porovnání jeho účinnosti s katalyzátorem původní výbavy podle dále popsaného postupu.

6.2.1 Stanovení základny pro porovnání

Vozidlo (vozidla) musí být vybaveno novým původním katalyzátorem (viz bod 3.3.1), který byl podroben dvanácti mimoměstským jízdním cyklům (zkouška typu I část 2).

Po této stabilizaci musí být vozidlo (vozidla) odstaveno v místnosti s relativně ustálenou teplotou od 293 K do 303 K (od 20 °C do 30 °C). Tato stabilizace musí trvat nejméně šest hodin a pokračovat po dobu, než teplota motorového oleje a chladicí kapaliny dosáhne teploty místnosti ± 2 K. Následně musí být provedeny tři zkoušky typu I.

6.2.2 Zkouška emisí z výfuku s náhradním katalyzátorem

Katalyzátor původní výbavy zkoušeného vozidla (vozidel) se nahradí náhradním katalyzátorem (viz bod 3.3.2), s kterým se provede 12 mimoměstských jízdních cyklů (zkouška typu I část 2).

Po této stabilizaci se vozidlo (vozidla) odstaví v místnosti s relativně ustálenou teplotou od 293 K do 303 K (od 20 °C do 30 °C). Tato stabilizace musí trvat nejméně šest hodin a pokračovat po dobu, než teplota motorového oleje a chladicí kapaliny dosáhne teploty místnosti ± 2 K. Následně musí být provedeny tři zkoušky typu I.

6.2.3 *Vyhodnocení emisí znečišťujících látek vozidel vybavených náhradními katalyzátory*

Zkušební vozidlo (vozidla) vybavené katalyzátorem původní výbavy musí splňovat mezní hodnoty podle schválení typu vozidla (vozidel), popřípadě včetně faktorů zhoršení použitých během zkoušky vozidla (vozidel).

Požadavky na emise vozidla (vozidel) vybaveného náhradním katalyzátorem lze považovat za splněné, jestliže výsledky pro každou předepsanou znečišťující látku (CO, HC, NO_x a částice) splňují následující podmínky:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G,$$

kde:

M je střední hodnota emisí jedné znečišťující látky nebo součtu hodnot emisí dvou znečišťujících látek ⁽³⁾ získaných ze tří zkoušek typu I s náhradním katalyzátorem;

S je střední hodnota emisí jedné znečišťující látky nebo součtu hodnot emisí dvou znečišťujících látek ⁽³⁾ získaných ze tří zkoušek typu I s katalyzátorem původní výbavy;

G je mezní hodnota emisí jedné znečišťující látky nebo součtu hodnot emisí dvou znečišťujících látek ⁽³⁾ podle schválení typu vozidla (vozidel), popřípadě dělených faktory zhoršení určenými podle bodu 6.4.

Žádá-li stejný výrobce o schválení typu pro různé typy vozidel a jsou-li tyto různé typy vozidel vybaveny stejným typem katalyzátoru původní výbavy, může být zkouška typu I omezena až na nejméně dvě vozidla vybraná podle dohody s technickou zkušebnou provádějící zkoušky.

6.3 **Požadavky na hluk a protitlak výfukových plynů**

Náhradní katalyzátory musí splňovat technické požadavky přílohy II směrnice 70/157/EHS.

6.4 **Požadavky na životnost**

Náhradní katalyzátory musí splňovat požadavky bodu 5.3.5 přílohy I této směrnice, tj. požadavky zkoušky typu V, nebo faktorům zhoršení uvedeným v následující tabulce jako výsledky zkoušek typu I.

Tabulka XIII.6.4

Druh motoru	Faktory zhoršení				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Částice
Zážehový	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Vznětový	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Platí jen pro vozidla schválená jako typ podle směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo následujících pozměňujících směrnic.

⁽²⁾ Platí jen pro vozidla se zážehovými motory schválená jako typ podle směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo následujících pozměňujících směrnic.

6.5 Požadavky na kompatibilitu s OBD (platí jen pro náhradní katalyzátory určené k montáži do vozidel se systémem OBD)

Prokázání kompatibility s OBD se požaduje, jen pokud byl katalyzátor původní výbavy monitorován v původní konfiguraci.

6.5.1 Kompatibilita náhradního katalyzátoru se systémem OBD se prokáže postupy popsány v dodatku 1 k příloze XI směrnici 98/69/ES.

6.5.2 Dodatek 1 k příloze XI směrnice 98/69/ES, která se vztahuje na části jiné než náhradní katalyzátor, se nepoužije.

6.5.3 Výrobce náhradních částí může použít stejný postup stabilizace a zkoušení, jako byl použit v průběhu schvalování typu původní výbavy. V tomto případě zpřístupní schvalovací orgán, na žádost a za nediskriminačních podmínek dodatek 2 k certifikátu ES schválení typu, který obsahuje počet a druh stabilizačních cyklů a druh zkušebního cyklu, který byl použit výrobcem původní výbavy ke zkouškám katalyzátoru z hlediska OBD.

6.5.4 Aby se ověřila správná montáž a funkce všech ostatních částí monitorovaných systémem OBD, nesmí systém OBD před montáží kteréhokoli náhradního katalyzátoru udávat žádnou chybnou funkci a nesmí mít uloženy v paměti žádné chybové kódy. K tomuto účelu se může použít vyhodnocení stavu systému OBD na konci zkoušek popsanych v bodu 6.2.1 této přílohy.

6.5.5 Zařízení MI (viz bod 2.5 přílohy XI této směrnice) se nesmí aktivovat v průběhu provozu vozidla stanoveného v bodu 6.2.2 této přílohy.

7. DOKUMENTACE

7.1 Ke každému novému náhradnímu katalyzátoru musí být připojena následující informace:

7.1.1 název výrobce katalyzátoru nebo obchodní značka;

7.1.2 vozidla (včetně roku výroby), pro která je náhradní katalyzátor schválen jako typ, popřípadě včetně označení, které udává, zda je náhradní katalyzátor vhodný k montáži na vozidlo s palubním diagnostickým systémem (OBD);

7.1.3 návod k montáži, je-li potřebný.

7.2 Tato informace musí být poskytnuta buď:

jako tištěná informace provázející náhradní katalyzátor původní výbavy, nebo

na obalu, v němž je náhradní katalyzátor původní výbavy prodáván, nebo

jakýmkoli jiným vhodným způsobem.

V každém případě musí být tato informace uvedena v katalogu výrobků, který výrobce předává prodejcům.

8. ÚPRAVA TYPU A ZMĚNY SCHVÁLENÍ TYPU

V případě úprav typu schváleného podle této směrnice se použije článek 5 směrnice 70/156/EHS.

9. SHODNOST VÝROBY

Opatření k zajištění shodnosti výroby jsou obecně přijímána v souladu s článkem 10 směrnice 70/156/EHS.

9.2 **Zvláštní ustanovení**

9.2.1 Kontroly uvedené v bodu 2.2 přílohy X směrnice 70/156/EHS musí odpovídat požadavkům uvedeným v bodu 2.4 této přílohy.

9.2.2 Pro účely bodu 3.5 přílohy X směrnice 70/156/EHS mohou být provedeny zkoušky předepsané v bodu 6.2 této přílohy (požadavky týkající se emisí). V tomto případě může držitel schválení typu požádat, jako o alternativu, aby se vzal jako základ pro porovnání nikoli katalyzátor původní výbavy, ale náhradní katalyzátor, který byl použit během zkoušek schválení typu (nebo jiný vzorek u kterého byla prokázána shoda se schváleným typem). Hodnoty emisí naměřené s ověřovaným vzorkem nesmějí v průměru přesahovat o více než 15 % průměrné hodnoty naměřené s referenčním vzorkem.

DODATEK 1

informační dokument č.... týkající se es schválení typu náhradních katalyzátorů (směrnice 70/220/EHS naposledy pozměněná směrnicí...)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné, nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho výkonu.

- 0. OBEZNÁMENÍ
 - 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
 - 0.2 Typ:
 - 0.5 Jméno a adresa výrobce:
 - 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
 - 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):
 - 1. POPIS ZAŘÍZENÍ
 - 1.1 Značka a typ náhradního katalyzátoru:
 - 1.2 Výkres náhradního katalyzátoru s vyznačením všech vlastností uvedených v bodu 2.3 této přílohy:
 - 1.3 Popis typu nebo typů vozidla, pro který je náhradní katalyzátor určen:
 - 1.3.1 Číslo (čísla) a znak (znaky) charakterizující typ (typy) motoru a vozidla:
 - 1.3.2 Je náhradní katalyzátor kompatibilní s požadavky na systémy OBD (ano/ne) (*)
 - 1.4 Popis a výkresy s vyznačením umístění náhradního katalyzátoru vzhledem ke sběrnému výfukovému potrubí motoru:
-

DODATEK 2

vzor

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

- schválení typu ⁽⁴⁾,
- rozšíření schválení typu ⁽⁴⁾,
- odmítnutí schválení typu ⁽⁴⁾,
- odejmutí schválení typu ⁽⁴⁾,

pro typ vozidla/části/samostatného technického celku ⁽⁴⁾ z hlediska směrnice ... naposledy pozměněné směrnicí ...

Schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

Oddíl I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle/konstrukční části/samostatném technickém celku vyznačen ⁽⁵⁾:
- 0.3.1. Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽¹⁾:
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):

Oddíl II

- 1. Případné doplňující informace: viz doplněk
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:
- 4. Číslo zkušebního protokolu:
- 5. Případné poznámky: viz doplněk
- 6. Místo:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:
- 9. Přiložen je seznam schvalovací dokumentace uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

DOPLNĚK

k certifikátu ES schválení typu č ...

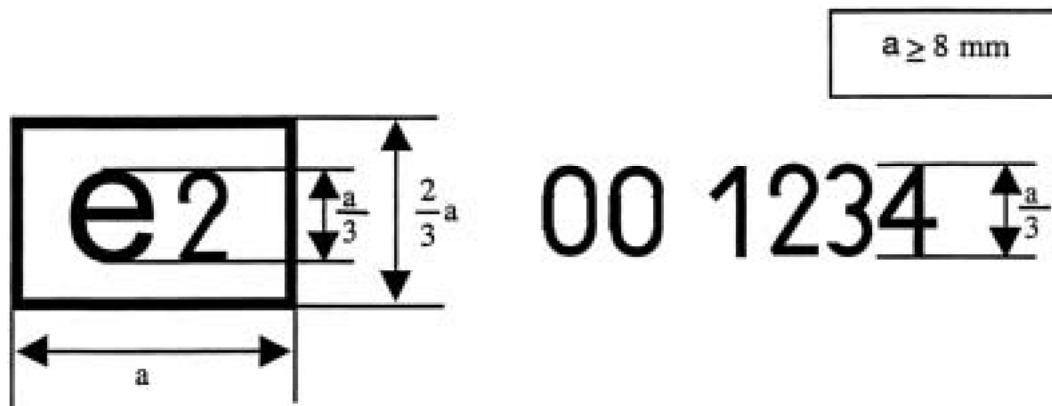
týkajícímu se schválení typu náhradního katalyzátoru pro motorová vozidla jako samostatného technického celku podle směrnice 70/220/EHS naposledy pozměněné směrnicí ...

1. Doplnující informace
 - 1.1 Značka a typ náhradního katalyzátoru:
 - 1.2 Typ (typy) vozidla, pro které je typ katalyzátoru určen jako náhradní část:
 - 1.3 Typ (typy) vozidla, na kterém byl náhradní katalyzátor zkoušen:
 - 1.3.1 Byla prokázána kompatibilita náhradního katalyzátoru s požadavky na OBD (ano/ne) ⁽⁴⁾
 5. Poznámky:
-

DODATEK 3

Vzor značky ES schválení typu

(viz bod 5.2 této přílohy)



Výše uvedená značka schválení typu umístěná na náhradním katalyzátoru udává, že daný typ byl schválen ve Francii (e 2) podle této směrnice. První dvě číslice čísla schválení typu (00) udávají pořadové číslo posledních změn směrnice 70/220/EHS. Následující čtyři číslice (1234) jsou přiděleny schvalovacím orgánem jako základní číslo schválení typu pro náhradní katalyzátor.

- (1) Podle definice v příloze II části A směrnice 70/156/EHS.
- (2) Jestliže je pro účely prokazovací zkoušky vozidel se zážehovými motory hodnota HC změřená podle bodu 6.2.1 této přílohy větší než hodnota změřená při schvalování typu vozidla, musí se rozdíl připočítat k prahovým hodnotám uvedeným v bodu 3.3.2 přílohy XI, na které se použije přípustné překročení podle bodu 1 dodatku 1 k příloze XI.
- (3) V závislosti na mezních hodnotách stanovených v bodu 5.3.1.4 přílohy I ke směrnici 70/220/EHS ve znění, podle kterého byl schválen typ vozidla s katalyzátorem původní výbavy.
- (4) Nehodící se škrtněte.
- (5) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento certifikát schválení typu, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).