

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 566/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουνίου 2011

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής όσον αφορά την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 4, το άρθρο 5 παράγραφος 3 και το άρθρο 8,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο)<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων («οχήματα») και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές τους και ορίζει κανόνες για τη συμμόρφωση κατά τη χρήση, την ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, το ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD), τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και τη δυνατότητα πρόσβασης στις πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση

τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>(3)</sup> απαιτεί από την Επιτροπή την εισαγωγή νέας διαδικασίας δοκιμής για τη μάζα και τον αριθμό των σωματιδίων που εκπέμπονται από ελαφρά οχήματα.

- (3) Η οδηγία 76/756/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουλίου 1976, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην τοποθέτηση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους<sup>(4)</sup>, απαιτεί τη χρήση φανών πορείας ημέρας για λόγους ασφάλειας. Η επίδραση αυτών των διατάξεων, οι οποίες είναι μόνιμα αναμμένες κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του οχήματος, θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται κατάλληλα στις μετρούμενες εκπομπές ρύπων και διοξειδίου του άνθρακος (CO<sub>2</sub>).
- (4) Λόγω του κινδύνου παρεμβάσεων αλλοίωσης και συνολικής δυσλειτουργίας των φίλτρων σωματιδίων ντίζελ (DPFs), απαιτείται η παρακολούθηση των DPFs ανεξάρτητα από την υπέρβαση των ισχυουσών κατώτατων οριακών τιμών OBD.
- (5) Εξαιτίας του μόνιμου χαρακτήρα της, η παρακολούθηση των ηλεκτρικών κυκλωμάτων θα πρέπει να εξαιρείται από την αναφορά των αποτελεσμάτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις απόδοσης του συστήματος OBD κατά τη χρήση.
- (6) Λόγω της περιορισμένης συχνότητας των καταστάσεων οδήγησης κατά τις οποίες μπορούν να τεθούν σε λειτουργία τα όργανα παρακολούθησης του συστήματος ελέγχου της υπερσυμπίεσης ή τα όργανα παρακολούθησης που απαιτούν ψυχρή εκκίνηση, είναι απαραίτητο να προβλεφθούν ειδικές απαιτήσεις απόδοσης για τα εν λόγω όργανα παρακολούθησης.
- (7) Οι στατιστικοί όροι υπό τους οποίους αξιολογείται τυπικά η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις απόδοσης κατά τη χρήση θα πρέπει να εναρμονιστούν.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.<sup>(4)</sup> ΕΕ L 262 της 27.9.1976, σ. 1.

- (8) Εάν εντοπισθούν παρεμβάσεις αλλοίωσης στο σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR) μέσω της παρακολούθησης των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NO<sub>x</sub>) οι όροι υπό τους οποίους ενεργοποιείται το σύστημα προτροπής του οδηγού θα πρέπει να καθοριστούν.
- (9) Η καταχώριση της ενεργοποίησης του συστήματος προτροπής του οδηγού θα πρέπει να διασαφηνιστεί όσον αφορά την πιθανή μελλοντική χρήση αυτής της πληροφορίας σε οδικούς τεχνικούς ελέγχους.
- (10) Η προστασία του υπολογιστή ελέγχου εκπομπών από παρεμβάσεις αλλοίωσης θα πρέπει να μην αποκλείει τη δυνατότητα βελτίωσης λόγω καινοτομίας.
- (11) Η καταχώριση και η αναφορά των στοιχείων είναι σημαντικά μέρη των υποχρεωτικών οργάνων παρακολούθησης του συστήματος OBD και δεν θα πρέπει να εγκαταλείπονται εξαιτίας ισχυρισμών για ανεπάρκειες, κυρίως όχι συστηματικά, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής επιλέγει ορισμένα πρότυπα ως ζεύξη επικοινωνίας του εξοπλισμού επί οχήματος με τον εξοπλισμό εκτός οχήματος.
- (12) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για υπηρεσίες σχετικά με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, και να διασαφηνιστεί ότι αυτές οι πληροφορίες καλύπτουν επίσης τις πληροφορίες που πρέπει να υποβληθούν σε άλλους ανεξάρτητους φορείς εκτός των επισκευαστών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι η ανεξάρτητη αγορά επισκευής και συντήρησης οχημάτων συνολικά μπορεί να ανταγωνιστεί τις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες, ανεξάρτητα από το αν ο κατασκευαστής των οχημάτων διαβιβάζει αυτές τις πληροφορίες απευθείας στις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες και επισκευαστές, είναι αναγκαία συμπληρωματική διευκρίνιση σχετικά με τις λεπτομέρειες των πληροφοριών που πρέπει να υποβληθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (13) Λαμβανόμενης υπόψη της αρχής της αναλογικότητας, ενώ οι κατασκευαστές οχημάτων δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να συγκεντρώνουν στοιχεία σχετικά με τις τροποποιήσεις των μεμονωμένων οχημάτων από τρίτους αποκλειστικά για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και των εκτελεστικών πράξεων, για να εξασφαλιστεί ανταγωνιστική αγορά επισκευής και συντήρησης οι ανεξάρτητοι φορείς θα πρέπει να λαμβάνουν επικαιροποιήσεις των στοιχείων όσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος, εφόσον αυτές είναι διαθέσιμες στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και επισκευαστές.
- (14) Οι μονάδες εργασίας είναι σημαντικές τεχνικές πληροφορίες επισκευής και συντήρησης για τους ανεξάρτητους φορείς. Η διευκρίνιση ότι οι μονάδες εργασίας καλύπτονται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 αναμένεται να δημιουργήσει εμπορική βεβαιότητα στους παράγοντες της αγοράς.
- (15) Αν οι κατασκευαστές οχημάτων αποφασίσουν να μη διατηρούν πλέον τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης σε φυσική μορφή μέσα στο όχημα – έτσι ώστε ο ιδιοκτήτης του οχήματος να μπορεί να τις θέσει στη διάθεση των ανεξάρτητων επισκευαστών προκειμένου να καταχωρίσουν τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που πραγματοποιούνται – αλλά να αποθηκεύονται οι πληροφορίες αυτές σε μια κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος, απαιτείται η συναίνεση του ιδιοκτήτη του οχήματος για να έχουν πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες και οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, ώστε να μπορούν να συνεχίσουν την καταχώριση όλων των εργασιών επισκευής και συντήρησης που πραγματοποιούνται και να παρέχεται η δυνατότητα στον ιδιοκτήτη του οχήματος να διαθέτει σε ένα μόνο έγγραφο την απόδειξη της εκτέλεσης του συνόλου των εργασιών.
- (16) Πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία για τον επαναπρογραμματισμό των μονάδων ελέγχου του οχήματος και την ανταλλαγή στοιχείων μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και ανεξάρτητων φορέων, έτσι ώστε να υπάρξει περιθώριο για καινοτομία και μείωση του κόστους.
- (17) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 χωρίς διοικητική επιβάρυνση τα οχήματα που εγκρίθηκαν σύμφωνα με τον σχετικό κανονισμό της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΗΕ), που προβλέπει ισχύουσες απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και πληροί τις απαιτήσεις αυτών των κανονισμών σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες.
- (18) Επειδή δεν υπάρχει σήμερα καμία κοινή δομημένη διαδικασία για την ανταλλαγή στοιχείων όσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και ανεξάρτητων φορέων, είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν αρχές σχετικά με την ανταλλαγή αυτή. Θα πρέπει επίσημα να αναπτυχθεί μελλοντικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN) κοινή δομημένη διαδικασία για την τυποποιημένη μορφή των ανταλλασσόμενων στοιχείων, χωρίς να προκαθορίζεται στην εντολή που ανατίθεται στην CEN ο βαθμός λεπτομέρειας που θα παρέχει το πρότυπο. Η CEN θα πρέπει ειδικότερα να λάβει υπόψη τα συμφέροντα και τις ανάγκες τόσο των κατασκευαστών οχημάτων όσο και των ανεξάρτητων φορέων. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν λύσεις όπως οι ανοιχτές μορφές δεδομένων που περιγράφονται από σύνολο σαφώς προσδιορισμένων μεταδεδομένων, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες υποδομές πληροφορικής.
- (19) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 629/2008 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθούν ανάλογα.
- (20) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής μηχανοκίνητων οχημάτων,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι πληροφορίες της παραγράφου 1 περιλαμβάνουν:

α) αναμφισβήτητη ταυτοποίηση του οχήματος:

β) βιβλιάρια συντήρησης συμπεριλαμβανόμενων πληροφοριών επισκευής και συντήρησης:

- γ) τεχνικά εγχειρίδια·
- δ) πληροφορίες σχετικά με τα κατασκευαστικά στοιχεία και διαγνωστικές πληροφορίες (π.χ. μέγιστες και ελάχιστες θεωρητικές τιμές για μετρήσεις)·
- ε) ηλεκτρικά διαγράμματα·
- στ) διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ειδικών κωδικών του κατασκευαστή)·
- ζ) αριθμό λογισμικού διακρίβωσης που ισχύει για έναν τύπο κινητήρα·
- η) πληροφορίες που παρέχονται αναφορικά με ιδιότητα εργαλεία και εξοπλισμό και παραδίδονται μέσω αυτών·
- θ) πληροφορίες σχετικά με αρχεία δεδομένων και δεδομένα αμφίδρομης παρακολούθησης και δοκιμών, και
- ι) τυποποιημένες μονάδες εργασίας ή χρονικές περιόδους για εργασίες επισκευής και συντήρησης εφόσον τίθενται στη διάθεση των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων και επισκευαστών του κατασκευαστή είτε απευθείας είτε μέσω τρίτου μέρους.».

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης ενός οχήματος αποθηκεύονται σε κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος ή σε κεντρική βάση δεδομένων που διατηρείται για λογαριασμό του, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, οι οποίοι έλαβαν έγκριση και άδεια σύμφωνα με το σημείο 2.2 του παραρτήματος XIV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (\*), έχουν δωρεάν πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα και υπό τους ίδιους όρους με τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους ή επισκευαστές προκειμένου να εισάγουν πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που πραγματοποιήσαν.

(\* ) ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.».

2) Στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι κατασκευαστές παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων συμπεριλαμβανομένων διαδραστικών υπηρεσιών όπως επαναπρογραμματισμός ή η τεχνική βοήθεια σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, και τα τέλη πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια των αντίστοιχων περιόδων για τις οποίες παρέχεται πρόσβαση. Εκτός από την πρόσβαση που καθορίζεται από τη διάρκειά της, οι κατασκευαστές μπορούν να προσφέρουν πρόσβαση ανά συναλλαγή για την οποία επιβάλλεται τέλος ανά συναλλαγή και όχι ανάλογα με τη διάρκεια της πρόσβασης. Σε περίπτωση που παρέχονται και τα δύο συστήματα από τους κατασκευαστές, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές καθορίζουν το σύστημα πρόσβασης της επιλογής τους, είτε βάσει διάρκειας, είτε βάσει συναλλαγής.».

3) Στο παράρτημα I, οι σημειώσεις 1 και 2 του πίνακα 1 και οι σημειώσεις 1, 2 και 5 του πίνακα 2 διαγράφονται.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 2 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 33:

«33. “εκκίνηση ψυχρού κινητήρα”: θερμοκρασία του ψυκτικού του κινητήρα (ή ισοδύναμη θερμοκρασία) κατά την εκκίνηση του κινητήρα η οποία είναι μικρότερη ή ίση με 35 °C και μικρότερη ή ίση με 7 K + τη θερμοκρασία περιβάλλοντος (αν υπάρχει) + κατά την εκκίνηση του κινητήρα.».

2) Στο άρθρο 6 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο και πέμπτο εδάφιο:

«Οι σχετικές απαιτήσεις θεωρείται ότι ικανοποιούνται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

α) πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 13·

β) το όχημα εγκρίθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83, σειρά τροποποιήσεων 06, αριθ. 101, σειρά τροποποιήσεων 01 και στην περίπτωση οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση αριθ. 24 μέρος III, σειρά τροποποιήσεων 03.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο τέταρτο εδάφιο εφαρμόζεται επίσης το άρθρο 14.».

3) Στο άρθρο 10 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο τρίτο και τέταρτο εδάφιο:

«Οι σχετικές απαιτήσεις θεωρείται ότι πληρούνται εάν ικανοποιούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

α) πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 13·

β) οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης εγκρίθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 103.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο εφαρμόζεται επίσης το άρθρο 14.».

4) Το άρθρο 13 παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Ιδρύεται το φόρουμ για την πρόσβαση σε πληροφορίες για οχήματα (εφεξής “το φόρουμ”).

Το φόρουμ εξετάζει εάν η πρόσβαση στις πληροφορίες επηρεάζει τις προόδους που σημειώνονται στον περιορισμό της κλοπής οχημάτων και διατυπώνει συστάσεις για τη βελτίωση των απαιτήσεων σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες. Ειδικότερα, το φόρουμ συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την έναρξη διαδικασίας για την έγκριση και τη χορήγηση άδειας σε ανεξάρτητους φορείς από διαπιστευμένους οργανισμούς ώστε να αποκτήσουν πρόσβαση σε πληροφορίες για την ασφάλεια του οχήματος.

Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να τηρήσει το απόρρητο των συζητήσεων και των πορισμάτων του φόρουμ.».

5) Τα παραρτήματα I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI και XVIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

6) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 8 Ιουνίου 2011.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008

1. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.1. Κάθε όχημα με υπολογιστή ελέγχου εκπομπών περιλαμβάνει μέσα αποτροπής των μετατροπών, εκτός αυτών που επιτρέπει ο κατασκευαστής. Ο κατασκευαστής επιτρέπει μετατροπές εφόσον αυτές είναι αναγκαίες για τη διάγνωση, τη συντήρηση, τον έλεγχο, τον μεταγενέστερο εξοπλισμό ή την επισκευή του οχήματος. Πρέπει να καθίσταται δύσκολη η παραποίηση τυχόν επαναπρογραμματιζόμενων κωδικών υπολογιστή ή παραμέτρων λειτουργίας και να εξασφαλίζεται ένα επίπεδο προστασίας τουλάχιστον ίδιο με τις διατάξεις του προτύπου ISO 15031-7: της 15ης Μαρτίου 2001 (SAE J2186 του Οκτωβρίου 1996). Τυχόν αφαιρέσιμες μικροπλακέτες μνήμης για τη βαθμονόμηση του συστήματος πρέπει να βρίσκονται εντός χυτής θήκης, εγκιβωτισμένες σε σφραγισμένο περιέκτη ή να προστατεύονται με ηλεκτρονικούς αλγόριθμους, και η αντικατάστασή τους να είναι αδύνατη χωρίς τη χρήση ειδικών εργαλείων και διαδικασιών. Με τέτοιο τρόπο μπορούν να προστατεύονται μόνο χαρακτηριστικά που συνδέονται άμεσα με τη βαθμονόμηση των εκπομπών ή την αποτροπή της κλοπής του οχήματος.».

β) Ο πίνακας I.2.4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

## Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών για έγκριση τύπου και επεκτάσεις

	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών								Οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών	
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων <sup>(1)</sup>			Ευέλικτου καυσίμου <sup>(1)</sup>	Ευέλικτου καυσίμου	Ενός καυσίμου
Καύσιμο αναφοράς	Βενζίνη (E5)	Υγραέριο	Φυσικό αέριο/ Βιομεθάνιο	Υδρογόνο	Βενζίνη (E5)	Βενζίνη (E5)	Βενζίνη (E5)	Βενζίνη (E5)	Ντιζελ (B5)	Ντιζελ (B5)
					Υγραέριο	Φυσικό αέριο/ Βιομεθάνιο	Υδρογόνο	Λιθανόλη (E85)	Βιοντιζελ	
Αέριοι ρύποι (Δοκιμή τύπου 1)	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι
Μάζα σωματιδίων & αριθμός σωματιδίων (δοκιμή τύπου I)	Ναι	—	—		Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι
Εκπομπές βραδυπορίας (δοκιμή τύπου 2)	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	—	—
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου (δοκιμή τύπου 3)	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (βενζίνη)	—	—
Εξατμιστικές εκπομπές (δοκιμή τύπου 4)	Ναι	—	—		Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (βενζίνη)	—	—
Αντοχή (δοκιμή τύπου 5)	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (βενζίνη)	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι
Εκπομπές σε χαμηλή θερμοκρασία (δοκιμή τύπου 6)	Ναι	—	—		Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα) <sup>(3)</sup>		
Συμμόρφωση κατά τη χρήση	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη) <sup>(2)</sup>	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι

	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών							Οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών		
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων <sup>(1)</sup>			Ευέλικτου καυσίμου <sup>(1)</sup>	Ευέλικτου καυσίμου	Ενός καυσίμου
Εκπομπές CO <sub>2</sub> και κατανάλωση καυσίμου	Ναι	Ναι	Ναι		Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι
Θολότητα καυσαερίου	—	—	—		—	—	—	—	Ναι (μόνο B5) <sup>(2)</sup>	Ναι

<sup>(1)</sup> Όταν όχημα δύο καυσίμων συνδυάζεται με όχημα ευέλικτου καυσίμου, ισχύουν και οι δύο απαιτήσεις δοκιμής.

<sup>(2)</sup> Η διάταξη αυτή είναι προσωρινή και θα ακολουθήσει πρόταση για νέες απαιτήσεις για το βιοντίζελ και το υδρογόνο.

<sup>(3)</sup> Δοκιμή μόνο με βενζίνη πριν από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Η δοκιμή θα πραγματοποιείται και με τα δύο καύσιμα μετά τις εν λόγω ημερομηνίες. Χρησιμοποιείται το καύσιμο αναφοράς για τη δοκιμή E75 που προσδιορίζεται στο παράρτημα IX τμήμα Β.».



γ) Στο προσάρτημα 3, το σημείο 3.4.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4.8. Ηλεκτρική αυτονομία του οχήματος ..... km (σύμφωνα με το παράρτημα 9 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101)».

δ) Το σημείο 3.2 του προσαρτήματος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2. Όροι και προϋποθέσεις πρόσβασης (δηλαδή διάρκεια πρόσβασης, χρέωση για πρόσβαση σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση και ανά συναλλαγή) στους δικτυακούς τόπους που αναφέρονται στο τμήμα 3.1.): .....».

ε) Στο προσάρτημα 6, στις επεξηγήσεις του πίνακα 1 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Πρότυπο εκπομπών “ευρώ 5β” = οι πλήρεις απαιτήσεις για τις εκπομπές “ευρώ 5”, συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τα σωματίδια, το πρότυπο για τον αριθμό των σωματιδίων και τις δοκιμές εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο.

Πρότυπο εκπομπών “ευρώ 6β” = πλήρεις απαιτήσεις για τις εκπομπές “ευρώ 6”, συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τα σωματίδια, το πρότυπο για τον αριθμό των σωματιδίων και δοκιμές εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο.

Πρότυπα OBD “ευρώ 5” = βασικές απαιτήσεις OBD για “ευρώ 5” εκτός από τη σχέση απόδοση κατά τη χρήση υπό ήπιες συνθήκες (IUPR), την παρακολούθηση NO<sub>x</sub> για βενζινοκίνητα οχήματα και τις οριακές τιμές σωματιδιακών εκπομπών για οχήματα ντίζελ υπό αυστηρές συνθήκες.

Πρότυπα OBD “ευρώ 6” = πλήρεις απαιτήσεις OBD για “ευρώ 6”.»

2. Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1. Οι τεχνικές απαιτήσεις είναι εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83, με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στα σημεία 3.2 έως 3.12. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στη δεύτερη περίοδο του άρθρου 10 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, η μάζα των σωματιδίων και ο αριθμός των σωματιδίων προσδιορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής εκπομπών που προβλέπεται στο σημείο 6 του παραρτήματος 4α του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83, σειρά τροποποιήσεων 05, συμπλήρωμα 07, με τη χρήση του εξοπλισμού δοκιμών που περιγράφεται στα σημεία 4.4 και 4.5, αντίστοιχα.».

β) Στο σημείο 3.4 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Αιθανόλη (E75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0,886 g/l»

γ) Ο πίνακας του σημείου 3.8 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Καύσιμο	X
Βενζίνη (E5)	13,4
Ντίζελ (B5)	13,5
Υγραέριο	11,9
Φυσικό αέριο/βιομεθάνιο	9,5
Αιθανόλη (E85)	12,5
Αιθανόλη (E75)	12,7»

δ) Στο σημείο 3.10 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Q<sub>THC</sub> = 0,886 για την αιθανόλη (E75)»;

ε) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.14:

«3.14. Από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2008/89/ΕΚ της Επιτροπής (\*), οι φανοί πορείας ημέρας του οχήματος, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 48 (\*\*), πρέπει να είναι αναμμένοι κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμών. Τα οχήματα που υποβάλλονται σε δοκιμή είναι εξοπλισμένα με σύστημα φανών πορείας ημέρας το οποίο έχει τη μεγαλύτερη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας μεταξύ των συστημάτων φανών πορείας ημέρας τα οποία τοποθετεί ο κατασκευαστής στα οχήματα που ανήκουν στην ίδια ομάδα με το εγκεκριμένο όχημα. Ο κατασκευαστής πρέπει να υποβάλει τον κατάλληλο τεχνικό φάκελο στις αρχές έγκρισης για τον σκοπό αυτό.

(\*) ΕΕ L 257 της 25.9.2008, σ. 14.

(\*\*) ΕΕ L 135 της 23.5.2008, σ. 1.».

3. Στο παράρτημα IV, το σημείο 2.2 του προσαρτήματος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Οι λόγοι ατόμων που ορίζονται στο σημείο 5.3.7.3 νοούνται ως εξής:



H<sub>CV</sub> = Λόγος ατόμων υδρογόνου προς άτομα άνθρακα

- για τη βενζίνη (E5) 1,89
- για το υγραέριο 2,53
- για το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο 4,0
- για την αιθανόλη (E85) 2,74
- για την αιθανόλη (E75) 2,61

O<sub>CV</sub> = Λόγος ατόμων οξυγόνου προς άτομα άνθρακα

- για τη βενζίνη (E5) 0,016
- για το υγραέριο 0,0
- για το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο 0,0
- για την αιθανόλη (E85) 0,39
- για την αιθανόλη (E75) 0,329».

4. Στο παράρτημα VIII, το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Οι οριακές τιμές που αναφέρονται στο σημείο 5.3.5.2 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 σχετίζονται με τις οριακές τιμές του πίνακα 4 του παραρτήματος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.»

5. Στο τέλος του παραρτήματος IX, τμήμα Β, το κείμενο «Οι προδιαγραφές του καυσίμου αναφοράς πρόκειται να καταρτιστούν πριν από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές (1)		Μέθοδος δοκιμής (2)
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Αριθμός οκτανίων έρευνας (RON)		95	—	EN ISO 5164
Αριθμός οκτανίων κινητήρα (MON)		85	—	EN ISO 5163
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	αναφορά		EN ISO 12185
Πίεση ατμών	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Περιεκτικότητα σε θείο (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Αντοχή στην οξειδωση	λεπτά	360	—	EN ISO 7536
Περιεκτικότητα σε υπάρχον κόμμι (πλύση με διαλύτη)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Εμφάνιση: καθορίζεται σε θερμοκρασία περιβάλλοντος ή 15 °C, αν είναι υψηλότερη		Διαυγής και φωτεινή, χωρίς αιωρούμενους ή καθιζάμενους ρύπους		Οπτικός έλεγχος
Αιθανόλη και υψηλότερες αλκοόλες (7)	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Υψηλότερες αλκοόλες (C <sub>3</sub> -C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Μεθανόλη		—	0,5	
Βενζίνη (5)	% (V/V)	Υπόλοιπο		EN 228
Φώσφορος	mg/l	0,30 (6)		ASTM D 3231 EN 15487
Περιεκτικότητα σε νερό	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές (1)		Μέθοδος δοκιμής (2)
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Περιεκτικότητα σε ανόργανο χλωρίδιο	mg/l	—	1	ISO 6227 — EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Διάβρωση ταινίας χαλκού (3 ώρες στους 50 °C)	Αξιολόγηση	Κατηγορία 1		EN ISO 2160
Οξύτητα (ως οξικό οξύ CH <sub>3</sub> COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Λόγος άνθρακα/υδρογόνου		αναφορά		
Λόγος άνθρακα/οξυγόνου		αναφορά		

(1) Οι τιμές που αναφέρονται στις προδιαγραφές είναι “αληθείς τιμές”. Για τον καθορισμό των οριακών τιμών εφαρμόστηκαν οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259 “Προϊόντα πετρελαίου — Προσδιορισμός και εφαρμογή δεδομένων ακριβείας όσον αφορά τις μεθόδους δοκιμής”, ενώ για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής ελήφθη υπόψη ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός. Για τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγικότητα). Παρά τη διαδικασία αυτή, η οποία είναι αναγκαία για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Εάν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

(2) Σε περίπτωση που ανακύπτει διαφορά, εφαρμόζονται οι διαδικασίες για την επίλυση διαφορών και την ερμηνεία των αποτελεσμάτων με βάση την ακρίβεια της μεθόδου δοκιμής όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN ISO 4259.

(3) Σε περιπτώσεις εθνικής διαφοράς σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο, εφαρμόζεται είτε το EN ISO 20846 είτε το EN ISO 20884 σύμφωνα με την παραπομπή στο εθνικό παράρτημα του EN 228.

(4) Πρέπει να αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου 6.

(5) Η περιεκτικότητα σε αμόλυβδη βενζίνη μπορεί να προσδιορίζεται ως 100 μείον το άθροισμα του ποσοστού της περιεκτικότητας σε νερό και αλκοόλες.

(6) Δεν προβλέπεται σκόπιμη προσθήκη ενώσεων που περιέχουν φώσφορο, σίδηρο, μαγγάνιο ή μόλυβδο στο συγκεκριμένο καύσιμο αναφοράς.

(7) Η αιθανόλη που πληροί την προδιαγραφή του EN 15376 είναι η μόνη οξυγονούχος ένωση που προστίθεται σκόπιμα στο καύσιμο αναφοράς.»

## 6. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

### α) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.14:

«2.14. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2011, κατά παρέκκλιση από το σημείο 3.3.5 του παραρτήματος 11 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ 83, μια παγίδα σωματιδίων, είτε έχει εγκατασταθεί ως χωριστή μονάδα είτε είναι ενσωματωμένη σε συνδυασμένη διάταξη ελέγχου εκπομπών, παρακολουθείται πάντα τουλάχιστον για να εντοπιστεί πλήρης αστοχία ή αφαίρεση, αν αυτή η δεύτερη περίπτωση είχε ως συνέπεια την υπέρβαση των ισχυόντων ορίων εκπομπών. Παρακολουθείται επίσης για τυχόν αστοχία που οδηγεί σε υπέρβαση των ισχυόντων κατώτατων ορίων του συστήματος OBD.».

### β) Το σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3. Η αρχή έγκρισης δεν θα δεχθεί καμία ανεπάρκεια που συνεπάγεται πλήρη έλλειψη του απαιτούμενου διαγνωστικού οργάνου παρακολούθησης ή της υποχρεωτικής αποθήκευσης και υποβολή των στοιχείων σχετικά με την παρακολούθηση.».

### γ) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως ακολούθως:

#### ι) Το σημείο 3.1.7 και το σημείο 3.1.8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1.7. Ο κατασκευαστής αποδεικνύει στην αρχή έγκρισης και, κατόπιν αιτήματος, στην Επιτροπή, ότι οι συγκεκριμένοι στατιστικοί όροι πληρούνται για το σύνολο των οργάνων παρακολούθησης που πρέπει να αναφέρονται από το σύστημα OBD σύμφωνα με το σημείο 3.6 του παρόντος προσαρτήματος το αργότερο εντός 18 μηνών από τη διάθεση στην αγορά του πρώτου τύπου οχήματος με IUPR σε οικογένεια OBD και στη συνέχεια κάθε 18 μήνες. Για το σκοπό αυτό, για τις οικογένειες OBD που αποτελούνται από περισσότερες από 1 000 ταξινομήσεις στην Ένωση που υπόκεινται σε δειγματοληψία εντός της περιόδου δειγματοληψίας η διαδικασία που περιγράφεται στο παράρτημα II χρησιμοποιείται με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 3.1.9 του παρόντος προσαρτήματος.

Εκτός από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II και ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα του ελέγχου που περιγράφεται στο σημείο 2 του παραρτήματος II, η αρχή, η οποία εξέδωσε την έγκριση, εφαρμόζει τον έλεγχο συμμόρφωσης κατά τη χρήση για την IUPR που περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος II σε κατάλληλο αριθμό περιπτώσεων που καθορίζονται με τυχαία επιλογή. “Σε κατάλληλο αριθμό περιπτώσεων που καθορίζονται με τυχαία επιλογή” σημαίνει ότι αυτό το μέτρο έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα όσον αφορά τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος ή την παροχή παραποιημένων, ψευδών ή μη αντιπροσωπευτικών στοιχείων για τον έλεγχο. Αν

δεν ισχύουν ειδικές περιπτώσεις και δεν μπορεί να αποδειχθεί από τις αρχές έγκρισης τύπου, θεωρείται επαρκής για τη συμμόρφωση με τις παρούσες απαιτήσεις ο έλεγχος της συμμόρφωσης κατά τη χρήση, με τυχαία επιλογή, του 5 % των οικογενειών OBD με έγκριση τύπου. Για το σκοπό αυτό, οι αρχές έγκρισης τύπου μπορούν να επιτύχουν συμφωνίες με τον κατασκευαστή για τη μείωση των διπλών δοκιμών σε μια δεδομένη οικογένεια OBD εφόσον αυτές οι συμφωνίες δεν μειώνουν το αποτρεπτικό αποτέλεσμα του ελέγχου της συμμόρφωσης κατά τη χρήση που πραγματοποιεί η αρχή έγκρισης τύπου σχετικά με τη μη τήρηση των απαιτήσεων του σημείου 3 του παρόντος παραρτήματος. Τα στοιχεία που συλλέγονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των προγραμμάτων δοκιμών παρακολούθησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τους ελέγχους της συμμόρφωσης κατά τη χρήση. Κατόπιν αίτησης, οι αρχές έγκρισης τύπου γνωστοποιούν στην Επιτροπή και στις άλλες αρχές έγκρισης τύπου στοιχεία σχετικά με την πραγματοποίηση των ελέγχων και των τυχαίων ελέγχων συμμόρφωσης κατά τη χρήση, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των περιπτώσεων οι οποίες αποτελούν αντικείμενο των τυχαίων ελέγχων συμμόρφωσης κατά τη χρήση.

3.1.8. Για το συνολικό δείγμα δοκιμής των οχημάτων, ο κατασκευαστής πρέπει να γνωστοποιεί στις αρμόδιες αρχές το σύνολο των δεδομένων σχετικά με την απόδοση κατά τη χρήση που πρέπει να αναφέρονται από το σύστημα OBD σύμφωνα με το σημείο 3.6 του παρόντος προσαρτήματος σε συνδυασμό με την ταυτοποίηση του οχήματος που υποβλήθηκε σε έλεγχο και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την επιλογή τους από το στόλο οχημάτων. Εφόσον ζητηθεί, η αρχή που χορηγεί την έγκριση τύπου καθιστά τα δεδομένα αυτά, καθώς και τα αποτελέσματα της στατιστικής αξιολόγησης, διαθέσιμα στην Επιτροπή και σε άλλες αρχές έγκρισης.».

ii) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.1.10:

«3.1.10. Η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του σημείου 3.1.6, η οποία αποδεικνύεται από τις δοκιμές που περιγράφονται στα σημεία 3.1.7 ή 3.1.9 του παρόντος προσαρτήματος, θεωρείται ως παραβίαση που υπόκειται στις κυρώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Αυτή η αναφορά δεν περιορίζει την εφαρμογή των εν λόγω κυρώσεων σε άλλες παραβάσεις άλλων διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή του παρόντος κανονισμού, που δεν παρατέμπουν ρητά στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.».

iii) Στο σημείο 3.3.2 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ε) και στ):

«ε) Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων για την αύξηση των παρονομαστών άλλων οργάνων παρακολούθησης, οι παρονομαστές των παρακολουθήσεων των ακόλουθων κατασκευαστικών στοιχείων αυξάνονται μόνον εφόσον ο κύκλος οδήγησης άρχισε με εκκίνηση ψυχρού κινητήρα:

- i) αισθητήρες θερμοκρασίας υγρών (λιπαντικό, ψυκτικό του κινητήρα, καύσιμο, αντιδραστήριο του SCR)
- ii) αισθητήρες θερμοκρασίας καθαρού αέρα (αέρας περιβάλλοντος, αέρας αναρρόφησης, αέρας τροφοδοσίας, πολλαπλή εισαγωγή)
- iii) αισθητήρες θερμοκρασίας καυσαερίων (EGR ανακυκλοφορία/ψύξη, στροβιλοσυμπιεστές καυσαερίων, καταλύτης).

στ) Οι παρονομαστές της παρακολούθησης του συστήματος ελέγχου της υπερσυμπίεσης αυξάνονται εάν πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- i) πληρούνται οι προϋποθέσεις που ισχύουν για τον γενικό παρονομαστή·
- ii) το σύστημα ελέγχου της υπερσυμπίεσης λειτουργεί για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από ή ίσο με 15 δευτερόλεπτα.».

iv) Το σημείο 3.6.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.6.2. Για ειδικά κατασκευαστικά στοιχεία ή συστήματα με όργανα πολλαπλής παρακολούθησης και τα οποία πρέπει να αναφέρονται βάσει του παρόντος σημείου (π.χ. η συστοιχία 1 του αισθητήρα οξυγόνου μπορεί να έχει όργανα πολλαπλής παρακολούθησης για την απόκριση του αισθητήρα ή άλλα χαρακτηριστικά του), το σύστημα OBD ανιχνεύει ξεχωριστά αριθμητές και παρονομαστές για κάθε ειδικό όργανο παρακολούθησης με εξαίρεση εκείνες που εντοπίζουν τις αστοχίες βραχυκυκλώματος ή ανοιχτού κυκλώματος, και αναφέρουν μόνο τον αντίστοιχο αριθμητή και παρονομαστή για το συγκεκριμένο όργανο παρακολούθησης με τον χαμηλότερο αριθμητικό λόγο. Εάν δύο ή περισσότερα όργανα ειδικής παρακολούθησης έχουν ομοιότυπους λόγους, για το συγκεκριμένο κατασκευαστικό στοιχείο, αναφέρεται ο αντίστοιχος αριθμητής και παρονομαστής του συγκεκριμένου οργάνου παρακολούθησης με τον υψηλότερο παρονομαστή.».

7. Το παράρτημα XII τροποποιείται ως εξής:

a) Το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Το σημείο 5.2.4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101 τροποποιείται ως εξής:

- (1) πυκνότητα: μετριέται στο καύσιμο δοκιμής σύμφωνα με το πρότυπο ISO 3675 ή ισοδύναμη μέθοδο. Για τη βενζίνη, το ντίζελ, το βιοντίζελ και την αιθανόλη (E85 και E75) χρησιμοποιείται η πυκνότητα που μετριέται στους 15 °C. Για το υγραέριο και το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο χρησιμοποιείται πυκνότητα αναφοράς, ως ακολούθως:

0,538 kg/litre για το υγραέριο,

0,654 kg/m<sup>3</sup> για το φυσικό αέριο <sup>3</sup>

(2) λόγος άνθρακα/οξυγόνου: χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές οι οποίες είναι:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> για τη βενζίνη,

C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub> για το ντίζελ,

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> για το υγραέριο,

CH<sub>4</sub> για το φυσικό αέριο και το βιομεθάνιο,

C<sub>1</sub>H<sub>2,74</sub>O<sub>0,385</sub> για την αιθανόλη (E85),

C<sub>1</sub>H<sub>2,61</sub>O<sub>0,329</sub> για την αιθανόλη (E75).».

β) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.5:

«3.5. Κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμών για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου από το όχημα εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 3.14 του παραρτήματος III.».

8. Το παράρτημα XIV τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 2.1 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Οι πληροφορίες για όλα τα μέρη με τα οποία είναι εξοπλισμένο από τον κατασκευαστή το όχημα, όπως ταυτοποιείται με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN) και κάθε πρόσθετο κριτήριο όπως το μεταξόνιο, η ισχύς του κινητήρα, η διαρρύθμιση του εσωτερικού χώρου ή οι επιλογές, και τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν με ανταλλακτικά που διαθέτει ο κατασκευαστής του οχήματος στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές ή αντιπροσώπους ή σε τρίτους μέσω αναφοράς του αριθμού του εξαρτήματος του αρχικού εξοπλισμού, είναι διαθέσιμες σε βάση δεδομένων στην οποία έχουν εύκολη πρόσβαση οι ανεξάρτητοι φορείς.

Αυτή η βάση δεδομένων περιλαμβάνει τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN), τους αριθμούς των εξαρτημάτων του αρχικού εξοπλισμού, την ονομασία των εξαρτημάτων του αρχικού εξοπλισμού, ενδείξεις σχετικά με την περίοδο ισχύος (ημερομηνίες έναρξης και λήξης ισχύος), ενδείξεις σχετικά με την τοποθέτηση και, ενδεχομένως, χαρακτηριστικά κατασκευής.

Οι πληροφορίες στη βάση δεδομένων επικαιροποιούνται τακτικά. Οι επικαιροποιήσεις περιλαμβάνουν κυρίως όλες τις τροποποιήσεις στα μεμονωμένα οχήματα μετά την παραγωγή τους εφόσον αυτές οι πληροφορίες γνωστοποιούνται στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους.».

β) Τα σημεία 2.2 και 2.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Πρόσβαση στα χαρακτηριστικά ασφάλειας του οχήματος, όπως χρησιμοποιούνται από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και συνεργεία, παρέχεται σε ανεξάρτητους φορείς με προστασία μέσω τεχνολογίας ασφάλειας σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) τα στοιχεία ανταλλάσσονται με διασφάλιση της εμπιστευτικότητας, της ακεραιότητας και της προστασίας από την αναπαραγωγή·

ii) χρησιμοποιείται το πρότυπο <https://ssl-tls> (RFC4346)·

iii) χρησιμοποιούνται πιστοποιητικά ασφάλειας σύμφωνα με το πρότυπο ISO 20828 για την αμοιβαία επαλήθευση των ανεξάρτητων φορέων και των κατασκευαστών·

iv) το ιδιωτικό κλειδί των ανεξάρτητων φορέων προστατεύεται με ασφαλές υλισμικό.

Το φόρουμ για την πρόσβαση στις πληροφορίες με τα οχήματα, που προβλέπεται στο σημείο 9 του άρθρου 13, θα προσδιορίσει τις παραμέτρους για να πληρούνται οι απαιτήσεις αυτές σύμφωνα με τη στάθμη της τεχνικής.

Οι ανεξάρτητοι φορείς λαμβάνουν έγκριση και άδεια για το συγκεκριμένο σκοπό, βάσει εγγράφων που καταδεικνύουν ότι ασκούν νόμιμη επιχειρηματική δραστηριότητα και δεν έχουν καταδικαστεί για συναφές ποινικό αδίκημα.

2.3. Ο επαναπρογραμματισμός των μονάδων ελέγχου των οχημάτων που κατασκευάστηκαν μετά τις 31 Αυγούστου 2010 γίνεται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22900 ή το πρότυπο SAE J2534, ανεξάρτητα από την ημερομηνία έγκρισης τύπου. Για να πιστοποιηθεί η συμβατότητα της ειδικής αίτησης του κατασκευαστή και των διεπαφών στο σύστημα επικοινωνίας του οχήματος (VCI), που πληρούν το πρότυπο ISO 22900 ή το πρότυπο SAE J2534, ο κατασκευαστής προτείνει είτε την πιστοποίηση των VCI που αναπτύχθηκαν με ανεξάρτητο τρόπο είτε τις πληροφορίες και τον δανεισμό τυχόν ειδικού υλισμικού, που χρειάζεται ο κατασκευαστής VCI για να πραγματοποιήσει ο ίδιος αυτή την πιστοποίηση. Οι όροι του άρθρου 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εφαρμόζονται για τα τέλη για αυτή την πιστοποίηση ή τις πληροφορίες και το υλισμικό.

Για τα οχήματα που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2010 ο κατασκευαστής μπορεί να προτείνει είτε πλήρη επαναπρογραμματισμό, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22900 ή με το πρότυπο SAE J2534, είτε επαναπρογραμματισμό μέσω της πώλησης ή της εκμίσθωσης του ιδιωτικού του εργαλείου. Στην τελευταία περίπτωση πρέπει να δοθεί πρόσβαση στους ανεξάρτητους φορείς χωρίς διακρίσεις, άμεσα και με τρόπο αναλογικό, και το εργαλείο πρέπει να παρέχεται σε χρηστική μορφή. Οι διατάξεις του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εφαρμόζονται στα τέλη για την πρόσβαση σε αυτά τα εργαλεία.».

γ) Το σημείο 2.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.8. Οι κατασκευαστές καθορίζουν τη χρέωση για την πρόσβαση στους δικτυακούς τόπους με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, και ανά συναλλαγή, υπό μορφή καταβολής εύλογου και αναλογικού τέλους.».

9. Το παράρτημα XVI τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 6.2 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, οι καταστάσεις αυτές θεωρείται ότι προκύπτουν σε περίπτωση υπέρβασης του ισχύοντος ορίου εκπομπών NO<sub>x</sub> του πίνακα 1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, πολλαπλασιασμένου επί συντελεστή 1,5. Κατ' εξαίρεση, για ένα όχημα που εγκρίθηκε σύμφωνα με τις προσωρινές οριακές τιμές OBD ευρώ 6 του σημείου 2.3.2 του παραρτήματος XI του παρόντος κανονισμού, οι καταστάσεις αυτές θεωρείται ότι προκύπτουν σε περίπτωση υπέρβασης κατά 100 mg ή περισσότερο του ισχύοντος ορίου εκπομπών NO<sub>x</sub> του πίνακα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Οι εκπομπές NO<sub>x</sub> κατά τη διάρκεια της δοκιμής με σκοπό να αποδειχθεί η συμμόρφωση με αυτές τις απαιτήσεις δεν πρέπει να είναι υψηλότερες κατά περισσότερο από 20 % από τις τιμές που αναφέρονται στην πρώτη και στη δεύτερη περίοδο.».

β) Το σημείο 7.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.1. Όπου γίνεται αναφορά στο παρόν σημείο, αποθηκεύονται μη διαγράψιμοι προσδιοριστές παραμέτρων (PID), οι οποίοι προσδιορίζουν τον λόγο για τον οποίο ενεργοποιείται το σύστημα προτροπής και την απόσταση που διανύει το όχημα κατά τη διάρκεια της ενεργοποίησης του συστήματος προτροπής. Το όχημα τηρεί μητρώο των PID για τουλάχιστον 800 ημέρες ή 30 000 km λειτουργίας του οχήματος. Οι PID καθίστανται διαθέσιμοι μέσω της σειριακής θύρας του τυποποιημένου διαγνωστικού συνδέσμου εφόσον ζητηθεί από γενικής χρήσης συσκευή σάρωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 6.5.3.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος 11 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 και του σημείου 2.5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI του ίδιου κανονισμού. Από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο άρθρο 17, οι πληροφορίες που αποθηκεύονται στους PID συνδέονται με τη συνολική περίοδο λειτουργίας του οχήματος, κατά τη διάρκεια της οποίας σημειώθηκε, με ακρίβεια που δεν είναι μικρότερη από 300 ημέρες ή 10 000 km.».

10. Στο παράρτημα XVIII, το σημείο 3.4.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4.8. Ηλεκτρική αυτονομία του οχήματος ..... km (σύμφωνα με το παράρτημα 9 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101)».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- 1.1. Το παρόν παράρτημα ορίζει τις απαιτήσεις συμμόρφωσης κατά τη χρήση για τις εκπομπές καυσαερίων και OBD (συμπεριλαμβανομένου του IUPRM) για οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ
- 2.1. Ο έλεγχος της συμμόρφωσης κατά τη χρήση διενεργείται από την αρχή έγκρισης βάσει όλων των σχετικών πληροφοριών που διαθέτει ο κατασκευαστής, σύμφωνα με διαδικασίες ανάλογες με εκείνες που ισχύουν για τη συμμόρφωση της παραγωγής, όπως ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2007/46/EK και στα σημεία 1 και 2 του παραρτήματος X της εν λόγω οδηγίας. Οι πληροφορίες που προέρχονται από την αρχή έγκρισης και τις δοκιμές παρακολούθησης που διενεργούνται από τα κράτη μέλη μπορούν να συμπληρώνουν τις εκθέσεις παρακολούθησης κατά τη χρήση που υποβάλλονται από τον κατασκευαστή.
- 2.2. Το σχήμα που αναφέρεται στο σημείο 9 του προσαρτήματος 2 του παρόντος παραρτήματος και το σχήμα 4/2 του προσαρτήματος 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 (μόνο για εκπομπές καυσαερίων) αναπαριστούν τη διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης κατά τη χρήση. Η διαδικασία αυτή περιγράφεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος.
- 2.3. Μεταξύ των πληροφοριών που παρέχονται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης κατά τη χρήση, ύστερα από αίτηση της αρχής έγκρισης, ο κατασκευαστής γνωστοποιεί στην αρχή τυχόν αξιώσεις αποζημίωσης και επισκευής, καθώς και ενδεχόμενες βλάβες του συστήματος OBD που καταγράφηκαν κατά τη συντήρηση, χρησιμοποιώντας το έντυπο που συμφωνείται κατά την έγκριση τύπου. Οι πληροφορίες δηλώνουν λεπτομερώς τη συχνότητα και τη σημασία των βλαβών για κατασκευαστικά στοιχεία και συστήματα που σχετίζονται με τις εκπομπές. Οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται τουλάχιστον μία φορά ετησίως για κάθε μοντέλο οχήματος για τη διάρκεια της περιόδου που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού.
- 2.4. **Παράμετροι καθορισμού της οικογένειας οχημάτων κατά τη χρήση για τις εκπομπές καυσαερίων**

Η οικογένεια οχημάτων κατά τη χρήση μπορεί να ορίζεται μέσω βασικών παραμέτρων σχεδιασμού, οι οποίες είναι κοινές στα οχήματα της ίδιας οικογένειας. Συνεπώς, οι τύποι οχημάτων των οποίων τουλάχιστον οι παράμετροι που περιγράφονται κατωτέρω είναι κοινές ή βρίσκονται εντός των προβλεπόμενων ανοχών, θεωρείται ότι ανήκουν στην ίδια οικογένεια οχημάτων εν χρήσει:
- 2.4.1. διαδικασία καύσης (2χρονος, 4χρονος, περιστροφικός κύκλος)·
- 2.4.2. αριθμός κυλίνδρων·
- 2.4.3. διάταξη των κυλίνδρων (σε σειρά, τύπου V, ακτινικά, οριζοντίως αντίθετοι, άλλη). Η κλίση ή ο προσανατολισμός των κυλίνδρων δεν αποτελεί κριτήριο·
- 2.4.4. μέθοδος τροφοδοσίας κινητήρα (π.χ. έμμεσος ή άμεσος ψεκασμός)·
- 2.4.5. είδος του συστήματος ψύξης (αέρας, νερό, λιπαντικό)·
- 2.4.6. μέθοδος αναρρόφησης του αέρα (ατμοσφαιρική, με υπερτροφοδότηση)·
- 2.4.7. καύσιμο για το οποίο είναι σχεδιασμένος ο κινητήρας (βενζίνη, πετρέλαιο, φυσικό αέριο, υγραέριο κ.λπ.). Τα οχήματα δύο καυσίμων μπορούν να κατατάσσονται στην ίδια ομάδα με οχήματα ενός συγκεκριμένου καυσίμου, εφόσον ένα από τα καύσιμα είναι κοινό·
- 2.4.8. είδος καταλυτικού μετατροπέα [τριδικός καταλύτης, παγίδα NO<sub>x</sub> φτωχού μείγματος, σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR), καταλύτης NO<sub>x</sub> φτωχού μείγματος ή άλλος(-οι)]·
- 2.4.9. είδος παγίδας σωματιδίων (με ή χωρίς)·
- 2.4.10. ανακυκλοφορία καυσαερίων (με ή χωρίς, ψυχόμενη ή μη ψυχόμενη), και
- 2.4.11. κυλινδρισμός του ισχυρότερου κινητήρα της οικογένειας μείον 30 %.
- 2.5. **Απαιτήσεις για ενημέρωση**

Πραγματοποιείται έλεγχος της κατά τη χρήση συμμόρφωσης από την αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή, βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο κατασκευαστής. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:
- 2.5.1. την επωνυμία και τη διεύθυνση του κατασκευαστή·
- 2.5.2. την επωνυμία, τη διεύθυνση, τους αριθμούς τηλεφώνου και φαξ και τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του στις περιοχές που καλύπτονται από τις πληροφορίες του κατασκευαστή·
- 2.5.3. την (τις) ονομασία(-ες) των μοντέλου(-ων) των οχημάτων που περιλαμβάνονται στις πληροφορίες του κατασκευαστή·
- 2.5.4. κατά περίπτωση, τον κατάλογο των τύπων οχημάτων που καλύπτονται από τις πληροφορίες του κατασκευαστή, δηλαδή για τις εκπομπές καυσαερίων, την ομάδα της οικογένειας οχημάτων κατά τη χρήση σύμφωνα με το σημείο 2.4, και για το OBD και το IUPRM, την οικογένεια OBD σύμφωνα με το παράρτημα XI, προσάρτημα 2·



- 2.5.5. τους κωδικούς του αναγνωριστικού αριθμού του οχήματος (VIN) που ισχύουν για τους εν λόγω τύπους οχημάτων της σχετικής οικογένειας οχημάτων (πρόδεμα VIN)·
- 2.5.6. τους αριθμούς των εγκρίσεων τύπου που ισχύουν για τους εν λόγω τύπους οχημάτων της σχετικής οικογένειας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των αριθμών όλων των επεκτάσεων και των τοπικών επιδιορθώσεων/ανακατασκευών·
- 2.5.7. λεπτομερή στοιχεία των επεκτάσεων, τοπικών επιδιορθώσεων/ανακαλήσεων των εγκρίσεων τύπου για τα οχήματα που καλύπτονται από τις πληροφορίες του κατασκευαστή (εφόσον ζητηθούν από την αρχή έγκρισης)·
- 2.5.8. το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου συγκεντρώθηκαν οι πληροφορίες του κατασκευαστή·
- 2.5.9. το χρονικό διάστημα κατασκευής του οχήματος που καλύπτεται από τις πληροφορίες του κατασκευαστή (π.χ. οχήματα που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους 2007)·
- 2.5.10. τη διαδικασία που εφαρμόζει ο κατασκευαστής για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των οχημάτων κατά τη χρήση, περιλαμβανομένων των εξής:
- i) μέθοδος εντοπισμού του οχήματος·
  - ii) κριτήρια επιλογής και απόρριψης του οχήματος·
  - iii) τύπο και διαδικασίες δοκιμής που χρησιμοποιούνται για το πρόγραμμα·
  - iv) κριτήρια αποδοχής/απόρριψης που χρησιμοποιεί ο κατασκευαστής για την ομάδα της οικογένειας οχημάτων·
  - v) γεωγραφική περιοχή ή περιοχές, εντός των οποίων ο κατασκευαστής συνέλεξε πληροφορίες·
  - vi) μέγεθος του δείγματος και χρησιμοποιηθέν σχέδιο δειγματοληψίας·
- 2.5.11. τα αποτελέσματα της διαδικασίας του κατασκευαστή για τη συμμόρφωση των οχημάτων κατά τη χρήση, περιλαμβανομένων των εξής:
- i) προσδιορισμός των οχημάτων που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα (είτε έχουν υποβληθεί σε δοκιμή είτε όχι). Ο προσδιορισμός περιλαμβάνει:
    - ονομασία του μοντέλου,
    - αριθμό αναγνώρισης του οχήματος (VIN),
    - αριθμό ταξινόμησης του οχήματος,
    - ημερομηνία κατασκευής,
    - περιοχή χρήσης (εφόσον είναι γνωστή),
    - τοποθετημένα ελαστικά (μόνο εκπομπές καυσαερίων)·
  - ii) τον (τους) λόγο(-ους) απόρριψης οχήματος από το δείγμα·
  - iii) το ιστορικό συντήρησης για κάθε όχημα του δείγματος (περιλαμβανομένων τυχόν ανακατασκευών)·
  - iv) το ιστορικό επισκευών για κάθε όχημα του δείγματος (εφόσον είναι γνωστό)·
  - v) τα δεδομένα της δοκιμής, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
    - ημερομηνία της δοκιμής/τηλεφόρτωσης,
    - τόπος της δοκιμής/τηλεφόρτωσης,
    - απόσταση που δείχνει ο χιλιομετρικός του οχήματος·
  - vi) δεδομένα δοκιμών μόνο για εκπομπές καυσαερίων:
    - προδιαγραφές του καυσίμου δοκιμής (π.χ. καύσιμο αναφοράς για τη δοκιμή ή καύσιμο εμπορίου),
    - συνθήκες της δοκιμής (θερμοκρασία, υγρασία, βάρος αδράνειας του δυναμομέτρου),
    - προκαθορισμένες τιμές του δυναμομέτρου (π.χ. προκαθορισμένη τιμή ισχύος),
    - αποτελέσματα της δοκιμής (από τουλάχιστον τρία διαφορετικά οχήματα ανά οικογένεια)·
  - vii) δεδομένα δοκιμών μόνο για IUPR<sub>M</sub>:
    - όλα τα απαιτούμενα δεδομένα τηλεφορτώνονται από το όχημα,
    - για κάθε όργανο παρακολούθησης πρέπει να αναφερθεί η σχέση απόδοσης κατά τη χρήση IUPR<sub>M</sub>·
- 2.5.12. καταχωρίσεις ενδείξεων από το σύστημα OBD·



2.5.13. για τη δειγματοληψία των IUPR<sub>M</sub>, τα ακόλουθα στοιχεία:

- η μέση σχέση απόδοσης εν χρήσε IUPR<sub>M</sub> όλων των επιλεχθέντων οχημάτων για κάθε όργανο παρακολούθησης σύμφωνα με τα σημεία 3.1.4 και 3.1.5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI,
- το ποσοστό των επιλεχθέντων οχημάτων, τα οποία έχουν IUPR<sub>M</sub> μεγαλύτερο ή ίσο με την ελάχιστη τιμή που ισχύει για το όργανο παρακολούθησης σύμφωνα με τα σημεία 3.1.4 και 3.1.5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI.

### 3. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ

3.1. Οι πληροφορίες που συλλέγει ο κατασκευαστής είναι αρκετά εκτενείς ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιδόσεις του οχήματος κατά τη χρήση μπορούν να αξιολογηθούν υπό κανονικές συνθήκες χρήσης. Η δειγματοληψία του κατασκευαστή προέρχεται από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη με συνθήκες λειτουργίας του οχήματος που διαφέρουν σημαντικά (εκτός αν το όχημα διατίθεται στην αγορά μόνο ενός κράτους μέλους). Παράγοντες όπως οι διαφορές στα καύσιμα, οι συνθήκες περιβάλλοντος, οι τιμές μέσης ταχύτητας στο δρόμο και οι παράμετροι οδήγησης εντός/εκτός πόλης λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των κρατών μελών.

Για τις δοκιμές OBD IUPR<sub>M</sub>, στο δείγμα της δοκιμής περιλαμβάνονται μόνο οχήματα που πληρούν τα κριτήρια του σημείου 2.2.1 του προσαρτήματος 1.

3.2. Κατά την επιλογή των κρατών μελών για τη δειγματοληψία των οχημάτων, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέγει οχήματα από κράτος μέλος που θεωρείται ιδιαίτερα αντιπροσωπευτικό. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει στην αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ότι η επιλογή αυτή είναι αντιπροσωπευτική (π.χ. αποτελεί την αγορά με τον υψηλότερο ετήσιο αριθμό πωλήσεων για συγκεκριμένη οικογένεια οχημάτων στην Ένωση). Όταν για μια οικογένεια οχημάτων απαιτείται η διενέργεια δοκιμών σε περισσότερες από μια παρτίδες δειγμάτων, όπως ορίζεται στο σημείο 3.5, τα οχήματα της δεύτερης και της τρίτης παρτίδας δειγμάτων πρέπει να αντιπροσωπεύουν διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας για το όχημα σε σχέση με το πρώτο δείγμα.

3.3. Οι δοκιμές για τις εκπομπές μπορούν να γίνονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε αγορά ή περιοχή διαφορετική από εκείνη από την οποία προέρχονται τα οχήματα.

3.4. Οι δοκιμές συμμόρφωσης κατά τη χρήση για τις εκπομπές καυσαερίων πραγματοποιούνται συνεχώς από τον κατασκευαστή και απεικονίζουν τον κύκλο παραγωγής των σχετικών τύπων οχημάτων εντός συγκεκριμένης οικογένειας οχημάτων κατά τη χρήση. Το μέγιστο χρονικό διάστημα μεταξύ της έναρξης δύο ελέγχων οχημάτων κατά τη χρήση δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 18 μήνες. Σε περίπτωση τύπων οχημάτων που καλύπτονται από επέκταση της έγκρισης τύπου για την οποία δεν ήταν απαραίτητη η διενέργεια δοκιμής εκπομπών, το χρονικό αυτό διάστημα μπορεί να παραταθεί μέχρι τους 24 μήνες.

#### 3.5. Μέγεθος του δείγματος

3.5.1. Όταν εφαρμόζεται η στατιστική μέθοδος που ορίζεται στο παράρτημα 2 (δηλαδή για τις εκπομπές καυσαερίων), ο αριθμός των παρτίδων δειγμάτων εξαρτάται από τον όγκο των ετήσιων πωλήσεων στην Κοινότητα για οικογένεια οχημάτων κατά τη χρήση, όπως ορίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ταξινομήσεις στην ΕΕ — ανά ημερολογιακό έτος (για δοκιμές για εκπομπές καυσαερίων) — οχημάτων μιας οικογένειας OBD με IUPR κατά την περίοδο δειγματοληψίας	Αριθμός παρτίδων δειγμάτων
έως 100 000	1
100 001 έως 200 000	2
άνω των 200 000	3

3.5.2. Για την IUPR, ο αριθμός των παρτίδων δειγμάτων που πρέπει να ληφθούν περιγράφεται στον πίνακα του σημείου 3.5.1 και βασίζεται στον αριθμό των οχημάτων μιας οικογένειας OBD που εγκρίνονται με IUPR (υπόκεινται σε δειγματοληψία).

Για την πρώτη περίοδο δειγματοληψίας μιας οικογένειας OBD όλοι οι τύποι οχημάτων στη συγκεκριμένη οικογένεια που εγκρίθηκαν με IUPR θεωρούνται ότι υπόκεινται σε δειγματοληψία. Για τις επόμενες περιόδους δειγματοληψίας μόνο οι τύποι οχημάτων που δεν υποβλήθηκαν προηγουμένως σε δοκιμές ή καλύπτονται από εγκρίσεις εκπομπών που επεκτάθηκαν μετά την προηγούμενη περίοδο δειγματοληψίας θεωρούνται ότι υπόκεινται σε δειγματοληψία.

Για τις οικογένειες που αποτελούνται από λιγότερες από 5 000 ταξινομήσεις στην ΕΕ και υπόκεινται σε δειγματοληψία εντός της περιόδου δειγματοληψίας, ο ελάχιστος αριθμός οχημάτων σε μια παρτίδα δειγμάτων είναι έξι. Για όλες τις άλλες οικογένειες, ο ελάχιστος αριθμός οχημάτων σε μια παρτίδα δειγμάτων είναι δεκαπέντε.

Κάθε παρτίδα δειγμάτων απεικονίζει ικανοποιητικά το σύστημα πωλήσεων, δηλαδή τουλάχιστον οι τύποι οχημάτων με μεγάλο όγκο πωλήσεων (≥ 20 % του συνόλου της οικογένειας).

4. Βάσει του ελέγχου που αναφέρεται στο σημείο 2, η αρχή έγκρισης πρέπει να λάβει μία από τις ακόλουθες αποφάσεις:

- α) να αποφασίσει ότι η συμμόρφωση κατά τη χρήση ενός τύπου οχήματος, μιας οικογένειας οχημάτων κατά τη χρήση ή μιας οικογένειας OBD είναι ικανοποιητική και να μην προβεί σε περαιτέρω ενέργειες·
- β) να αποφασίσει ότι τα δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής δεν επαρκούν για να ληφθεί απόφαση και να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες ή δεδομένα δοκιμών από τον κατασκευαστή·

γ) να αποφασίσει ότι, βάσει των δεδομένων που προέρχονται από την αρχή έγκρισης ή τα προγράμματα δοκιμών παρακολούθησης από τα κράτη μέλη, οι πληροφορίες που παρέχονται από τον κατασκευαστή δεν επαρκούν για να ληφθεί απόφαση και να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες ή δεδομένα δοκιμών από τον κατασκευαστή.

δ) να αποφασίσει ότι η συμμόρφωση κατά τη χρήση ενός τύπου οχήματος, το οποίο αποτελεί μέρος οικογένειας οχημάτων κατά τη χρήση ή οικογένειας OBD, δεν είναι ικανοποιητική και να προχωρήσει στον έλεγχο του συγκεκριμένου τύπου οχημάτων ή της οικογένειας OBD σύμφωνα με το προσάρτημα 1.

Αν σύμφωνα με τον έλεγχο IUPR<sub>M</sub> πληρούνται τα κριτήρια δοκιμών του σημείου 6.1.2 στοιχείο α) ή β) του προσαρτήματος 1 για τα οχήματα σε μια παρτίδα δειγμάτων, η αρχή έγκρισης τύπου πρέπει να λάβει τα περαιτέρω μέτρα που περιγράφονται στο στοιχείο δ) του παρόντος σημείου.

- 4.1. Εάν οι δοκιμές τύπου 1 κρίνονται αναγκαίες για να ελεγχθεί η συμμόρφωση των διατάξεων ελέγχου των εκπομπών με τις απαιτήσεις για τις επιδόσεις τους κατά τη χρήση, οι δοκιμές αυτές διενεργούνται βάσει διαδικασίας που πληροί τα στατιστικά κριτήρια τα οποία ορίζονται στο προσάρτημα 2.
- 4.2. Η αρχή έγκρισης, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, επιλέγει δείγμα οχημάτων με επαρκή αριθμό χιλιομέτρων, για τα οποία μπορεί να υπάρχει η εύλογη βεβαιότητα ότι χρησιμοποιούνται υπό κανονικές συνθήκες. Ζητείται η γνώμη του κατασκευαστή για την επιλογή των οχημάτων του δείγματος και του επιτρέπεται να παρακολουθήσει τους ελέγχους συμμόρφωσης των οχημάτων.
- 4.3. Επιτρέπεται στον κατασκευαστή, υπό την επίβλεψη της αρχής έγκρισης, να διενεργεί ελέγχους, ακόμη και καταστροφικούς, επί των οχημάτων με επίπεδα εκπομπών που υπερβαίνουν τις οριακές τιμές, προκειμένου να διαπιστωθούν τα πιθανά αίτια της φθοράς που δεν μπορεί να αποδοθεί στον κατασκευαστή (π.χ. χρήση μολυβδούχου βενζίνης πριν από την ημερομηνία της δοκιμής). Εάν τα αποτελέσματα των ελέγχων επιβεβαιώνουν την ύπαρξη τέτοιων αιτίων, τα εν λόγω αποτελέσματα εξαιρούνται από τον έλεγχο συμμόρφωσης.

## Προσάρτημα 1

## Έλεγχος της συμμόρφωσης κατά τη χρήση

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- 1.1. Στο παρόν προσάρτημα περιγράφονται τα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 4 σχετικά με την επιλογή των προς δοκιμή οχημάτων, καθώς και οι διαδικασίες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης κατά τη χρήση.
2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ
- 2.1. Τα κριτήρια για την αποδοχή επιλεγμένου οχήματος καθορίζονται για εκπομπές καυσαερίων στα σημεία 2.1 έως 2.8 και για IUPR<sub>M</sub> στα σημεία 2.1 έως 2.5.
- 2.2. Το όχημα πρέπει να ανήκει σε τύπο για τον οποίο χορηγείται έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού και να συνοδεύεται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ. Για ελέγχους IUPR<sub>M</sub>, το όχημα εγκρίνεται με βάση τις προδιαγραφές OBD ευρώ 5+, ευρώ 6- και IUPR ή μεταγενέστερα. Πρέπει να έχει ταξινομηθεί και χρησιμοποιηθεί σε χώρα της Ένωσης.
- 2.2.1. Το όχημα πρέπει να έχει διανύσει τουλάχιστον 15 000 km ή να έχει κυκλοφορήσει επί 6 μήνες, αν το δεύτερο συνέβη τελευταίο, αλλά όχι περισσότερο από 100 000 km ή 5 έτη αν το δεύτερο συνέβη νωρίτερα.
- 2.2.1. Για ελέγχους IUPR<sub>M</sub>, το δείγμα δοκιμής περιλαμβάνουν μόνο οχήματα:
  - a) για τα οποία έχουν συγκεντρωθεί αρκετά στοιχεία σχετικά με τη λειτουργία του οχήματος ώστε να υποβληθεί σε δοκιμή το όργανο παρακολούθησης.

Για τα όργανα παρακολούθησης που πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις απόδοσης κατά τη χρήση και να εντοπίζουν και να αναφέρουν τα δεδομένα ως προς την αναλογία αυτή σύμφωνα με το σημείο 3.6.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI, επαρκή δεδομένα για τη λειτουργία του οχήματος σημαίνει ότι ο παρονομαστής πληροί τα κριτήρια που παρατίθενται κατωτέρω. Ο παρονομαστής, όπως ορίζεται στα σημεία 3.3 και 3.5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI, για τη δοκιμή του οργάνου παρακολούθησης πρέπει να έχει τιμή ίση ή μεγαλύτερη από μία από τις παρακάτω τιμές:

    - ii) 75 για τα όργανα παρακολούθησης συστημάτων εξάτμισης, συστημάτων δευτερεύοντος αέρα και για τα όργανα παρακολούθησης στα οποία χρησιμοποιείται παρονομαστής που αυξάνεται σύμφωνα με το σημείο 3.3.2 στοιχεία α), β) ή γ) του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI (π.χ., συστήματα παρακολούθησης της εκκίνηση ψυχρού κινητήρα κ.λπ.), ή
    - ii) 25 για την παρακολούθηση με φίλτρο σωματιδίων και την παρακολούθηση με καταλύτη οξειδωσης με τη χρήση παρονομαστή που αυξάνεται σύμφωνα με το σημείο 3.3.2 στοιχείο δ) του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI, ή
    - iii) 150 για παρακολούθηση του καταλύτη, του αισθητήρα οξυγόνου, του συστήματος EGR, του συστήματος VVT και όλων των άλλων κατασκευαστικών στοιχείων.
  - β) που δεν έχουν υποστεί αλλοίωση λόγω παρέμβασης ή εξοπλιστεί με πρόσθετα στοιχεία ή τροποποιημένα μέρη που θα είχαν ως συνέπεια το σύστημα OBD να μην πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος XI.
- 2.3. Από το βιβλίο συντήρησης πρέπει να προκύπτει ότι το όχημα έχει συντηρηθεί σωστά (δηλαδή σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή).
- 2.4. Το όχημα δεν πρέπει να φέρει ενδείξεις υπερβολικής καταπόνησης (π.χ. οδήγηση σε αγώνες ταχύτητας, υπερφόρτωση, χρήση ακατάλληλου καυσίμου ή άλλη κακή χρήση) ή άλλων παραγόντων (π.χ. παρεμβάσεις αλλοίωσης) που μπορούν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά ως προς τις εκπομπές. Λαμβάνεται υπόψη ο κωδικός βλάβης και οι πληροφορίες για τον αριθμό χιλιομέτρων που είναι καταχωρισμένες στον υπολογιστή. Τα οχήματα δεν επιλέγονται για δοκιμή εάν οι καταχωρισμένες στον υπολογιστή πληροφορίες δείχνουν ότι τα οχήματα χρησιμοποιήθηκαν μετά την καταχώριση κωδικού βλάβης και δεν έγινε σχετικά γρήγορα η κατάλληλη επισκευή.
- 2.5. Τόσο ο κινητήρας όσο και το όχημα δεν πρέπει να έχουν υποστεί μη εγκεκριμένη επισκευή μεγάλης έκτασης.
- 2.6. Η περιεκτικότητα σε μόλυβδο και θείο του δείγματος καυσίμου από τη δεξαμενή του οχήματος πρέπει να πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές όπως ορίζονται στην οδηγία 98/70/ΕΚ <sup>(1)</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ενώ δεν πρέπει να υπάρχει καμία ένδειξη για χρήση ακατάλληλου καυσίμου. Μπορούν να γίνουν έλεγχοι στην εξάτμιση.
- 2.7. Δεν πρέπει να υπάρχουν ενδείξεις προβλήματος που να θέτει ενδεχομένως σε κίνδυνο την ασφάλεια του προσωπικού του εργαστηρίου.
- 2.8. Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ελέγχου των ρυπογόνων εκπομπών του οχήματος πρέπει να συμμορφώνονται με την ισχύουσα έγκριση τύπου.

(1) ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58.

### 3. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Η διάγνωση και η τυχόν αναγκαία κανονική συντήρηση διενεργείται σε οχήματα που έχουν γίνει δεκτά για δοκιμή, πριν από τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων, σύμφωνα με τη διαδικασία των σημείων 3.1 έως 3.7 κατωτέρω.

- 3.1. Διενεργούνται οι ακόλουθοι έλεγχοι: ελέγχονται τα φίλτρα αέρα, όλοι οι κινητήριοι ιμάντες, όλες οι στάθμες υγρών, το πόμα του ψυγείου, όλοι οι εύκαμπτοι σωλήνες υποπίεσης και οι ηλεκτρικές καλωδιώσεις που σχετίζονται με το σύστημα ελέγχου των εκπομπών για να διαπιστωθεί η ακεραιότητά τους· έλεγχοι στην ανάφλεξη, στο σύστημα δοσομέτρησης καυσίμου και στα κατασκευαστικά στοιχεία των αντιρρυπαντικών διατάξεων για να διαπιστωθούν ενδεχόμενες εσφαλμένες ρυθμίσεις και/ή παρεμβάσεις αλλοίωσης. Καταγράφονται όλες οι αποκλίσεις.
- 3.2. Το σύστημα OBD ελέγχεται προκειμένου να διαπιστωθεί η ομαλή λειτουργία του. Όλες οι ενδείξεις δυσλειτουργίας που περιέχονται στη μνήμη του OBD καταγράφονται και διενεργούνται οι αναγκαίες επισκευές. Εάν ο ενδεικτής δυσλειτουργίας του OBD καταγράψει δυσλειτουργία κατά τον κύκλο προετοιμασίας, επιτρέπεται ο εντοπισμός και η διόρθωση της βλάβης. Η δοκιμή μπορεί να διενεργηθεί εκ νέου και να χρησιμοποιηθούν τα αποτελέσματα από αυτό το επισκευασμένο όχημα.
- 3.3. Ελέγχεται το σύστημα ανάφλεξης και αντικαθίστανται τα ελαττωματικά κατασκευαστικά στοιχεία, π.χ. σπινθηριστές (μπουζί), καλώδια κ.λπ.
- 3.4. Ελέγχεται η συμπίεση. Εάν το αποτέλεσμα δεν είναι ικανοποιητικό, το όχημα απορρίπτεται.
- 3.5. Ελέγχονται οι παράμετροι του κινητήρα σε σχέση με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και, εάν είναι αναγκαίο, ρυθμίζονται.
- 3.6. Εάν στο όχημα πρέπει να διενεργηθεί προγραμματισμένη συντήρηση έως τα επόμενα 800 km. το πολύ, η συντήρηση αυτή διενεργείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Ανεξάρτητα από την ένδειξη του χιλιομετρητή, επιτρέπεται αλλαγή λιπαντικού και φίλτρου αέρα εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής.
- 3.7. Κατά την παραλαβή του οχήματος, το καύσιμο αντικαθίσταται με το κατάλληλο καύσιμο αναφοράς για τη δοκιμή εκπομπών, εκτός εάν ο κατασκευαστής δέχεται τη χρήση καυσίμου του εμπορίου.

### 4. ΔΟΚΙΜΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ

- 4.1. Εάν κριθεί αναγκαίος ο έλεγχος ενός οχήματος, οι δοκιμές εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα III διενεργούνται σε προετοιμασμένο όχημα που επιλέγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σημείων 2 και 3 του παρόντος προσαρτήματος. Οι δοκιμές αυτές περιλαμβάνουν μόνο τη μέτρηση του αριθμού των εκπεμπόμενων σωματιδίων για οχήματα που εγκρίνονται βάσει των προτύπων εκπομπών ευρώ 6 στις κατηγορίες W, X και Y όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 6 στο παράρτημα I. Οι κύκλοι προετοιμασίας επιπλέον εκείνων που ορίζονται στο σημείο 5.3 του παραρτήματος 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 θα επιτρέπονται μόνο εφόσον είναι αντιπροσωπευτικοί της συνήθους οδήγησης.
- 4.2. Μπορούν να ελεγχθούν τα οχήματα με σύστημα OBD για να διαπιστωθεί η ομαλή λειτουργία της ένδειξης δυσλειτουργίας σε όχημα κατά τη χρήση κ.λπ. όσον αφορά τα επίπεδα εκπομπών (π.χ. τα όρια ενδείξεων δυσλειτουργίας που καθορίζονται στο παράρτημα XI) σύμφωνα με τις προδιαγραφές της έγκρισης τύπου.
- 4.3. Το σύστημα OBD μπορεί να ελεγχθεί για να διαπιστωθεί, π.χ., κατά πόσον δεν επισημαίνονται με ένδειξη δυσλειτουργίας επίπεδα εκπομπών υψηλότερα από τις ισχύουσες οριακές τιμές, εάν υπάρχει συστηματική εσφαλμένη ενεργοποίηση της ένδειξης δυσλειτουργίας, αλλά και για να εντοπισθούν ελαττωματικά ή φθαρμένα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος OBD.
- 4.4. Εάν κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα λειτουργεί εκτός των προδιαγραφών του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και/ή του πακέτου πληροφοριών για τον εν λόγω τύπο οχήματος και η απόκλιση αυτή δεν επιτρέπεται βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 ή 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, ενώ το OBD δεν δείχνει δυσλειτουργία, το κατασκευαστικό στοιχείο ή το σύστημα δεν αντικαθίσταται πριν από τη δοκιμή εκπομπών, εκτός εάν διαπιστωθεί ότι το εν λόγω κατασκευαστικό στοιχείο ή σύστημα έχει υποστεί παρέμβαση αλλοίωσης ή υπερβολική καταπόνηση κατά τρόπο ώστε το OBD να μην ανιχνεύει την προκύπτουσα δυσλειτουργία.

### 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

- 5.1. Τα αποτελέσματα της δοκιμής υπόκεινται στη διαδικασία αξιολόγησης σύμφωνα με το προσάρτημα 2.
- 5.2. Τα αποτελέσματα της δοκιμής δεν πολλαπλασιάζονται με συντελεστές φθοράς.

### 6. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- 6.1. Η αρχή έγκρισης πρέπει να απαιτήσει από τον κατασκευαστή να υποβάλει πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση, όταν:
  - 6.1.1. Για τις εκπομπές καυσαερίων, διαπιστωθεί ότι σε περισσότερα από ένα οχήματα οι τιμές εκπομπών είναι υπερβολικές και:
    - α) πληρούν τους όρους του σημείου 3.2.3 του προσαρτήματος 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 και, τόσο η αρχή έγκρισης όσο και ο κατασκευαστής, συμφωνούν ότι οι υπερβολικές εκπομπές οφείλονται στην ίδια αιτία, ή
    - β) πληρούν τους όρους του σημείου 3.2.4 του προσαρτήματος 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 και η αρχή έγκρισης έκρινε ότι οι υπερβολικές εκπομπές οφείλονται στην ίδια αιτία.

- 6.1.2. Για την IUPR<sub>M</sub> μιας συγκεκριμένης παρακολούθησης M πληρούνται οι ακόλουθοι στατιστικοί όροι σε ένα δείγμα δοκιμής, του οποίου το μέγεθος καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.5 του παρόντος παραρτήματος:
- α) Για τα οχήματα που πιστοποιήθηκαν με λόγο απόδοσης κατά τη χρήση ίσο με 0,1 σύμφωνα με το σημείο 3.1.5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI, τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τα οχήματα δείχνουν για τουλάχιστον μία παρακολούθηση M στο δείγμα δοκιμής είτε ότι η μέση σχέση απόδοσης κατά τη χρήση του δείγματος δοκιμής είναι μικρότερη από 0,1 ή ότι το 66 % ή περισσότερο των οχημάτων στο δείγμα δοκιμής έχουν λόγο απόδοσης κατά τη χρήση μικρότερο από 0,1.
  - β) Για τα οχήματα που πιστοποιήθηκαν με πλήρη λόγο απόδοσης σύμφωνα με το σημείο 3.1.4 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI, τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τα οχήματα δείχνουν για ένα τουλάχιστον όργανο παρακολούθησης M στο δείγμα δοκιμής είτε ότι η μέση σχέση απόδοσης κατά τη χρήση του δείγματος δοκιμής είναι μικρότερη από την τιμή Test<sub>min</sub>(M) ή ότι το 66 % ή περισσότερο των οχημάτων στο δείγμα δοκιμής έχουν λόγο απόδοσης κατά τη χρήση μικρότερο από την τιμή Test<sub>min</sub>(M).
- Η τιμή Test<sub>min</sub>(M) είναι:
- i) 0,230 αν η παρακολούθηση M πρέπει να έχει λόγο απόδοσης κατά τη χρήση 0,26·
  - ii) 0,460 αν η παρακολούθηση M πρέπει να έχει λόγο απόδοσης κατά τη χρήση 0,52·
  - iii) 0,297 αν η παρακολούθηση M πρέπει να έχει λόγο απόδοσης κατά τη χρήση 0,336,
- σύμφωνα με το σημείο 3.1.4 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος XI.
- 6.2. Το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων κατατίθεται στην αρχή έγκρισης το αργότερο εντός 60 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της ειδοποίησης σύμφωνα με το σημείο 6.1 ανωτέρω. Η αρχή έγκρισης γνωστοποιεί εντός 30 εργάσιμων ημερών την έγκριση ή την απόρριψη του προγράμματος διορθωτικών μέτρων. Ωστόσο, εάν ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει επαρκώς στην αρμόδια αρχή έγκρισης ότι χρειάζεται περισσότερος χρόνος για τη διερεύνηση της μη συμμόρφωσης προκειμένου να υποβληθεί πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων, δίνεται παράταση.
- 6.3. Τα διορθωτικά μέτρα εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα που ενδέχεται να παρουσιάσουν το ίδιο ελάττωμα. Εκτιμάται το ενδεχόμενο να υπάρχει ανάγκη τροποποίησης των εγγράφων της έγκρισης τύπου.
- 6.4. Ο κατασκευαστής παρέχει αντίγραφο όλων των ανακοινώσεων που αφορούν το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων και διατηρεί επίσης μητρώο της εκστρατείας ανάκλησης οχημάτων, ενώ υποβάλλει σε τακτά διαστήματα στην αρχή έγκρισης εκθέσεις σχετικά με την εξέλιξη της κατάστασης.
- 6.5. Το περιεχόμενο του προγράμματος διορθωτικών μέτρων προσδιορίζεται στα σημεία 6.5.1 έως 6.5.11. Ο κατασκευαστής δίδει στο πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων μονοσήμαντο χαρακτηριστικό όνομα ή αριθμό.
- 6.5.1. Στο πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων περιλαμβάνεται περιγραφή κάθε τύπου οχήματος.
- 6.5.2. Περιγράφονται οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις, μετατροπές, επισκευές, διορθώσεις, προσαρμογές ή άλλες αλλαγές που πρέπει να γίνουν στα οχήματα ώστε να αποκατασταθεί η συμμόρφωση. Η περιγραφή συνοδεύεται από συνοπτική παρουσίαση των δεδομένων και των τεχνικών μελετών στις οποίες βασίστηκε η απόφαση του κατασκευαστή σχετικά με τα συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση.
- 6.5.3. Περιγραφή της μεθόδου με την οποία ο κατασκευαστής ενημερώνει τους κατόχους των οχημάτων.
- 6.5.4. Περιγραφή της κατάλληλης συντήρησης ή χρήσης, εάν υπάρχει, την οποία ο κατασκευαστής θέτει ως όρο για τη διενέργεια επισκευών βάσει του προγράμματος διορθωτικών μέτρων, καθώς και εξήγηση των λόγων για τους οποίους ο κατασκευαστής επιβάλλει τον όποιο συγκεκριμένο όρο. Δεν μπορούν να επιβληθούν όροι συντήρησης ή χρήσης, εκτός εάν σχετίζονται αποδεδειγμένα με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα.
- 6.5.5. Περιγραφή της διαδικασίας που πρέπει να τηρείται από τον κάτοχο του οχήματος για να αποκατασταθεί η συμμόρφωση. Στην περιγραφή περιλαμβάνεται η ημερομηνία μετά την οποία μπορούν να ληφθούν τα διορθωτικά μέτρα, ο εκτιμώμενος χρόνος επιδιόρθωσης στο συνεργείο, και να αναφέρεται πού μπορεί να διενεργηθεί η επισκευή. Η επιδιόρθωση εκτελείται γρήγορα, σε εύλογο χρόνο μετά την παράδοση του οχήματος.
- 6.5.6. Αντίγραφο των πληροφοριών που διαβιβάζονται στον κάτοχο του οχήματος.
- 6.5.7. Σύντομη περιγραφή του συστήματος που χρησιμοποιεί ο κατασκευαστής για να εξασφαλίσει επαρκές απόθεμα των κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων που χρειάζονται για να ολοκληρώσει το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων. Αναφέρεται πότε θα είναι διαθέσιμο επαρκές απόθεμα κατασκευαστικών στοιχείων ή συστημάτων για την έναρξη της εκστρατείας ανάκλησης των οχημάτων.
- 6.5.8. Αντίγραφο των οδηγιών που πρέπει να σταλούν στους υπεύθυνους για την εκτέλεση των επισκευών.
- 6.5.9. Περιγραφή του αντικτύπου των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων στις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμου, την οδική συμπεριφορά και την ασφάλεια κάθε τύπου οχήματος το οποίο αφορά το πρόγραμμα των διορθωτικών μέτρων. Στην περιγραφή περιλαμβάνονται δεδομένα και τεχνικές μελέτες του προγράμματος διορθωτικών μέτρων που αποτελούν τη βάση των πορισμάτων αυτών.
- 6.5.10. Άλλες πληροφορίες, εκθέσεις ή δεδομένα που η αρχή έγκρισης μπορεί ευλόγως να κρίνει αναγκαία για την αξιολόγηση του προγράμματος διορθωτικών μέτρων.
- 6.5.11. Εάν το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων περιλαμβάνει ανάκληση των οχημάτων, πρέπει να υποβληθεί στην αρχή έγκρισης η περιγραφή της μεθόδου καταγραφής της επισκευής. Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται προς τούτο ετικέτα πρέπει να παρατίθεται υπόδειγμα της ετικέτας αυτής.

- 6.6. Μπορεί να ζητηθεί από τον κατασκευαστή να διενεργήσει εύλογα μελετημένες και αναγκαίες δοκιμές σε κατασκευαστικά στοιχεία και οχήματα στα οποία έχει επιτελεσθεί προτεινόμενη αλλαγή, επιδιόρθωση ή τροποποίηση ώστε να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητα της αλλαγής, της επιδιόρθωσης ή της τροποποίησης.
  - 6.7. Ο κατασκευαστής φέρει την ευθύνη να διατηρεί μητρώο κάθε οχήματος που έχει ανακληθεί και επισκευαστεί, καθώς και του συνεργείου που εκτέλεσε την επισκευή. Το μητρώο πρέπει να είναι στη διάθεση της αρχής έγκρισης, εφόσον το ζητήσει, για περίοδο 5 ετών μετά την εφαρμογή του προγράμματος διορθωτικών μέτρων.
  - 6.8. Η πραγματοποιούμενη επισκευή ή/και τροποποίηση ή προσθήκη νέου εξοπλισμού σημειώνεται σε πιστοποιητικό που παρέχει ο κατασκευαστής στον κάτοχο του οχήματος.
-

## Προσάρτημα 2

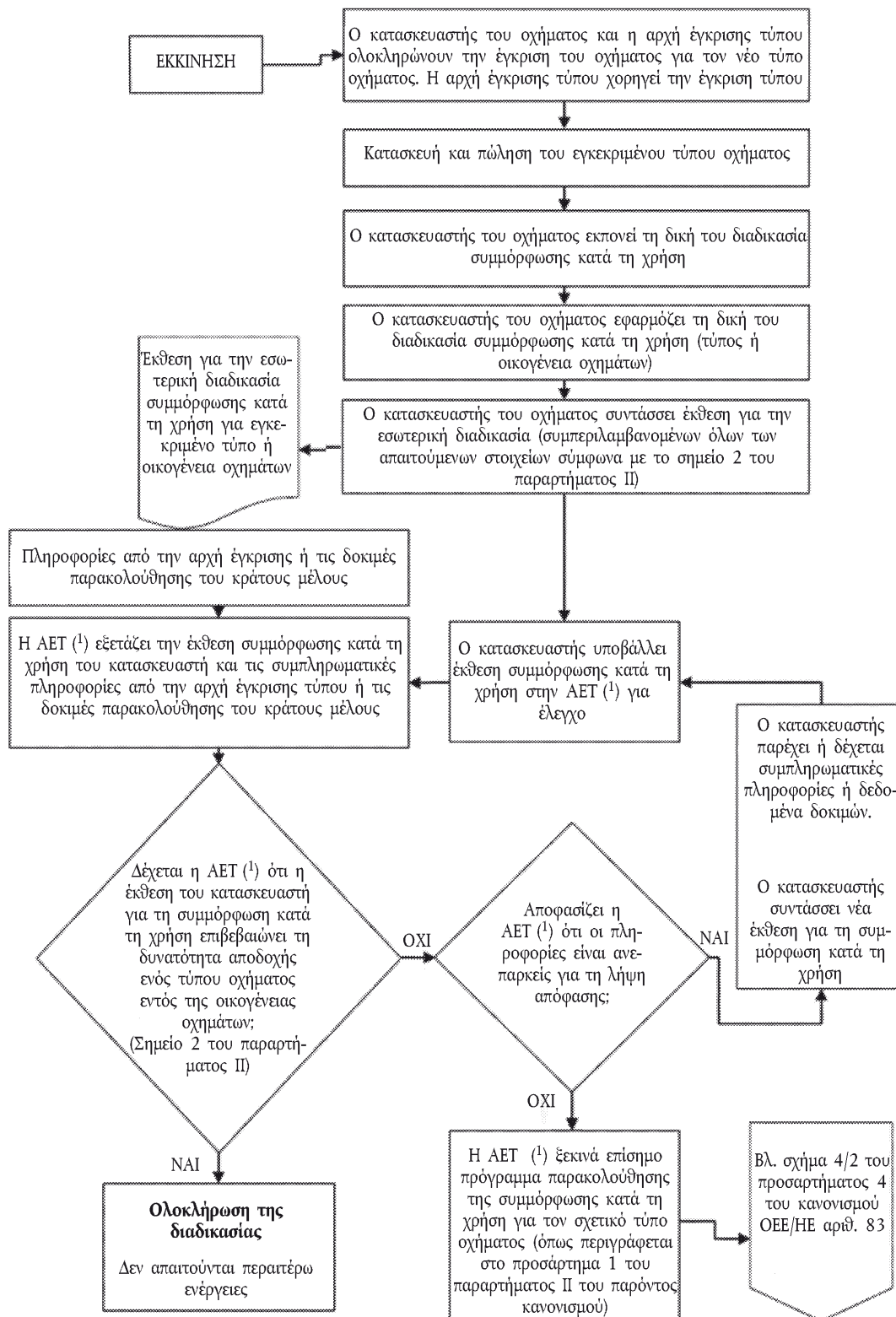
**Στατιστική διαδικασία για τις δοκιμή συμμόρφωσης οχημάτων κατά τη χρήση σχετικά με εκπομπές καυσαερίων**

1. Η διαδικασία αυτή χρησιμοποιείται για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης οχημάτων κατά τη χρήση με τις απαιτήσεις για τη δοκιμή τύπου 1. Εφαρμόζεται η ισχύουσα στατιστική μέθοδος που ορίζεται στο προσάρτημα 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στα σημεία 2 έως 9 του παρόντος προσαρτήματος.
2. Η σημείωση 1 δεν εφαρμόζεται.
3. Το σημείο 3.2 νοείται ως εξής:

Οι τιμές εκπομπών του οχήματος θεωρούνται υπερβολικές όταν πληρούνται οι όροι του σημείου 3.2.2.
4. Το σημείο 3.2.1 δεν εφαρμόζεται.
5. Στο σημείο 3.2.2, η αναφορά στη σειρά Β του πίνακα του σημείου 5.3.1.4 νοείται ως αναφορά στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 5 και στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 6.
6. Στα σημεία 3.2.3.2.1 και 3.2.4.2 η αναφορά στο σημείο 6 του προσαρτήματος 3 πρέπει να νοείται ως αναφορά στο σημείο 6 του προσαρτήματος Ι του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.
7. Στις σημειώσεις 2 και 3, η αναφορά στη σειρά Α του πίνακα του σημείου 5.3.1.4 πρέπει να νοείται ως αναφορά στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 5 και στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 6.
8. Στο σημείο 4.2, η αναφορά στο σημείο 5.3.1.4 νοείται ως αναφορά στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 5 και στον πίνακα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για τα οχήματα ευρώ 6.
9. Το σχήμα 4/1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο σχήμα:



“Σχήμα 4/1



(1) Στην περίπτωση αυτή, ΑΕΤ είναι η αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό”.

## Προσάρτημα 3

## Ευθύνες σχετικά με τη συμμόρφωση κατά τη χρήση

1. Η διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης κατά τη χρήση περιγράφεται στο σχήμα 1.
2. Ο κατασκευαστής συγκεντρώνει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος. Η αρχή έγκρισης μπορεί επίσης να λαμβάνει υπόψη πληροφορίες από προγράμματα παρακολούθησης.
3. Η αρχή έγκρισης διενεργεί όλες τις απαραίτητες διαδικασίες και δοκιμές ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των απαιτήσεων σχετικά με τη συμμόρφωση κατά τη χρήση (φάσεις 2 έως 4).
4. Σε περίπτωση ανακολουθιών ή ασυμφωνιών σχετικά με την αξιολόγηση των παρεχόμενων πληροφοριών, η αρχή έγκρισης ζητά διευκρινίσεις από την τεχνική υπηρεσία που διενήργησε τη δοκιμή έγκρισης τύπου.
5. Ο κατασκευαστής καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να εγκριθεί από την αρχή έγκρισης πριν από την εφαρμογή του (φάση 5).

Σχήμα 1

## Περιγραφή της διαδικασίας ελέγχου της συμμόρφωσης κατά τη χρήση

