II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 64/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιανουαρίου 2012

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI)

(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. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ [1], και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 2 και το άρθρο 12,

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 ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) [2], και ειδικότερα το άρθρο 39 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 ορίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και ανταλλακτικών σχετικά με τις εκπομπές τους και θεσπίζει κανόνες για τη συμμόρφωση εν χρήσει, την ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, τα ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (εφεξής συστήματα OBD), τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και τη δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3], τα οχήματα και οι κινητήρες εγκρίνονται μόνο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και τα μέτρα εφαρμογής του, αφού έχουν εγκριθεί διαδικασίες μέτρησης για τη μέτρηση του αριθμού PM όπως ορίζεται στο παράρτημα 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, τυχόν ειδικές διατάξεις που απαιτούνται σχετικά με κινητήρες πολλαπλών ρυθμίσεων και διατάξεις για την εφαρμογή του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009. Ως εκ τούτου, απαιτείται η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 ώστε να συμπεριλάβει τις εν λόγω απαιτήσεις.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, εφαρμόζονται κατ' αναλογία τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού (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 [4]. Ως εκ τούτου, απαιτείται η μεταφορά στον παρόντα κανονισμό των διατάξεων για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του. Ωστόσο, είναι απαραίτητη η προσαρμογή των διατάξεων αυτών ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

(4) Συγκεκριμένα, απαιτείται η θέσπιση συγκεκριμένων διαδικασιών για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια. Είναι επίσης απαραίτητο να θεσπιστούν συγκεκριμένες απαιτήσεις και διαδικασίες για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος στην περίπτωση προσαρμογών του πελάτη και παραγωγής μικρού όγκου. Τέλος, απαιτείται να γίνει αναφορά στα συγκεκριμένα πρότυπα επαναπρογραμματισμού που έχουν αναπτυχθεί για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

[1] ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.
[2] ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.
[3] ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1.
[4] ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

(5) Η εφαρμογή των διατάξεων για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης δύναται να αποδειχθεί υπερβολικά επαχθής για τους κατασκευαστές οχημάτων βραχυπρόθεσμα όσον αφορά ορισμένα συστήματα τα οποία μεταφέρονται από τους παλαιούς τύπους οχημάτων σε νέους τύπους οχημάτων. Συνεπώς, απαιτείται να γίνουν ορισμένες περιορισμένες παρεκκλίσεις από τις γενικές διατάξεις για την πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD, την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.

(6) Θα πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος για τους σκοπούς σχεδιασμού και κατασκευής εξοπλισμού αυτοκινήτων για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων, μόλις καταστεί δυνατή η έγκριση τύπου για τον εν λόγω εξοπλισμό.

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα [1], οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας πρέπει να εγκαθίστανται από συνεργεία ή οργανισμούς εξουσιοδοτημένους από τα κράτη μέλη. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών [2], μόνο εξουσιοδοτημένα συνεργεία μπορούν να διακριβώνουν συσκευές ελέγχου σε οχήματα με κινητήρα. Ως εκ τούτου, απαιτείται να εξαιρεθούν οι πληροφορίες που αφορούν τον επαναπρογραμματισμό των μονάδων ελέγχου για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και τις συσκευές ελέγχου από τις διατάξεις για την παροχή πρόσβασης στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης.

(8) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 42, 43 και 44:

«42) ως "προσαρμογή πελάτη" νοείται κάθε αλλαγή σε όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα που πραγματοποιείται κατόπιν συγκεκριμένου αιτήματος ενός πελάτη και υπόκειται σε έγκριση·

43) ως "πληροφορίες για το σύστημα OBD οχήματος" νοούνται οι πληροφορίες που αφορούν ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης για οποιοδήποτε ηλεκτρονικό σύστημα στο όχημα·

44) ως "μεταφερόμενο σύστημα" νοείται κάθε σύστημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 23 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, το οποίο μεταφέρεται από έναν παλαιό τύπο οχήματος σε ένα νέο τύπο οχήματος.».

2) Εισάγονται τα ακόλουθα άρθρα 2α έως 2η:

«Άρθρο 2α

Πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος

1. Οι κατασκευαστές θέτουν σε εφαρμογή τις απαραίτητες ρυθμίσεις και διαδικασίες, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και το παράρτημα XVII του παρόντος κανονισμού, ώστε να εξασφαλίσουν ότι παρέχουν απεριόριστη πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος μέσω δικτυακών τόπων μέσω ενός τυποποιημένου μορφοτύπου κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής. Ο κατασκευαστής θέτει ωσαύτως εκπαιδευτικό υλικό στη διάθεση των ανεξαρτήτων φορέων καθώς και των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής.

2. Οι αρχές έγκρισης δύναται να χορηγήσουν έγκριση τύπου μόνο αφού λάβουν από τον κατασκευαστή πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.

3. Το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος αποτελεί αποδεικτικό συμμόρφωσης με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

4. Το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που ορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος XVII.

5. Οι πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση περιλαμβάνουν:

α) αναμφισβήτητη ταυτοποίηση του οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας για τα οποία είναι υπεύθυνος ο κατασκευαστής·

β) βιβλιάρια συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων αρχείων 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)·

[1] ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.
[2] ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

ε) ηλεκτρικά διαγράμματα·

στ) διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών κωδικών του κατασκευαστή·

ζ) αριθμό λογισμικού διακρίβωσης που ισχύει για έναν τύπο οχήματος·

η) πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με ιδιόκτητα εργαλεία και εξοπλισμό και παραδίδονται μέσω αυτών,

θ) πληροφορίες σχετικά με αρχεία δεδομένων και δεδομένα αμφίδρομης παρακολούθησης και δοκιμών·

ι) τυπικές μονάδες έργου ή χρονικές περίοδοι για εργασίες επισκευής και συντήρησης, εάν αυτές καθίστανται διαθέσιμες σε εξουσιοδοτημένους πωλητές ή συνεργεία επισκευής του κατασκευαστή είτε άμεσα είτε μέσω τρίτου·

ια) στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, οι πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του άρθρου 2β.

6. Εξουσιοδοτημένοι πωλητές ή συνεργεία επισκευής εντός του δικτύου διανομής συγκεκριμένου κατασκευαστή θεωρούνται ως ανεξάρτητοι φορείς για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού στον βαθμό που παρέχουν υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης οχημάτων ως προς τα οποία δεν είναι μέλη του συστήματος διανομής του κατασκευαστή του οχήματος.

7. Οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμες, εκτός από την περίοδο των εργασιών συντήρησης του συστήματος πληροφοριών.

8. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή και συντήρηση ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων συμβατών με το σύστημα OBD, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής, οι κατασκευαστές παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή ή επισκευαστή κατασκευαστικού στοιχείου, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής.

9. Οι κατασκευαστές δημοσιεύουν τις μετέπειτα τροποποιήσεις και τα συμπληρώματα στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος στους δικτυακούς τόπους τους την ίδια χρονική στιγμή που τις θέτουν στη διάθεση των εξουσιοδοτημένων συνεργείων.

10. 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 XVII, έχουν δωρεάν πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα και υπό τους ίδιους όρους με τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους προκειμένου να εισαγάγουν πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που πραγματοποίησαν.

11. Ο κατασκευαστής καθιστά διαθέσιμες στα ενδιαφερόμενα μέρη τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) πληροφορίες για την ανάπτυξη κατασκευαστικών στοιχείων αντικατάστασης καίριας σημασίας για την ορθή λειτουργία του συστήματος OBD·

β) πληροφορίες για την ανάπτυξη κοινών διαγνωστικών εργαλείων.

Για τους σκοπούς του στοιχείου α) του πρώτου εδαφίου, η ανάπτυξη ανταλλακτικών εξαρτημάτων δεν περιορίζεται από:

α) τη μη διαθεσιμότητα κατάλληλων πληροφοριών·

β) τις τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τις στρατηγικές για τους ενδείκτες δυσλειτουργίας εάν οι οριακές τιμές OBD υπερβαίνονται ή εάν το σύστημα OBD δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις βασικές απαιτήσεις παρακολούθησης για το OBD που προβλέπει ο παρών κανονισμός·

γ) ειδικές τροποποιήσεις στον χειρισμό των πληροφοριών OBD ώστε να λειτουργεί ανεξάρτητα και ανάλογα με την τροφοδότηση του οχήματος είτε με βενζίνη είτε με αέριο·

δ) την έγκριση των αεριοκίνητων οχημάτων που εμφανίζουν περιορισμένο αριθμό εσουσιωδών ανεπαρκειών.

Για τους σκοπούς του στοιχείου β) του πρώτου εδαφίου, όταν οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν διαγνωστικά εργαλεία και εργαλεία δοκιμών σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 22900 Modular Vehicle Communication Interface (MVCI) και ISO 22901 Open Diagnostic Data Exchange (ODX) στα δίκτυα δικαιόχρησής τους, τα αρχεία ODX πρέπει να είναι προσβάσιμα από ανεξάρτητους φορείς μέσω του δικτυακού τόπου του κατασκευαστή.

Άρθρο 2β

Έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια

1. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, ο τελικός κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για την παροχή πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος όσον αφορά το δικό του κατασκευαστικό στάδιο(-α) και τη σύνδεση με το προηγούμενο στάδιο(-α).

Επιπροσθέτως, ο τελικός κατασκευαστής οφείλει να παρέχει στον δικτυακό του τόπο τις ακόλουθες πληροφορίες σε ανεξάρτητους φορείς:

α) διεύθυνση δικτυακού τόπου του κατασκευαστή(-ών) που ήταν υπεύθυνος(-οι) για το προηγούμενο στάδιο(-α)·

β) όνομα και διεύθυνση όλων των κατασκευαστών που ήταν υπεύθυνοι για το προηγούμενο στάδιο(-α)·

γ) αριθμός(-οί) έγκρισης τύπου του προηγούμενου σταδίου(-ων)·

δ) αριθμός κινητήρα.

2. Κάθε κατασκευαστής υπεύθυνος για ένα συγκεκριμένο στάδιο ή στάδια της έγκρισης τύπου είναι υπεύθυνος για την παροχή μέσω του δικτυακού του τόπου πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος σχετικά με το στάδιο(-α) της έγκρισης τύπου για το οποίο είναι υπεύθυνος και τη σύνδεση με το προηγούμενο στάδιο(-α).

3. Ο κατασκευαστής που είναι υπεύθυνος για ένα συγκεκριμένο στάδιο ή στάδια της έγκρισης τύπου παρέχει τις εξής πληροφορίες στον κατασκευαστή που είναι υπεύθυνος για το επόμενο στάδιο:

α) το πιστοποιητικό συμμόρφωσης σχετικά με το στάδιο(-α) για το (τα) οποίο(-α) είναι υπεύθυνος·

β) το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων του·

γ) τον αριθμό έγκρισης τύπου που αντιστοιχεί στο στάδιο(-α) για το οποίο είναι υπεύθυνος·

δ) τα έγγραφα που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ), όπως αυτά παρέχονται από τον (τους) κατασκευαστή(-ές) που εμπλέκεται(-ονται) στο προηγούμενο στάδιο(-α).

Κάθε κατασκευαστής εξουσιοδοτεί τον κατασκευαστή που είναι υπεύθυνος για το επόμενο στάδιο να διαβιβάσει τα έγγραφα που του έχουν παρασχεθεί στους κατασκευαστές που είναι υπεύθυνοι για τυχόν επόμενα στάδια και για το τελικό στάδιο.

Επιπροσθέτως, βάσει σύμβασης, ο κατασκευαστής που είναι υπεύθυνος για ένα συγκεκριμένο στάδιο ή στάδια της έγκρισης τύπου οφείλει:

α) να παράσχει στον κατασκευαστή που είναι υπεύθυνος για το επόμενο στάδιο πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος και σε πληροφορίες διεπαφής που αντιστοιχούν στο συγκεκριμένο στάδιο(-α) για το (τα) οποίο(-α) είναι υπεύθυνος·

β) να παράσχει, κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή που είναι υπεύθυνος για μετέπειτα στάδιο της έγκρισης τύπου, πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος και σε πληροφορίες διεπαφής που αντιστοιχούν στο (στα) συγκεκριμένο(-α) στάδιο(-α) για το (τα) οποίο(-α) είναι υπεύθυνος.

4. Ένας κατασκευαστής, συμπεριλαμβανομένου του τελικού κατασκευαστή, δύναται να χρεώσει τέλη σύμφωνα με το άρθρο 2στ μόνο όσον αφορά το (τα) συγκεκριμένο(-α) στάδιο(-α) για το (τα) οποίο(-α) είναι υπεύθυνος.

Ένας κατασκευαστής, συμπεριλαμβανομένου του τελικού κατασκευαστή, δεν θα χρεώνει τέλη για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη διεύθυνση δικτυακού τόπου ή τα στοιχεία επικοινωνίας οποιουδήποτε άλλου κατασκευαστή.

Άρθρο 2γ

Προσαρμογές πελάτη

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2α, εάν ο αριθμός των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που υπόκεινται σε συγκεκριμένη προσαρμογή πελάτη είναι κατώτερος των 250 μονάδων συνολικά παραγόμενων ανά τον κόσμο, οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης για την προσαρμογή πελάτη παρέχονται κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής.

Για τη συντήρηση και τον επαναπρογραμματισμό των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου όσον αφορά την προσαρμογή πελάτη, ο κατασκευαστής οφείλει να διαθέσει το αντίστοιχο ιδιόκτητο, εξειδικευμένο, διαγνωστικό εργαλείο ή εξοπλισμό δοκιμής σε ανεξάρτητους φορείς, όπως προβλέπεται και για τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής.

Οι προσαρμογές πελάτη καταχωρούνται στον δικτυακό τόπο με τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του κατασκευαστή και αναφέρονται στο πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος κατά την έγκριση τύπου.

2. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2015, εάν ο αριθμός των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων που υπόκεινται σε συγκεκριμένη προσαρμογή πελάτη είναι ανώτερος των 250 μονάδων ανά τον κόσμο, ο κατασκευαστής δύναται να παρεκκλίνει από την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 2α για την παροχή πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος μέσω ενός τυποποιημένου μορφοτύπου. Στην περίπτωση που ο κατασκευαστής κάνει χρήση της εν λόγω παρέκκλισης, οφείλει να παράσχει πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής.

3. Οι κατασκευαστές οφείλουν να καθιστούν το ιδιόκτητο εξειδικευμένο, διαγνωστικό εργαλείο ή εξοπλισμό δοκιμής για τη συντήρηση συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή τεχνικών μονάδων ειδικά προσαρμοσμένων για έναν πελάτη διαθέσιμο σε ανεξάρτητους φορείς μέσω πώλησης και μίσθωσης.

4. Ο κατασκευαστής οφείλει να αναφέρει στο πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος κατά την έγκριση τύπου τις προσαρμογές πελάτη για τις οποίες έχει γίνει παρέκκλιση από την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 2α σχετικά με την παροχή πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος μέσω τυποποιημένου μορφοτύπου, καθώς και οποιαδήποτε σχετική με αυτές ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου.

Οι προσαρμογές πελάτη και οποιαδήποτε ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου που σχετίζεται με αυτές παρατίθενται επίσης στον δικτυακό τόπο με τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του κατασκευαστή.

Άρθρο 2δ

Κατασκευαστές μικρού όγκου

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2α, οι κατασκευαστές των οποίων η παγκόσμια ετήσια παραγωγή ενός τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που υπόκειται στον παρόντα κανονισμό είναι κατώτερη των 250 μονάδων οφείλουν να παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής.

2. Το όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο και χωριστή τεχνική μονάδα που υπόκειται στην παράγραφο 1 αναφέρεται στον δικτυακό τόπο με τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του κατασκευαστή.

3. Η αρχή έγκρισης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με κάθε έγκριση τύπου που χορηγείται σε κατασκευαστές μικρού όγκου.

Άρθρο 2ε

Μεταφερόμενα συστήματα

1. Έως την 30ή Ιουνίου 2016, όσον αφορά τα μεταφερόμενα συστήματα που παρατίθενται στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος XVII, ο κατασκευαστής δύναται να παρεκκλίνει από την υποχρέωση επαναπρογραμματισμού των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παράρτημα XVII πρότυπα.

Η εν λόγω παρέκκλιση αναφέρεται στο πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος κατά τον χρόνο της έγκρισης τύπου.

Τα συστήματα για τα οποία ένας κατασκευαστής παρεκκλίνει από την υποχρέωση επαναπρογραμματισμού των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παράρτημα XVII πρότυπα παρατίθενται στον δικτυακό του τόπο με τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης.

2. Για τη συντήρηση και τον επαναπρογραμματισμό των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου στα μεταφερόμενα συστήματα για τα οποία ο κατασκευαστής παρεκκλίνει από την υποχρέωση επαναπρογραμματισμού των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο παράρτημα XVII πρότυπα, ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι το αντίστοιχο ιδιόκτητο εργαλείο ή εξοπλισμός δύναται να αγορασθεί ή να μισθωθεί από ανεξάρτητους φορείς.

Άρθρο 2στ

Τέλη πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος

1. Οι κατασκευαστές μπορούν να επιβάλλουν εύλογα και ανάλογα τέλη για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, ένα τέλος δεν είναι εύλογο ή ανάλογο όταν αποθαρρύνει την πρόσβαση, επειδή δεν λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός της χρήσης από τον ανεξάρτητο φορέα.

2. Οι κατασκευαστές καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων διαδραστικών υπηρεσιών, όπως επαναπρογραμματισμός ή τεχνική βοήθεια, σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, και τα τέλη πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια των 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.

Άρθρο 2ζ

Συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος

1. Μια αρχή έγκρισης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, είτε με δική της πρωτοβουλία, με βάση μια καταγγελία είτε βάσει αξιολόγησης εκ μέρους τεχνικής υπηρεσίας, να ελέγξει τη συμμόρφωση ενός κατασκευαστή με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, του παρόντος κανονισμού και των όρων του πιστοποιητικού πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.

2. Όταν μια αρχή έγκρισης αποφαίνεται ότι κατασκευαστής δεν έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, η αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει τη σχετική έγκριση τύπου λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την επανόρθωση της κατάστασης.

Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν αφαίρεση ή αναστολή της έγκρισης τύπου, πρόστιμα ή άλλα μέτρα που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

3. Η αρχή έγκρισης προβαίνει σε έλεγχο προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση του κατασκευαστή με τις υποχρεώσεις σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, σε περίπτωση που ανεξάρτητος φορέας ή εμπορική ένωση που εκπροσωπεί ανεξάρτητους φορείς υποβάλει καταγγελία στην αρχή έγκρισης.

4. Κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου, η αρχή έγκρισης μπορεί να ζητήσει από τεχνική υπηρεσία ή οποιονδήποτε άλλον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα να προβεί σε αξιολόγηση ώστε να εξακριβώσει εάν πληρούνται οι υποχρεώσεις αυτές.

Άρθρο 2η

Φόρουμ για την πρόσβαση σε πληροφορίες για οχήματα

Το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων που εκτελούνται από το φόρουμ για την πρόσβαση σε πληροφορίες για οχήματα που ιδρύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (*) εκτείνεται και στα οχήματα που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Βάσει αποδεικτικών στοιχείων περί εκούσιας ή ακούσιας κατάχρησης των πληροφοριών για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, το φόρουμ προτείνει στην Επιτροπή μέτρα για την πρόληψη της εν λόγω κατάχρησης των πληροφοριών.

(*) ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.»

3) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να λάβει έγκριση τύπου ΕΚ για ένα σύστημα κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων ως χωριστή τεχνική μονάδα, έγκριση τύπου ΕΚ για ένα όχημα με εγκεκριμένο σύστημα κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος ή έγκριση τύπου ΕΚ για ένα όχημα όσον αφορά τις εκπομπές και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης, ο κατασκευαστής οφείλει να αποδείξει, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος Ι, ότι τα οχήματα ή τα συστήματα κινητήρα υποβάλλονται σε δοκιμές και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 4 και 14 και στα παραρτήματα ΙΙΙ έως VIII, X, XIII, XIV και XVII. Ο κατασκευαστής οφείλει, επίσης, να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα IX.»·

β) εισάγονται οι κάτωθι παράγραφοι 1α, 1β και 1γ:

«1α. Εάν οι πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος δεν είναι διαθέσιμες ή δεν συμμορφώνονται με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, το άρθρο 2α και, κατά περίπτωση, τα άρθρα 2β, 2γ και 2δ του παρόντος κανονισμού και του παραρτήματος XVII του παρόντος κανονισμού, όταν υποβάλλεται η αίτηση για έγκριση τύπου, ο κατασκευαστής πρέπει να υποβάλει τις εν λόγω πληροφορίες εντός έξι μηνών από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 ή εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου, οποιαδήποτε από τις δύο είναι μεταγενέστερη.

1β. Οι υποχρεώσεις για παροχή πληροφοριών εντός των προθεσμιών που ορίζονται στην παράγραφο 1α ισχύουν μόνο εφόσον, μετά την έγκριση τύπου, το όχημα διατίθεται στο εμπόριο.

Όταν το όχημα διατίθεται στην αγορά πάνω από έξι μήνες μετά την έγκριση τύπου, οι πληροφορίες παρέχονται από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα διατίθεται στην αγορά.

1γ. Η αρχή έγκρισης μπορεί να θεωρήσει δεδομένο ότι ο κατασκευαστής έχει προβλέψει ικανοποιητικά μέτρα και διαδικασίες όσον αφορά την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, βάσει ολοκληρωμένου πιστοποιητικού πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχουν διατυπωθεί ενστάσεις, και ότι ο κατασκευαστής παρέχει το πιστοποιητικό εντός των περιόδων που ορίζονται στην παράγραφο 1α.

Εάν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν παρασχεθεί εντός της εν λόγω περιόδου, η αρχή έγκρισης λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση.»·

γ) η παράγραφος 15 διαγράφεται.

4) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«Άρθρο 5

Αίτηση για έγκριση ΕΚ τύπου ενός συστήματος κινητήρα ή μιας σειράς κινητήρων ως χωριστή τεχνική μονάδα όσον αφορά τις εκπομπές και την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης»·

β) στην παράγραφο 4, το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος·».

5) Στο άρθρο 6, ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Διοικητικές διατάξεις για έγκριση τύπου ΕΚ ενός συστήματος κινητήρα ή μιας σειράς κινητήρων ως χωριστή τεχνική μονάδα όσον αφορά τις εκπομπές και την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης».

6) Στο άρθρο 7 παράγραφος 4, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος·».

7) Στο άρθρο 14 παράγραφος 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) απαιτήσεις σχετικά με τη δοκιμή επίδειξης PEMS κατά την έγκριση τύπου και οποιεσδήποτε επιπρόσθετες απαιτήσεις όσον αφορά τις δοκιμές του οχήματος εκτός κύκλου εν χρήσει, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό·».

8) Στο άρθρο 15 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε συστήματα κινητήρα ή οχήματα με έγκριση τύπου ΕΚ, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 λαμβάνουν έγκριση τύπου ΕΚ ως χωριστές τεχνικές μονάδες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου και των άρθρων 1α, 16 και 17.».

9) Στο άρθρο 16, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο κατασκευαστής καταθέτει το πιστοποιητικό πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.».

10) Τα παραρτήματα I, II, III, VI, X, XI και XIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

11) Προστίθεται νέο παράρτημα XVII, το κείμενο του οποίου ορίζεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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, 23 Ιανουαρίου 2012.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Τα παραρτήματα I, II, III, VI, X, XI και XIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2. Απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση τύπου για περιορισμένη κλίμακα καυσίμων όταν πρόκειται για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο

Έγκριση για περιορισμένη κλίμακα καυσίμων χορηγείται με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που ορίζονται στα σημεία 1.2.1 έως 1.2.2.2.».

β) Το σημείο 5.3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.3.3. Η συμμόρφωση του σήματος ροπής της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου με τις απαιτήσεις των σημείων 5.2.2 και 5.2.3 θα αποδεικνύεται με τον μητρικό κινητήρα μιας σειράς κινητήρων κατά τον προσδιορισμό της ισχύος του κινητήρα σύμφωνα με το παράρτημα XIV και κατά την εκτέλεση της δοκιμής WHSC σύμφωνα με το παράρτημα III και της εργαστηριακής δοκιμής εκτός κύκλου κατά την έγκριση τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παραρτήματος VI.».

γ) Το ακόλουθο σημείο 5.3.3.1 εισάγεται μετά το σημείο 5.3.3:

«5.3.3.1. Η συμμόρφωση του σήματος ροπής της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου με τις απαιτήσεις των σημείων 5.2.2 και 5.2.3 θα αποδεικνύεται για κάθε μέλος της σειράς κινητήρων κατά τον προσδιορισμό της ισχύος του κινητήρα σύμφωνα με το παράρτημα XIV. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιούνται επιπρόσθετες μετρήσεις σε διάφορα σημεία λειτουργίας με μερικό φορτίο και στροφές κινητήρα (για παράδειγμα στις λειτουργίες του WHSC και σε ορισμένα επιπρόσθετα τυχαία σημεία).».

δ) Στο προσάρτημα 4, τα ακόλουθο μέρος 3 προστίθεται στα υποδείγματα του εγγράφου πληροφοριών:

«ΜΕΡΟΣ 3

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

16.	ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
16.1.	Διεύθυνση κύριου δικτυακού τόπου για πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος.
16.1.1.	Ημερομηνία από την οποία είναι διαθέσιμες (σε κάθε περίπτωση εντός 6 μηνών από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου)
16.2.	Όροι και προϋποθέσεις πρόσβασης στον δικτυακό τόπο
16.3.	Μορφότυπος των πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχήματος στις οποίες παρέχεται πρόσβαση μέσω του δικτυακού τόπου.»

ε) Στο προσάρτημα 5, στην προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου, εισάγεται το ακόλουθο σημείο 1.4.4 μετά το σημείο 1.4.3:

«1.4.4. *Δοκιμή επίδειξης PEMS*

Πίνακας 6α

Δοκιμή επίδειξης PEMS

Τύπος οχήματος (π.χ. M_3, N_3) και εφαρμογή (π.χ. ενιαίο ή αρθρωτό φορτηγό, αστικό λεωφορείο)						
Περιγραφή του οχήματος (π.χ. μοντέλο οχήματος, πρωτότυπο)						
Αποτελέσματα αποδοχής — απόρριψης ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	Μάζα PM
Συντελεστής συμμόρφωσης παραθύρου έργου						
Συντελεστής συμμόρφωσης παραθύρου μάζας CO_2						

Πληροφορίες διαδρομής	Αστικός δρόμος	Αγροτικός δρόμος	Αυτοκινητόδρομος
Επιμέρους χρονικές περίοδοι της διαδρομής που αντιστοιχούν σε λειτουργία σε αστικό δρόμο, αγροτικό δρόμο και αυτοκινητόδρομο όπως περιγράφεται στο σημείο 4.5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011			
Επιμέρους χρονικές περίοδοι της διαδρομής που αντιστοιχούν σε επιτάχυνση, επιβράδυνση, πορεία και στάση, όπως περιγράφεται στο σημείο 4.5.5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011			

	Κατώτατο	Ανώτατο
Μέση ισχύς παραθύρου έργου (%)		
Διάρκεια παραθύρου μάζας CO_2 (s)		
Παράθυρο έργου: ποσοστό έγκυρων παραθύρων		
Παράθυρο μάζας CO_2: ποσοστό έγκυρων παραθύρων		
Λόγος συνέπειας κατανάλωσης καυσίμου»		

στ) Στο προσάρτημα 7, στην προσθήκη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ, εισάγεται το ακόλουθο σημείο 1.4.4 μετά το σημείο 1.4.3:

«1.4.4. *Δοκιμή επίδειξης PEMS*

Πίνακας 6α

Δοκιμή επίδειξης PEMS

Τύπος οχήματος (π.χ. M_3, N_3) και εφαρμογή (π.χ. ενιαίο ή αρθρωτό φορτηγό, αστικό λεωφορείο)						
Περιγραφή του οχήματος (π.χ. μοντέλο οχήματος, πρωτότυπο)						
Αποτελέσματα αποδοχής — απόρριψης ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	Μάζα PM
Συντελεστής συμμόρφωσης παραθύρου έργου						
Συντελεστής συμμόρφωσης παραθύρου μάζας CO_2						

Πληροφορίες διαδρομής	Αστικός δρόμος	Αγροτικός δρόμος	Αυτοκινητόδρομος
Επιμέρους χρονικές περίοδοι της διαδρομής που αντιστοιχούν σε λειτουργία σε αστικό δρόμο, αγροτικό δρόμο και αυτοκινητόδρομο όπως περιγράφεται στο σημείο 4.5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011			
Επιμέρους χρονικές περίοδοι της διαδρομής που αντιστοιχούν σε επιτάχυνση, επιβράδυνση, πορεία και στάση, όπως περιγράφεται στο σημείο 4.5.5 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011			

	Κατώτατο	Ανώτατο
Μέση ισχύς παραθύρου έργου (%)		
Διάρκεια παραθύρου μάζας CO_2 (s)		
Παράθυρο έργου: ποσοστό έγκυρων παραθύρων		
Παράθυρο μάζας CO_2: ποσοστό έγκυρων παραθύρων		
Λόγος συνέπειας κατανάλωσης καυσίμου»		

2. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 10.1.12, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 10.1.12.5.1 έως 10.1.12.5.5:

«10.1.12.5.1. Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης που περιγράφεται στο σημείο 3.2.1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, συμπεριλαμβανομένης της κλίσης της καμπύλης παλινδρόμησης, m, του συντελεστή προσδιορισμού, r^2, και του σημείου τομής, b, του άξονα y της καμπύλης παλινδρόμησης.

10.1.12.5.2. Αποτέλεσμα του ελέγχου συμβατότητας των δεδομένων της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 3.2.2 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.

10.1.12.5.3. Αποτέλεσμα του ελέγχου συνέπειας της ειδικής κατανάλωσης καυσίμου πέδησης σύμφωνα με το σημείο 3.2.3 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, συμπεριλαμβανομένης της υπολογιζόμενης ειδικής κατανάλωσης καυσίμου πέδησης και του λόγου της υπολογιζόμενης ειδικής κατανάλωσης καυσίμου πέδησης από τη μέτρηση PEMS και της δηλωμένης ειδικής κατανάλωσης καυσίμου πέδησης για τη δοκιμή WHTC.

10.1.12.5.4. Αποτέλεσμα του ελέγχου συνέπειας του οδομέτρου σύμφωνα με το σημείο 3.2.4 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.

10.1.12.5.5. Αποτέλεσμα του ελέγχου συνέπειας της πίεσης περιβάλλοντος σύμφωνα με το σημείο 3.2.5 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.»

β) Στο προσάρτημα 1, τα ακόλουθα σημεία 4.3.1.1, 4.3.1.2 και 4.3.1.3 εισάγονται μετά το σημείο 4.3.1:

«4.3.1.1. Εάν το ποσοστό των έγκυρων παραθύρων είναι μικρότερο από 50 τοις εκατό, η αξιολόγηση δεδομένων πρέπει να επαναληφθεί με τη χρήση μεγαλύτερης διάρκειας παραθύρου. Αυτό επιτυγχάνεται με τη μείωση της τιμής 0,2 στον τύπο που αναφέρεται στο σημείο 4.3.1 κατά βήματα του 0,01 έως ότου το ποσοστό έγκυρων παραθύρων να ισούται ή να υπερβαίνει το 50 %.

4.3.1.2. Σε κάθε περίπτωση, η μειωμένη τιμή στον ανωτέρω τύπο δεν δύναται να είναι κατώτερη του 0,15.

4.3.1.3. Η δοκιμή καθίσταται άκυρη εάν το ποσοστό έγκυρων παραθύρων είναι κατώτερο του 50 % σε μέγιστη διάρκεια παραθύρου υπολογιζόμενη σύμφωνα με τα σημεία 4.3.1, 4.3.1.1 και 4.3.1.2.»

γ) Στο προσάρτημα 4, το σημείο 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Εάν δεν έχει επιτευχθεί ένα σημείο στην καμπύλη μέγιστης ροπής αναφοράς ως συνάρτηση των στροφών του κινητήρα κατά τη δοκιμή εκπομπών του ISC PEMS, ο κατασκευαστής δικαιούται να τροποποιήσει το φορτίο του οχήματος ή/και τη διαδρομή δοκιμής ανάλογα με τις ανάγκες προκειμένου να εκτελέσει την επίδειξη μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής εκπομπών του ISC PEMS.»

3. Στο παράρτημα III, εισάγεται το ακόλουθο σημείο 2.1.1. μετά το σημείο 2.1.:

«2.1.1. Οι απαιτήσεις για τη μέτρηση του αριθμού σωματιδίων ορίζονται στο παράρτημα 4Γ του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49.»

4. Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 6 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«6. ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΚΤΟΣ ΚΥΚΛΟΥ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ»

ii) το σημείο 6.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1.3. Η ενότητα 7.3 του παραρτήματος 10 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49 ερμηνεύεται ως εξής:

Δοκιμή εν χρήσει

Δοκιμή επίδειξης PEMS θα εκτελείται κατά την έγκριση τύπου μέσω δοκιμής του μητρικού κινητήρα σε όχημα με τη χρήση της διαδικασίας που περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.

Επιπρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με τη δοκιμή οχημάτων εν χρήσει θα προσδιοριστούν σε μεταγενέστερο στάδιο σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.»

iii) τα ακόλουθα σημεία 6.1.3.1 και 6.1.3.2 εισάγονται μετά το σημείο 6.1.3:

«6.1.3.1. Ο κατασκευαστής δύναται να επιλέξει το όχημα που θα χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή αλλά η επιλογή του οχήματος υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη της αρχής έγκρισης. Τα χαρακτηριστικά του οχήματος που θα χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή επίδειξης PEMS πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικά της κατηγορίας οχημάτων για τα οποία προορίζεται το σύστημα κινητήρα. Το όχημα δύναται να είναι πρωτότυπο όχημα.

6.1.3.2. Εφόσον ζητηθεί από την αρχή έγκρισης, δύναται να πραγματοποιηθεί δοκιμή σε ένα όχημα σε έναν πρόσθετο κινητήρα εντός της σειράς κινητήρων ή σε ισοδύναμο κινητήρα που αντιπροσωπεύει διαφορετική κατηγορία οχημάτων.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 1:

«Προσάρτημα 1

Δοκιμή επίδειξης PEMS κατά την έγκριση τύπου

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τη διαδικασία για τη δοκιμή επίδειξης PEMS κατά την έγκριση τύπου.

2. ΟΧΗΜΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Το όχημα που θα χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή επίδειξης PEMS πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της κατηγορίας οχημάτων στα οποία προορίζεται να εγκατασταθεί το σύστημα κινητήρα. Το όχημα δύναται να είναι πρωτότυπο όχημα ή προσαρμοσμένο όχημα παραγωγής.

2.2. Η διαθεσιμότητα και η συμμόρφωση της πληροφόρησης ροής δεδομένων της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου πρέπει να αποδεικνύεται (για παράδειγμα, σύμφωνα με τη διάταξη της ενότητας 5 του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού).

3. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. **Ωφέλιμο φορτίο οχήματος**

Το ωφέλιμο φορτίο οχήματος θα ισούται με το 50-60 % του μέγιστου ωφέλιμου φορτίου οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ.

3.2. **Συνθήκες περιβάλλοντος**

Η δοκιμή θα εκτελεστεί υπό τις συνθήκες περιβάλλοντος που περιγράφονται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος ΙΙ.

3.3. Η θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου του κινητήρα πρέπει να είναι σύμφωνη με το σημείο 4.3 του παραρτήματος ΙΙ.

3.4. **Καύσιμο, λιπαντικά και αντιδραστήριο**

Το λιπαντικό, το καύσιμο και το αντιδραστήριο για το σύστημα μετεπεξεργασίας των καυσαερίων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των σημείων 4.4 έως 4.4.3 του παραρτήματος ΙΙ.

3.5. **Απαιτήσεις διαδρομής και λειτουργικές απαιτήσεις**

Οι απαιτήσεις διαδρομής και λειτουργικές απαιτήσεις περιγράφονται στα σημεία 4.5 έως 4.6.8 του παραρτήματος ΙΙ.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

4.1. Η δοκιμή θα εκτελείται και τα αποτελέσματα της δοκιμής θα υπολογίζονται σύμφωνα με την ενότητα 6 του παραρτήματος ΙΙ.

5. ΕΚΘΕΣΗ

5.1. Μια τεχνική έκθεση που θα περιγράφει τη δοκιμή επίδειξης PEMS θα παρουσιάζει τις δραστηριότητες και τα αποτελέσματα και θα παρέχει τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

α) γενικές πληροφορίες που περιγράφονται στα σημεία 10.1.1 έως 10.1.1.14 του παραρτήματος ΙΙ·

β) επεξήγηση του λόγου για τον οποίο το (τα) όχημα(-τα) [1] που χρησιμοποιήθηκε(-αν) για τη δοκιμή δύναται να θεωρηθεί(-ούν) αντιπροσωπευτικό(-ά) της κατηγορίας οχημάτων για τα οποία προορίζεται το σύστημα κινητήρα·

γ) πληροφορίες σχετικά με τον εξοπλισμό δοκιμής και τα δεδομένα δοκιμής σύμφωνα με τα σημεία 10.1.3 έως 10.1.4.8 του παραρτήματος ΙΙ·

δ) πληροφορίες σχετικά με τον υπό δοκιμή κινητήρα, όπως περιγράφεται στα σημεία 10.1.5 έως 10.1.5.20 του παραρτήματος ΙΙ·

ε) πληροφορίες σχετικά με το όχημα που χρησιμοποιήθηκε για τη δοκιμή, όπως περιγράφεται στα σημεία 10.1.6 έως 10.1.6.18 του παραρτήματος ΙΙ·

στ) πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά διαδρομής, όπως περιγράφεται στα σημεία 10.1.7 έως 10.1.7.7 του παραρτήματος ΙΙ·

ζ) πληροφορίες σχετικά με τα στιγμιαία μετρούμενα και υπολογιζόμενα δεδομένα, όπως περιγράφονται στα σημεία 10.1.8 έως 10.1.9.24 του παραρτήματος ΙΙ·

η) Πληροφορίες σχετικά με τα μέσα και ολοκληρωμένα δεδομένα, όπως περιγράφονται στα σημεία 10.1.10 έως 10.1.10.12 του παραρτήματος ΙΙ·

θ) Αποτελέσματα αποδοχής-απόρριψης, όπως περιγράφονται στα σημεία 10.1.11 έως 10.1.11.13 του παραρτήματος ΙΙ·

ι) Πληροφορίες σχετικά με τις επιβεβαιώσεις δοκιμών, όπως περιγράφονται στα σημεία 10.1.12 έως 10.1.12.5 του παραρτήματος ΙΙ.».

(1) Όχημα ή οχήματα στην περίπτωση δευτερεύοντος κινητήρα.

5. το παράρτημα Χ τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.4.1, η τρίτη παράγραφος αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο κατασκευαστής δύναται είτε να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος και του παραρτήματος XIII του παρόντος κανονισμού ή να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις των παραρτημάτων XI και XVI του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.»·

β) το σημείο 2.4.2. τροποποιείται ως εξής:

i) η επικεφαλίδα διαγράφεται·

ii) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Ο κατασκευαστής δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει τις εναλλακτικές διατάξεις που προσδιορίζονται στο παρόν σημείο για περισσότερους από 500 κινητήρες ανά έτος.»·

γ) το στοιχείο 2.4.3 διαγράφεται·

δ) το προσάρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 2.2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.1. Προκειμένου να καταλήξει σε μια απόφαση έγκρισης της παρακολούθησης της απόδοσης που έχει επιλέξει ο κατασκευαστής, η αρμόδια για την έγκριση αρχή εξετάζει τις τεχνικές πληροφορίες που παρέχει ο κατασκευαστής.»·

ii) τα σημεία 2.2.2.1. και 2.2.2.2. αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«2.2.2.1. Η δοκιμή καταλληλότητας διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο που ορίζεται στην ενότητα 6.3.2 του παραρτήματος 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49.

2.2.2.2. Μετράται η μείωση της απόδοσης του υπό εξέταση κατασκευαστικού στοιχείου και στη συνέχεια χρησιμεύει ως το κατώτατο όριο απόδοσης για τον μητρικό κινητήρα της σειράς κινητήρων με σύστημα OBD.»·

iii) το σημείο 2.2.3. αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«2.2.3. Τα κριτήρια παρακολούθησης της απόδοσης που έχουν εγκριθεί για τον μητρικό κινητήρα θεωρείται ότι ισχύουν για όλα τα μέλη της σειράς κινητήρων με σύστημα OBD χωρίς περαιτέρω απόδειξη.»·

iv) τα ακόλουθα σημεία 2.2.4 και 2.2.4.1 εισάγονται μετά το σημείο 2.2.3:

«2.2.4. Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του κατασκευαστή και της αρχής έγκρισης, είναι δυνατή η προσαρμογή των κατώτατων ορίων απόδοσης σε διάφορα μέλη της σειράς κινητήρων με σύστημα OBD με στόχο την κάλυψη διαφορετικών παραμέτρων σχεδιασμού (παραδείγματος χάριν, μέγεθος ψυγείου EGR). Η εν λόγω συμφωνία βασίζεται σε τεχνικά στοιχεία που δείχνουν την ορθότητά της.

2.2.4.1. Κατόπιν αίτησης της αρχής έγκρισης, ένα δεύτερο μέλος της σειράς κινητήρων με σύστημα OBD δύναται να υποβληθεί στη διαδικασία έγκρισης που περιγράφεται στο σημείο 2.2.2.»·

v) το σημείο 2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3.1. Με σκοπό την απόδειξη της απόδοσης του συστήματος OBD του επιλεγμένου δείκτη ελέγχου μιας σειράς κινητήρων με σύστημα OBD, ένα φθαρμένο κατασκευαστικό στοιχείο θα κρίνεται κατάλληλο για τον μητρικό κινητήρα της σειράς κινητήρων με σύστημα OBD σύμφωνα με την ενότητα 6.3.2 του παραρτήματος 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49.»·

vi) το ακόλουθο σημείο 2.3.2 εισάγεται μετά το σημείο 2.3.1:

«2.3.2. Στην περίπτωση εκτέλεσης δοκιμής σε δεύτερο κινητήρα σύμφωνα με την ενότητα 2.2.4.1, το φθαρμένο κατασκευαστικό στοιχείο κρίνεται κατάλληλο σε αυτόν το δεύτερο κινητήρα σύμφωνα με την ενότητα 6.3.2 του παραρτήματος 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49.».

6. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

Στο προσάρτημα 1, η ακόλουθη νέα ενότητα προστίθεται στο υπόδειγμα του εγγράφου πληροφοριών:

«**ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

2.	ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
2.1.	Διεύθυνση κύριου δικτυακού τόπου για πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος.
2.1.1.	Ημερομηνία από την οποία είναι διαθέσιμες (σε κάθε περίπτωση εντός 6 μηνών από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου)
2.2.	Όροι και προϋποθέσεις πρόσβασης στον δικτυακό τόπο
2.3.	Μορφότυπος των πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχήματος στις οποίες παρέχεται πρόσβαση μέσω του δικτυακού τόπου.»

7. Το παράρτημα XIII τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.1, η τρίτη παράγραφος αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο κατασκευαστής δύναται είτε να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος και του παραρτήματος X του παρόντος κανονισμού ή να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις των παραρτημάτων XI και XVI του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.»·

β) το σημείο 4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2. Η διάταξη απεικόνισης του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (OBD) που περιγράφεται στο παράρτημα 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49 και αναφέρεται στο παράρτημα X του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για την ενεργοποίηση των οπτικών ενδείξεων που περιγράφονται στην ενότητα 4.1. Η προειδοποίηση δεν πρέπει να είναι όμοια με εκείνη που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς του OBD [δηλαδή ο δείκτης δυσλειτουργιών (MI)] ή άλλη συντήρηση του κινητήρα. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης ή των οπτικών ενδείξεων μέσω ενός εργαλείου σάρωσης χωρίς να έχει διορθωθεί η αιτία ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης. Οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης και των οπτικών ενδείξεων περιγράφονται στο προσάρτημα 2 του παρόντος παραρτήματος.»·

γ) στο σημείο 5.3, η πρώτη παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το σύστημα ήπιας προτροπής μειώνει τη μέγιστη διαθέσιμη ροπή του κινητήρα σε όλο το εύρος στροφών κινητήρα κατά 25 τοις εκατό μεταξύ των στροφών ροπής αιχμής και του σημείου διακοπής του ρυθμιστή στροφών, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα 3. Η μέγιστη διαθέσιμη μειωμένη ροπή του κινητήρα κάτω της ταχύτητας των στροφών ροπής αιχμής του κινητήρα, προτού επιβληθεί η μείωση της ροπής, δεν υπερβαίνει τη μειωμένη ροπή στην εν λόγω ταχύτητα.»·

δ) το σημείο 5.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.5. Το σύστημα προτροπής του οδηγού πρέπει να ενεργοποιείται όπως ορίζεται στις ενότητες 6.3, 7.3, 8.5 και 9.4.»·

ε) τα σημεία 6.3.1 και 6.3.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«6.3.1. Το σύστημα ήπιας προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.3 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, όταν η στάθμη της δεξαμενής αντιδραστηρίου είναι κάτω από το 2,5 % της ονομαστικής ολικής χωρητικότητάς της ή κάτω από ένα υψηλότερο ποσοστό κατ' επιλογήν του κατασκευαστή.

6.3.2. Το σύστημα αυστηρής προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.4 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής όταν αδειάσει η δεξαμενή αντιδραστηρίου (δηλαδή, το σύστημα δοσολογίας δεν είναι σε θέση να αντλήσει άλλο αντιδραστήριο από τη δεξαμενή) ή όταν η στάθμη φτάσει σε οποιοδήποτε σημείο κάτω του 2,5 % της ονομαστικής ολικής χωρητικότητας της δοκιμής σύμφωνα με τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή.»·

στ) τα σημεία 7.3.1 και 7.3.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«7.3.1. Το σύστημα ήπιας προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.3 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, αν η ποιότητα του αντιδραστηρίου δεν διορθωθεί εντός 10 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στην ενότητα 7.2.

7.3.2. Το σύστημα αυστηρής προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.4 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, αν η ποιότητα του αντιδραστηρίου δεν διορθωθεί εντός 20 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στην ενότητα 7.2.»·

ζ) τα σημεία 8.5.1 και 8.5.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«8.5.1. Το σύστημα ήπιας προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.3 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, εάν ένα σφάλμα στην κατανάλωση του αντιδραστηρίου ή μια διακοπή στη δοσολογία του αντιδραστηρίου δεν διορθωθεί εντός 10 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στις ενότητες 8.4.1 και 8.4.2.

8.5.2. Το σύστημα αυστηρής προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5,4 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, εάν ένα σφάλμα στην κατανάλωση του αντιδραστηρίου ή μια διακοπή στη δοσολογία του αντιδραστηρίου δεν διορθωθεί εντός 20 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στις ενότητες 8.4.1 και 8.4.2.»·

η) το σημείο 9.2.2.1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«9.2.2.1. Ένας ειδικός μετρητής ορίζεται για μια βαλβίδα του συστήματος EGR που υφίσταται παρακώλυση. Ο μετρητής βαλβίδων του συστήματος EGR πρέπει να μετράει τον αριθμό των ωρών λειτουργίας του κινητήρα κατά τις οποίες βεβαιώνεται πως είναι ενεργός οποιοσδήποτε DTC που συνδέεται με μια βαλβίδα του συστήματος EGR η οποία υφίσταται παρακώλυση.»·

θ) τα σημεία 9.4.1 και 9.4.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«9.4.1. Το σύστημα ήπιας προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.3 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, αν μια βλάβη που ορίζεται στην ενότητα 9.1 δεν διορθωθεί εντός 36 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στην ενότητα 9.3.

9.4.2. Το σύστημα αυστηρής προτροπής που περιγράφεται στην ενότητα 5.4 πρέπει να ενεργοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενότητας αυτής, αν μια βλάβη που ορίζεται στην ενότητα 9.1 δεν διορθωθεί εντός 100 ωρών λειτουργίας του κινητήρα από την ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης οδηγού που περιγράφεται στην ενότητα 9.3.»·

ι) το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 3.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.3. Με σκοπό την απόδειξη της ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης σε περίπτωση αστοχιών που μπορεί να οφείλονται σε παρεμβάσεις αλλοίωσης, όπως ορίζεται στην ενότητα 9 του παρόντος παραρτήματος, η επιλογή γίνεται σύμφωνα με τις εξής απαιτήσεις·»·

ii) τα στοιχεία α) και β) του σημείου 3.3.6.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) το σύστημα προειδοποίησης έχει ενεργοποιηθεί με ποσότητα διαθέσιμου αντιδραστηρίου μεγαλύτερη ή ίση με το 10 τοις εκατό της χωρητικότητας της δεξαμενής αντιδραστηρίου·

β) το σύστημα "συνεχούς" προειδοποίησης έχει ενεργοποιηθεί με ποσότητα διαθέσιμου αντιδραστηρίου μεγαλύτερη ή ίση με την τιμή που δηλώνει ο κατασκευαστής σύμφωνα με τις διατάξεις της ενότητας 6 του παρόντος παραρτήματος.»·

iii) το σημείο 3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4. Η ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης θεωρείται ότι έχει αποδειχθεί για περιστατικά σχετικά με τη στάθμη του αντιδραστηρίου εάν, στο τέλος της κάθε δοκιμής απόδειξης που εκτελείται σύμφωνα με την ενότητα 3.2.1 το σύστημα προειδοποίησης έχει ενεργοποιηθεί κατάλληλα.»·

iv) το ακόλουθο σημείο 3.5 εισάγεται μετά το σημείο 3.4:

«3.5. Η ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης θεωρείται ότι έχει αποδειχθεί για περιστατικά που προκαλούνται από τον DTC εάν, στο τέλος της κάθε δοκιμής απόδειξης που εκτελείται σύμφωνα με την ενότητα 3.2.1, το σύστημα προειδοποίησης έχει ενεργοποιηθεί κατάλληλα και ο DTC της επιλεγμένης αστοχίας έχει φτάσει στην κατάσταση που αναφέρεται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 2 του παρόντος παραρτήματος.»·

v) το σημείο 4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2. Η αλληλουχία δοκιμών πρέπει να αποδείξει την ενεργοποίηση του συστήματος προτροπής σε περίπτωση έλλειψης αντιδραστηρίου και σε περίπτωση μιας από τις αστοχίες που ορίζονται στις ενότητες 7, 8 ή 9 του παρόντος παραρτήματος.»·

vi) στο σημείο 4.3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) η αρμόδια για την έγκριση αρχή επιλέγει, επιπρόσθετα προς την έλλειψη αντιδραστηρίου, μία από τις αστοχίες που ορίζονται στις ενότητες 7, 8 ή 9 του παρόντος παραρτήματος η οποία έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για την απόδειξη του συστήματος προειδοποίησης·»·

vii) η εισαγωγική πρόταση του σημείου 4.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Επιπλέον, ο κατασκευαστής πρέπει να αποδείξει τη λειτουργία του συστήματος προτροπής υπό εκείνες τις συνθήκες αστοχίας που ορίζονται στις ενότητες 7, 8 ή 9 του παρόντος παραρτήματος οι οποίες δεν έχουν επιλεγεί για χρήση κατά τις δοκιμές απόδειξης που περιγράφονται στις ενότητες 4.1, 4.2 και 4.3.»·

viii) το σημείο 4.5.2 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4.5.2. Όταν το σύστημα ελέγχεται για την αντίδρασή του σε περίπτωση έλλειψης αντιδραστηρίου στη δεξαμενή, το σύστημα κινητήρα πρέπει να λειτουργεί έως ότου η ποσότητα διαθέσιμου αντιδραστηρίου φτάσει στο 2,5 % της ονομαστικής πλήρους χωρητικότητας της δεξαμενής ή στην τιμή που έχει δηλώσει ο κατασκευαστής σύμφωνα με την ενότητα 6.3.1 του παρόντος παραρτήματος στην οποία πρέπει να τίθεται σε λειτουργία το σύστημα ήπιας προτροπής.»·

ix) το σημείο 4.6.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.6.4. Η απόδειξη του συστήματος αυστηρής προτροπής πρέπει να θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί εάν, στο τέλος κάθε δοκιμής απόδειξης που εκτελείται σύμφωνα με τις ενότητες 4.6.2 και 4.6.3, ο κατασκευαστής έχει αποδείξει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή ότι ενεργοποιήθηκε ο σχετικός μηχανισμός περιορισμού ταχύτητας του οχήματος.»·

x) το σημείο 5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.2. Όταν ο κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση για έγκριση κινητήρα ή σειράς κινητήρων ως χωριστής τεχνικής μονάδας, ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το πακέτο τεκμηρίωσης της εγκατάστασης συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ενότητας 2.2.4 του παρόντος παραρτήματος όσον αφορά τα μέτρα που διασφαλίζουν ότι το όχημα, όταν χρησιμοποιείται επί της οδού ή αλλού, κατά περίπτωση, συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος περί αυστηρής προτροπής.»·

xi) το σημείο 5.4.2 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«5.4.2. Μία από τις αστοχίες που ορίζονται στις ενότητες 6 έως 9 του παρόντος παραρτήματος πρέπει να επιλεγεί από τον κατασκευαστή και πρέπει να εισαχθεί ή να προσομοιωθεί στο σύστημα κινητήρα, κατά τη συμφωνία που θα επέλθει μεταξύ του κατασκευαστή και της αρμόδιας για την έγκριση αρχής.»·

ια) στο προσάρτημα 2, η εισαγωγική πρόταση του σημείου 4.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος, το σύστημα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον πέντε μετρητές οι οποίοι να καταγράφουν τον αριθμό ωρών κατά τις οποίες έχει λειτουργήσει ο κινητήρας ενόσω το σύστημα έχει ανιχνεύσει οτιδήποτε από τα εξής:»·

ιβ) στο προσάρτημα 5, το σημείο 3.1 στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) τον αριθμό των κύκλων προθέρμανσης και τον αριθμό των ωρών λειτουργίας του κινητήρα από τη διαγραφή καταγεγραμμένων "πληροφοριών ελέγχου των NO_x" λόγω συντήρησης ή επισκευής·».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVII

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ OBD ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Το παρόν παράρτημα προβλέπει τεχνικές απαιτήσεις για τη δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD και τη λειτουργία και συντήρηση του οχήματος.

2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

2.1. Οι πληροφορίες για το σύστημα OBD και τη λειτουργία και συντήρηση του οχήματος που είναι διαθέσιμες μέσω δικτυακών τόπων πρέπει να πληρούν το κοινό πρότυπο που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009. Έως τη θέσπιση του προτύπου αυτού, οι κατασκευαστές θα παρέχουν πληροφορίες για το σύστημα OBD και τη λειτουργία και συντήρηση του οχήματος κατά τρόπο τυποποιημένο χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και τα συνεργεία επισκευής.

Όσοι ζητούν άδεια ανατύπωσης ή αναδημοσίευσης των πληροφοριών πρέπει να έρχονται σε άμεση επικοινωνία με τον σχετικό κατασκευαστή. Πληροφορίες διατίθενται επίσης για εκπαιδευτικούς σκοπούς, αλλά μπορούν να παρουσιάζονται με τη βοήθεια άλλων μέσων, διαφορετικών από τους δικτυακούς τόπους.

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.

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:

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

β) χρησιμοποιείται το πρότυπο https//ssl-tls (RFC4346)·

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

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

Το φόρουμ για την πρόσβαση στις πληροφορίες με τα οχήματα, που προβλέπεται στο άρθρο 2η, θα προσδιορίσει τις παραμέτρους εκπλήρωσης αυτών των απαιτήσεων σύμφωνα με τη στάθμη της τεχνικής. Οι ανεξάρτητοι φορείς λαμβάνουν έγκριση και άδεια για τον 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 γίνεται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22900-2 ή το πρότυπο SAE J2534 ή το πρότυπο TMC RP1210B, με τη χρήση μη ιδιόκτητου υλισμικού. Δύναται να χρησιμοποιηθεί επίσης δίκτυο Ethernet, σειριακό καλώδιο ή διεπαφή τοπικού δικτύου (LAN) και εναλλακτικά μέσα, όπως οπτικός δίσκος (CD), ψηφιακός βιντεοδίσκος (DVD) ή συσκευή μνήμης στερεάς κατάστασης για συστήματα παροχής πληροφοριών αναψυχής (π.χ. συστήματα πλοήγησης, τηλέφωνο), υπό την προϋπόθεση ότι δεν απαιτείται ιδιόκτητο λογισμικό (π.χ. οδηγοί ή plug-in) και υλισμικό επικοινωνίας. Για να πιστοποιηθεί η συμβατότητα της ειδικής αίτησης του κατασκευαστή και των διεπαφών στο σύστημα επικοινωνίας του οχήματος (VCI), που πληρούν το πρότυπο ISO 22900-2 ή το πρότυπο SAE J2534 ή το πρότυπο TMC RP1210B, 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 αυτήν την πιστοποίηση. Οι όροι του άρθρου 2στ παράγραφος 1 εφαρμόζονται στα τέλη για αυτή την πιστοποίηση ή τις πληροφορίες και το υλισμικό.

2.4. Οι απαιτήσεις της ενότητας 2.3 δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση επαναπρογραμματισμού διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας και συσκευής ελέγχου.

2.5. Όλοι οι DTC που συνδέονται με εκπομπές πρέπει να συμμορφώνονται με το παράρτημα X.

2.6. Όσον αφορά την πρόσβαση σε τυχόν πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος πέραν από εκείνες που αφορούν ασφαλή τμήματα του οχήματος, οι απαιτήσεις εγγραφής για χρήση του δικτυακού τόπου του κατασκευαστή από ανεξάρτητο φορέα πρέπει να αφορούν μόνο τις πληροφορίες εκείνες που είναι απαραίτητες ώστε να επιβεβαιώνεται ο τρόπος πληρωμής για την παροχή των πληροφοριών. Για πληροφορίες που αφορούν πρόσβαση σε ασφαλή τμήματα του οχήματος, ο ανεξάρτητος φορέας πρέπει να υποβάλλει πιστοποιητικό σύμφωνα με το πρότυπο ISO 20828 ώστε να δηλώνει την ταυτότητά του και τον οργανισμό στον οποίο ανήκει, ενώ ο κατασκευαστής αποκρίνεται με δικό του πιστοποιητικό σύμφωνα με το ISO 20828 ώστε να ενημερώνει τον ανεξάρτητο φορέα ότι επισκέπτεται νόμιμο δικτυακό τόπο του κατάλληλου κατασκευαστή. Και οι δύο πλευρές πρέπει να τηρούν μητρώο για τις πράξεις αυτού του είδους, υποδεικνύοντας τα οχήματα και τις τροποποιήσεις που υφίστανται βάσει της παρούσας διάταξης.

2.7. Οι κατασκευαστές υποδεικνύουν στους σχετικούς δικτυακούς τόπους με πληροφορίες επισκευής τον αριθμό της έγκρισης τύπου ανά μοντέλο.

2.8. Εάν το ζητήσει ο κατασκευαστής, για οχήματα κατηγορίας M_1, M_2, N_1 και N_2 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους και M_3 κατηγορίας I, κατηγορίας II και κατηγορίας A και κατηγορίας B, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2001/85/ΕΚ, με επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του προσαρτήματος 5 του παραρτήματος 1 και του παραρτήματος XIV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 θα θεωρείται αντίστοιχη με τη συμμόρφωση με το παρόν παράρτημα.

2.9. Η αρχή έγκρισης ενημερώνει την Επιτροπή για τις περιστάσεις σχετικά με κάθε έγκριση τύπου η οποία χορηγείται με βάση την ενότητα 2.8.

Προσάρτημα 1

Πιστοποιητικό του κατασκευαστή για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος

(Κατασκευαστής): …

(Διεύθυνση του κατασκευαστή): …

πιστοποιεί ότι

παρέχει πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο:

— άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και άρθρο 2α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011,

— άρθρο 4 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011,

— παράρτημα I προσάρτημα 4 ενότητα 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011,

— παράρτημα X, ενότητα 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011,

— παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.

όσον αφορά τους τύπους οχημάτων, κινητήρων και διατάξεων για τον έλεγχο της ρύπανσης που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που επισυνάπτεται στο παρόν πιστοποιητικό.

Εφαρμόζονται οι κάτωθι παρεκκλίσεις: Προσαρμογές πελάτη [1] — Μικρός όγκος [1] — Μεταφερόμενα συστήματα [1].

Η διεύθυνση του κύριου δικτυακού τόπου που παρέχει πρόσβαση στις κατάλληλες πληροφορίες, των οποίων η συμμόρφωση με τις ως άνω διατάξεις πιστοποιείται διά του παρόντος, παρατίθενται στον κατάλογο που επισυνάπτεται στο παρόν μαζί με τα στοιχεία επικοινωνίας του υπεύθυνου εκπροσώπου του κατασκευαστή, ο οποίος υπογράφει το παρόν.

Κατά περίπτωση: Ο κατασκευαστής πιστοποιεί διά του παρόντος ότι έχει συμμορφωθεί με την υποχρέωση του άρθρου 3 παράγραφος 1α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 να παράσχει τις κατάλληλες πληροφορίες για προηγούμενες εγκρίσεις των εν λόγω τύπων οχημάτων εντός διαστήματος έξι μηνών μετά την ημερομηνία χορήγησης της έγκρισης.

.....[Τόπος]

.....[Ημερομηνία]

[Υπογραφή] [Θέση]

[1] Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

Παραρτήματα:

— Διευθύνσεις δικτυακών τόπων

— Στοιχεία επικοινωνίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

στο πιστοποιητικό του κατασκευαστή για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος

Διευθύνσεις δικτυακών τόπων στις οποίες αναφέρεται το παρόν πιστοποιητικό:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

στο πιστοποιητικό του κατασκευαστή για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και συντήρηση του οχήματος

Στοιχεία επικοινωνίας του εκπροσώπου του κατασκευαστή στον οποίο αναφέρεται το παρόν πιστοποιητικό:

Προσάρτημα 2

Πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος

1. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στο παρόν προσάρτημα πρέπει να παρέχονται από τον κατασκευαστή του οχήματος προκειμένου να διευκολύνεται η κατασκευή συμβατών με το σύστημα OBD ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής.

2. Εφόσον ζητηθούν, οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε οποιονδήποτε κατασκευαστή κατασκευαστικού στοιχείου, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής, χωρίς διακρίσεις:

   — Περιγραφή του τύπου και του αριθμού των κύκλων προ-ρύθμισης που χρησιμοποιήθηκαν για την αρχική έγκριση τύπου του οχήματος.

   — Περιγραφή του τύπου του κύκλου επίδειξης του OBD που χρησιμοποιήθηκε κατά την αρχική έγκριση τύπου του οχήματος για το κατασκευαστικό στοιχείο που παρακολουθείται από το σύστημα OBD.

   — Λεπτομερές έγγραφο που περιγράφει όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία καλύπτονται από τη στρατηγική για την ανίχνευση βλάβης και την ενεργοποίηση του ενδείκτη δυσλειτουργίας (ΕΔ) (καθορισμένος αριθμός κύκλων οδήγησης ή στατιστική μέθοδος). Στο έγγραφο αυτό περιλαμβάνεται και κατάλογος συναφών δευτερευουσών παραμέτρων που ανιχνεύονται για κάθε κατασκευαστικό στοιχείο το οποίο παρακολουθείται από το σύστημα OBD και κατάλογος όλων των χρησιμοποιούμενων κωδικών εξόδου και μορφότυπων του συστήματος OBD (με επεξήγηση του καθενός) που συνδέονται με μεμονωμένα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος κίνησης τα οποία έχουν σχέση με τις εκπομπές και με μεμονωμένα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία δεν έχουν σχέση με τις εκπομπές, στην περίπτωση που η παρακολούθηση του κατασκευαστικού στοιχείου χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της ενεργοποίησης του ΕΔ. Ειδικότερα, στην περίπτωση τύπων οχημάτων που χρησιμοποιούν ζεύξη επικοινωνίας σύμφωνα με το πρότυπο ISO 15765-4 «Οδικά οχήματα — Διαγνωστικά δικτύων περιοχής ελεγκτήρων (CAN) — Μέρος 4: Απαιτήσεις για τα συστήματα που αφορούν τις εκπομπές», πρέπει να δίνεται λεπτομερής επεξήγηση για τα δεδομένα που αντιστοιχούν στην υπηρεσία $ 05, δοκιμή ID $ 21 έως FF, και για τα δεδομένα που αντιστοιχούν στην υπηρεσία $ 06, δοκιμή ID $00 έως FF, για κάθε υποστηριζόμενο ID παρακολούθησης του συστήματος OBD.

   Εάν χρησιμοποιούνται άλλα πρότυπα για το πρωτόκολλο επικοινωνίας, πρέπει να παρέχεται ισοδύναμη λεπτομερής επεξήγηση.

   Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να παρέχονται σε μορφή πίνακα, ως εξής:

   Κατασκευαστικό στοιχείο | Κωδικός βλάβης | Στρατηγική παρακολούθησης | Κριτήρια ανίχνευσης της βλάβης | Κριτήρια ενεργοποίησης του ΕΔ | Δευτερεύουσες παράμετροι | Προ-ρύθμιση | Δοκιμή επίδειξης |

   Καταλύτης | P0420 | Σήματα αισθητήρων οξυγόνου 1 και 2 | Διαφορά μεταξύ σημάτων αισθητήρα 1 και αισθητήρα 2 | 3ος κύκλος | Στροφές κινητήρα, φορτίο κινητήρα, ρύθμιση αέρας/καύσιμο, θερμοκρασία καταλύτη | Δύο κύκλοι τύπου 1 | Τύπος 1 |

3. **Πληροφορίες που απαιτούνται για την κατασκευή διαγνωστικών εργαλείων**

   Προκειμένου να διευκολύνεται η παροχή κοινών διαγνωστικών εργαλείων για επισκευαστές που αναλαμβάνουν πολλές μάρκες, οι κατασκευαστές οχημάτων καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 3.1, 3.2 και 3.3 μέσω των δικτυακών τόπων τους που αφορούν πληροφορίες επισκευής. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν όλες τις λειτουργίες των διαγνωστικών εργαλείων και όλους τους συνδέσμους προς πληροφορίες επισκευής και οδηγίες για την επίλυση προβλημάτων. Η πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές μπορεί να προϋποθέτει την καταβολή εύλογου τέλους.

3.1. *Πληροφορίες πρωτοκόλλου επικοινωνίας*

   Οι πληροφορίες που ακολουθούν πρέπει να παρέχονται σε αντιστοιχία προς κάθε μάρκα, μοντέλο και παραλλαγή, ή μέσω άλλου τρόπου προσδιορισμού των παραμέτρων του οχήματος όπως ο αριθμός αναγνώρισης οχήματος (VIN) ή αναγνωριστικά του οχήματος και των συστημάτων του:

   α) οποιοδήποτε συμπληρωματικό σύστημα πληροφοριών πρωτοκόλλου που είναι απαραίτητο για τη συμπλήρωση των διαγνωστικών εργαλείων, επιπλέον των προτύπων που ορίζονται στο σημείο 4.7.3 του παραρτήματος 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49 και συμπεριλαμβανομένων τυχόν πρόσθετων πληροφοριών πρωτοκόλλου για το υλικό ή το λογισμικό, της αναγνώρισης παραμέτρων, των λειτουργιών μεταφοράς, των απαιτήσεων «keep alive» ή των συνθηκών σφάλματος·

   β) λεπτομέρειες σχετικά με τη λήψη και την ερμηνεία όλων των κωδικών βλάβης που δεν συμφωνούν με τα πρότυπα που ορίζονται στο σημείο 4.7.3 του παραρτήματος 9Β του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49·

   γ) κατάλογος όλων των διαθέσιμων παραμέτρων δεδομένων σε απευθείας σύνδεση, συμπεριλαμβανομένης της κλιμακοποίησης και των πληροφοριών πρόσβασης·

   δ) κατάλογος όλων των διαθέσιμων λειτουργικών δοκιμών, συμπεριλαμβανομένης της ενεργοποίησης ή του ελέγχου διατάξεων και των μέσων πραγματοποίησής τους·

   ε) λεπτομέρειες σχετικά με την απόκτηση κάθε είδους πληροφορίας σχετικά με τα κατασκευαστικά στοιχεία και πληροφοριών κατάστασης, χρονοσήμαντρα, διαγνωστικοί κωδικοί βλάβης σε εκκρεμότητα και ακινητοποιημένα πλαίσια·

στ) επαναρρύθμιση των προσαρμοζόμενων παραμέτρων μάθησης, της κωδικοποίησης παραλλαγών και της διάταξης των ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων, καθώς και προτιμήσεις πελατών·

ζ) αναγνώριση της μονάδας ηλεκτρονικού ελέγχου και κωδικοποίηση παραλλαγών·

η) λεπτομερείς πληροφορίες για την επαναρρύθμιση του φωτισμού κατά τη λειτουργία·

θ) θέση του διαγνωστικού συνδέσμου και λεπτομέρειες συνδέσμου·

ι) κωδικός αριθμός κινητήρα.

3.2. *Δοκιμή και διάγνωση των κατασκευαστικών στοιχείων που παρακολουθούνται από το σύστημα OBD*

Απαιτούνται οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) περιγραφή των δοκιμών για την επιβεβαίωση της λειτουργικότητας, στο κατασκευαστικό στοιχείο ή στον συνολικό μηχανισμό του·

β) διαδικασία δοκιμής, συμπεριλαμβανομένων των παραμέτρων δοκιμής και πληροφοριών περί κατασκευαστικών στοιχείων·

γ) λεπτομέρειες σύνδεσης, συμπεριλαμβανομένης της μέγιστης και ελάχιστης ισχύος εισόδου και εξόδου και των τιμών οδήγησης και φόρτωσης·

δ) τιμές που αναμένονται υπό ορισμένες συνθήκες οδήγησης, συμπεριλαμβανομένης της βραδυπορείας·

ε) ηλεκτρικές τιμές για το κατασκευαστικό στοιχείο στη στατική και δυναμική κατάστασή του·

στ) τιμές λειτουργίας υπό αστοχία για κάθε ένα από τα παραπάνω ενδεχόμενα·

ζ) διαγνωστική ακολουθία της λειτουργίας υπό αστοχία, συμπεριλαμβανομένης της δενδροειδούς αναπαράστασης των σφαλμάτων και της απάλειψης της καθοδηγούμενης διαγνωστικής.

3.3. *Δεδομένα που απαιτούνται για την εκτέλεση της επισκευής*

Απαιτούνται οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) αρχικοποίηση της μονάδας ηλεκτρονικού ελέγχου και κατασκευαστικών στοιχείων (σε περίπτωση τοποθέτησης ανταλλακτικών)·

β) αρχικοποίηση νέων ή ανταλλακτικών μονάδων ηλεκτρονικού ελέγχου, κατά περίπτωση, μέσω τεχνικής (επανα-)προγραμματισμού.

Προσάρτημα 3

Κατάλογος μεταφερόμενων συστημάτων που καλύπτονται από το άρθρο 2ε

1. Κλιματικά συστήματα	α) συστήματα ελέγχου της θερμοκρασίας· β) σύστημα θέρμανσης ανεξάρτητο από τον κινητήρα· γ) σύστημα κλιματισμού ανεξάρτητο από τον κινητήρα.
2. Συστήματα για λεωφορεία και πούλμαν	α) συστήματα ελέγχου θυρών· β) συστήματα ελέγχου περιστροφικής πλάκας· γ) συστήματα ελέγχου εσωτερικού φωτισμού.»