

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG 566/2011/EU RENDELETE

(2011. június 8.)

a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendeletnek a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 4. cikke (4) bekezdésére, 5. cikke (3) bekezdésére és 8. cikkére,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (keretirányelv) <sup>(2)</sup> és különösen annak 39. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 715/2007/EK rendelet közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek (járművek) és pótkatrészek típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében, továbbá szabályokat állapít meg a használatban lévő járművek megfelelőségére, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.
- (2) A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehaj-

tásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> előírja, hogy a Bizottság új vizsgálati eljárást vezessen be a könnyű haszongépjárművek által kibocsátott részecskék tömegének és számának vizsgálatára.

- (3) A gépjárművek és pótkocsijuk világító és fényjelző berendezéseinek felszerelésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1976. július 27-i 76/756/EGK tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> biztonsági okokból előírja a nappali menetjelző lámpák használatát. A járművek működése közben állandó jelleggel bekapcsolt berendezések hatását megfelelően figyelembe kell venni a mért szennyezőanyag- és szén-dioxid- (CO<sub>2</sub>-) kibocsátásokon belül.
- (4) A dízel részecskeszűrőket (DFP), a fedélzeti diagnosztika vonatkozó küszöbértékét meghaladó értéktől függetlenül, az illetéktelen beavatkozás és a teljes meghibásodás kockázata miatt ellenőrizni kell.
- (5) Mivel az elektromos áramkörök ellenőrzése állandó jelleggel történik, a fedélzeti diagnosztikai rendszer használat közbeni működési arányára vonatkozó előírásokból a következő jelentésbe nem kell bekerülnie.
- (6) Mivel vezetés közben korlátozott gyakorisággal fordulnak elő olyan helyzetek, amelyek során a nyomásfokozó rendszer ellenőrzése vagy a hidegindítást igénylő ellenőrző funkciók működésbe léphetnek, ezek az ellenőrző funkciók különleges teljesítmény-előírásokat igényelnek.
- (7) Harmonizálásra szorulnak azok a statisztikai feltételek, amelyek bekövetkezése esetén a használat közbeni működési arányra vonatkozó előírásoknak való megfelelés értékelése eleve megtörténik.

<sup>(1)</sup> HL L 171., 2007.6.29., 1. o.<sup>(2)</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.<sup>(3)</sup> HL L 199., 2008.7.28., 1. o.<sup>(4)</sup> HL L 262., 1976.9.27., 1. o.

- (8) Meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek esetén a szelektív redukciós katalizátorrendszer használatkorlátozó rendszere működésbe lép, ha a nitrogén-oxid- (NO<sub>x</sub>-) kibocsátások közvetlen ellenőrzése során a szelektív redukciós katalizátorrendszerbe történő szakszerűtlen beavatkozást észlel.
- (9) A használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének rögzítését az ezen információk a közlekedésre való alkalmasság műszaki ellenőrzése során történő esetleges jövőbeli felhasználására való tekintettel tisztázni kell.
- (10) A kibocsátáscsökkentő számítógép szakszerűtlen beavatkozás elleni védelme az újítások következtében műszaki továbbfejlesztést igényel.
- (11) Az adatok rögzítése és továbbítása a kötelező fedélzeti diagnosztikai ellenőrzés lényeges részét képezi, amelyről állítólagos hiányosságok miatt nem szabad lemondani, különösen nem szisztematikus módon, amennyiben a gyártó bizonyos szabványokat választ a fedélzeti/külső kommunikációra.
- (12) A járműjavítási és -karbantartási információk piacán a hatékony verseny biztosítása, valamint annak tisztázása érdekében, hogy a vonatkozó információk kiterjednek-e azokra az adatokra, amelyeket a javítókon kívül az egyéb független gazdasági szereplőknek is a rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy a független járműjavító és -karbantartó műhelyek piacának egésze versenyezni tudjon a hivatalos forgalmazókkal, függetlenül attól, hogy a járműgyártó közvetlenül bocsátja-e a hivatalos forgalmazók és a szervizek rendelkezésére az említett információkat, a 715/2007/EK rendelet szerint biztosítandó információk további pontosítást igényelnek.
- (13) Noha az arányosság elvére való tekintettel a járműgyártók nem kényszeríthetők arra, hogy kizárólag a 715/2007/EK rendelet és végrehajtási aktusai alkalmazásában harmadik féltől gyűjtsenek adatokat az egyedi járművek módosításairól, a verseny biztosítása érdekében a járműjavítási és -karbantartási piacon a független gazdasági szereplőknek ugyanúgy meg kell kapniuk a járműalkatrészekre vonatkozó legfrissebb adatokat, mint a hivatalos forgalmazóknak és szervizeknek.
- (14) A munkaegységek fontos műszaki javítási és karbantartási információt jelentenek a független gazdasági szereplők számára. Annak egyértelművé tétele, hogy a 715/2007/EK rendelet 6. cikkének rendelkezései a munkaegységekre is vonatkoznak, várhatóan kereskedelmi biztonságot teremt a piaci szereplők számára.
- (15) Amennyiben a járműgyártók úgy döntenek, hogy a javítási és karbantartási bejegyzéseket a továbbiakban nem kézzelfogható formátumban tartják nyilván – amelyeket a járművek tulajdonosai független szervizek számára is hozzáférhetővé tehetnek annak érdekében, hogy ők is be tudják jegyezni az elvégzett javítási és karbantartási munkát – a járműben, hanem a járműgyártó központi adatbázisában tárolják, ezek a bejegyzések a járművek tulajdonosainak beleegyezésével a független szerviz számára is hozzáférhetőek kell, hogy legyenek annak érdekében, hogy a szerviz továbbra is teljes nyilvántartást vezethessen az elvégzett javítási és karbantartási munkákról, és hogy a járművek tulajdonosainak egyetlen dokumentum alakjában legyen igazolásuk minden ilyen munkáról.
- (16) Az innovatív fejlesztések megengedése és a költségtakarékosság érdekében nagyobb rugalmasságot kell biztosítani a jármű vezérlőegységének újraprogramozása, valamint a járműgyártók és a független gazdasági szereplők közötti adatsere terén.
- (17) Biztosítani kell, hogy a 715/2007/EK rendelet és a 692/2008/EK rendelet kibocsátásokkal kapcsolatos előírásaival egyenértékű, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) vonatkozó előírása szerint jóváhagyott azon járműveket, amelyek teljesítik az említett rendeleteknek az információk hozzáférhetőségére vonatkozó előírásait, a 715/2007/EK rendelet szerint, közigazgatási terhek nélkül hagyják jóvá.
- (18) Mivel jelenleg nem létezik egységes strukturált eljárás a járműalkatrészekre vonatkozó adatok járműgyártók és független gazdasági szereplők közötti cseréjére, ezért ennek az adatszerének az alapelveit ki kell dolgozni. Az adatsere szabványos formátumára vonatkozó leendő közös strukturált eljárást az Európai Szabványügyi Bizottságnak (CEN) hivatalosan kell kidolgoznia; a CEN megbízása nem határozza meg előre az említett szabvány részletességét. A CEN által végzett munkának a járműgyártók és a független gazdasági szereplők érdekeit és igényeit egyaránt szolgálnia kell, továbbá a meglévő informatikai infrastruktúra igénybevétele érdekében olyan megoldásokat is meg kell vizsgálnia, mint például a pontosan meghatározott metaadatkészletekkel leírt, nyílt adatformátumok.
- (19) A 715/2007/EK rendeletet és a 692/2008/EK rendeletet következőképpen ennek megfelelően módosítani kell.
- (20) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 6. cikk az alábbiak szerint módosul:

a) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben említett információk tartalmaznak a következőket:

a) egyértelmű jármű-azonosítás;

b) szervizkönyvek, ideértve a javítási és karbantartási bejegyzéseket;

- c) műszaki kézikönyvek;
- d) alkatrészekre és hibaazonosításra vonatkozó információk (például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti értékei);
- e) bekötési vázlatok;
- f) diagnosztikai hibakódok (a gyártóra jellemző kódokat is beleértve);
- g) a járműtípusra vonatkozó szoftverkalibrációs azonosítási szám;
- h) a védett eszközökre és berendezésekre vonatkozó, valamint azok révén szolgáltatott információk;
- i) az adatok rögzítésére vonatkozó információk, valamint a kétirányú felügyeleti és vizsgálati adatok; és
- j) szabványos munkaegységek vagy a javítási és karbantartási feladatok időtartama, ha ezeket akár közvetlenül, akár harmadik félen keresztül a gyártó hivatalos forgalmazói és szervizei rendelkezésére bocsátják.”
- b) A szöveg a következő (8) bekezdéssel egészül ki:
- „(8) Amennyiben a járművek javítási és karbantartási bejegyzéseit a járműgyártó központi adatbázisában vagy egy, az ő nevében létrehozott központi adatbázisban tárolják, a 692/2008/EK bizottsági rendelet (\*) XIV. mellékletének 2.2. pontja szerint akkreditált és engedélyezett független szervizek számára a hivatalos forgalmazókra vagy szervizekre vonatkozókkal megegyező feltételek mellett térítésmentes hozzáférést kell biztosítani az említett bejegyzésekhez, annak érdekében, hogy információkat vihessenek be az általuk elvégzett javításról és karbantartásról.
- (\*) HL L 199., 2008.7.28., 1. o.”
2. A 7. cikkben a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(2) A gyártók a járműjavítási és -karbantartási információkat – az olyan tranzakciós szolgáltatásokat is beleértve, mint az újraprogramozás vagy a műszaki segítségnyújtás – óránkénti, napi, havi és éves időtartamra kötelesek hozzáférhetővé tenni, az információk hozzáférési díja a hozzáférés időtartama szerint változik. Az időalapú hozzáférés mellett a gyártók tranzakciónkénti hozzáférést is felkínálhatnak, amely esetében a díjak számlázása tranzakciónként, és nem a hozzáférés időtartama alapján történik. Ha a gyártó mindkét hozzáférési rendszert alkalmazza, a független szervizek választanak az időalapú vagy a tranzakciónkénti hozzáférési rendszer között.”
3. Az I. mellékletben az 1. táblázat 1. és 2. jegyzetét, valamint a 2. táblázat 1., 2. és 5. jegyzetét el kell hagyni.
2. cikk
- A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:
1. A 2. cikk a következő 33. ponttal egészül ki:
- „33. »hidegindítás«: a motor hűtőfolyadékának hőmérséklete (vagy azzal egyenértékű hőmérséklet) a motor indításakor legfeljebb 35 °C, és legfeljebb 7 K-nel magasabb a motor indításakor mérhető környezeti hőmérsékletnél (amennyiben ismert).”
2. A 6. cikk (1) bekezdése a következő negyedik és ötödik albekezdéssel egészül ki:
- „A vonatkozó előírások akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:
- a) a 13. cikkben foglalt előírások teljesülnek;
- b) a járművet a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 06. módosítássorozata, a 101. sz. előírás 01. módosítássorozata és kompressziós gyújtású jármű esetében a 03. módosítássorozattal módosított 24. sz. előírás III. része alapján hagyták jóvá.
- A negyedik albekezdésben hivatkozott esetben a 14. cikk rendelkezéseit is alkalmazni kell.”
3. A 10. cikk (1) bekezdése a következő harmadik és negyedik albekezdéssel egészül ki:
- „A vonatkozó előírások akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:
- a) a 13. cikkben foglalt előírások teljesülnek;
- b) a szennyezéscsökkentő cserekomponenst a 103. sz. ENSZ-EGB előírás alapján hagyták jóvá.
- A harmadik albekezdésben hivatkozott esetben a 14. cikk rendelkezéseit is alkalmazni kell.”
4. A 13. cikk (9) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „(9) A rendelet létrehozza a jármű-információkhoz való hozzáférés fórumát (a továbbiakban: fórum).
- A fórum mérlegelni fogja, hogy az információkhoz való hozzáférés érinti-e a járműlopások csökkentésében elért haladást, és ajánlásokat készít az információkhoz való hozzáférésre vonatkozó előírások fejlesztésére. A fórum kiemelt feladata, hogy tanácsot adjon a Bizottságnak egy olyan eljárás bevezetésével kapcsolatban, amely során akkreditált szervezetek független gazdasági szereplőket hagynak jóvá, illetve engedélyezik számukra, hogy hozzáférjenek a járműbiztonsági információkhoz.
- A Bizottság dönthet úgy, hogy a fórumon folytatott megbeszéléseket és azok eredményeit bizalmasan kezeli.”
5. Az I., III., IV., VIII., IX., XI., XII., XIV., XVI. és XVIII. melléklet e rendelet I. melléklete szerint módosul.
6. A II. melléklet helyébe az e rendelet II. melléklete szerinti szöveg lép.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. június 8-án.

a Bizottság részéről  
az elnök  
José Manuel BARROSO

---

## I. MELLÉKLET

**A 692/2008/EK rendelet egyes mellékleteinek módosítása**

1. Az I. melléklet az alábbiak szerint módosul:

a) A 2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.1. Kibocsátásszabályozó számítógéppel felszerelt járműnek rendelkeznie kell a gyártó által nem engedélyezett módosításokat megakadályozó funkciókkal. A gyártó akkor engedélyezhet módosításokat, ha azok a jármű diagnosztikájához, szervizeléséhez, ellenőrzéséhez, feljavításához vagy javításához szükségesek. Az átprogramozható számítógépes programoknak és működési paramétereknek védetteknek kell lenniük az illetéktelen beavatkozással szemben, és legalább olyan szintű védelmet kell biztosítaniuk, mint a 2001. március 15-i kiadású ISO 15031-7 szabvány (SAE J2186, 1996. október) rendelkezéseinek. Minden kivethető kalibrálási memóriachipet tokozva, leplombált tartóban kell elhelyezni vagy elektronikus algoritmusokkal kell védeni, és biztosítani kell, hogy ezeket csak speciális eszközökkel és különleges eljárásokkal lehessen kicserélni. Csak a kibocsátási kalibrációval vagy a járműlopás elleni védekezéssel közvetlenül kapcsolatos funkciók kaphatnak ilyen védelmet.”

b) Az I.2.4. ábra helyébe a következő ábra lép:

A típusjávahagyáshoz és kiterjesztésekhez szükséges vizsgálati követelmények alkalmazása

	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is								Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	
	Egyfajta üzemanyag				Kétfajta üzemanyag <sup>(1)</sup>			Rugalmas üzemanyag-felhasználás <sup>(1)</sup>	Rugalmas üzemanyag-felhasználás	Egyfajta üzemanyag
Referencia-üzemanyag	Benzin (E5)	PB-gáz	Földgáz/ biometán	Hidrogén	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Dízel (B5)	Dízel (B5)
					PB-gáz	Földgáz/ biometán	Hidrogén	Etanol (E85)	Biodízel	
Gáznemű szennyező anyagok (1. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen
Részecskék tömege és száma (1. típusú mérés)	Igen	—	—		Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen
Alapjárat kibocsátások (2. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (mindkét üzemanyag)	—	—
Kibocsátások a forgattyúházból (3. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (benzin)	—	—
Párolgási kibocsátások (4. típusú mérés)	Igen	—	—		Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (benzin)	—	—
Tartósság (5. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (benzin)	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen
Kibocsátások kis hőmérsékleten (6. típusú mérés)	Igen	—	—		Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (mindkét üzemanyag) <sup>(3)</sup>		
Használatban lévő járművek megfelelősége	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak benzin) <sup>(2)</sup>	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen
Fedélzeti diagnosztika	Igen	Igen	Igen		Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen

	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is							Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is		
	Egyfajta üzemanyag				Kétfajta üzemanyag <sup>(1)</sup>			Rugalmas üzemanyag-felhasználás <sup>(1)</sup>	Rugalmas üzemanyag-felhasználás	Egyfajta üzemanyag
CO <sub>2</sub> -kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen
Füst opacitása	—	—	—		—	—	—	—	Igen (csak B5) <sup>(2)</sup>	Igen

<sup>(1)</sup> Egy kétfajta üzemanyaggal működő jármű és egy rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű kombinációja esetén mindkét vizsgálati követelménynek teljesülnie kell.

<sup>(2)</sup> Ez a rendelkezés ideiglenes, a biodízelle és a hidrogénre vonatkozó további követelményekre vonatkozóan a későbbiekben készül javaslat.

<sup>(3)</sup> Benzinnel csak a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (6) bekezdésében megállapított időpontok előtt kell a vizsgálatot elvégezni. Ezen időpontok után a vizsgálatot mindkét üzemanyaggal el kell végezni. A IX. melléklet B. részében meghatározott E75 vizsgálati referencia-üzemanyagot kell alkalmazni.”

- c) A 3. függelékben a 3.4.8. pont helyébe a következő pont lép:  
 „3.4.8. A jármű hatósugara elektromos hajtás esetén: ..... km (a 101. sz. ENSZ-EGB előírás 9. melléklete szerint)”
- d) A 4. függelék 3.2. pontjának helyébe a következő szöveg lép:  
 „3.2. A 3.1. pontban említett weboldal elérhetőségének feltételei (azaz meddig érhető el az információk, az elérhetőség óránkénti, napi, havi, éves és tranzakciónkénti díja): .....”
- e) A 6. függelékben szereplő 1. táblázat magyarázata a következővel egészül ki:  
 „»Euro 5b« kibocsátási előírás = a teljes »Euro 5« kibocsátási előírás, beleértve a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit.  
 »Euro 6b« kibocsátási előírás = a teljes »Euro 6« kibocsátási előírás, beleértve a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit.  
 »Euro 5« OBD előírás = »Euro 5« OBD alapelőírás, kivéve a használat közbeni működési arányt (IUPR), a NO<sub>x</sub>-ellenőrzést a benzinüzemű járműveknél és a dízelre vonatkozó szigorított részecskékibocsátási küszöbértékeket.  
 »Euro 6« OBD előírás = a teljes »Euro 6« OBD előírás.”

2. A III. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A 3.1. pont helyébe a következő pont lép:  
 „3.1. A műszaki előírások megegyeznek a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. mellékletében szereplő előírásokkal, a 3.2–3.12. pontokban felsorolt kivételekkel. A 715/2007/EK rendelet 10. cikke (6) bekezdésének második mondatában megállapított dátumoktól kezdődően a részecskék tömegét és a részecskék számát a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 05. módosítássorozata 07. kiegészítése 4a. mellékletének 6. szakaszában megállapított kibocsátásvizsgálati eljárással kell meghatározni, ugyanezen dokumentum 4.4., illetve 4.5. szakaszában leírt vizsgálati berendezés alkalmazásával.”
- b) A 3.4. pont a következő szöveggel egészül ki:  
 „Etanol esetében (E75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0,886 g/l”;
- c) A 3.8. pontban lévő táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Üzemanyag	X
Benzin (E5)	13,4
Dízel (B5)	13,5
PB-gáz	11,9
Földgáz/biométán	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7”

- d) A 3.10. pont a következő szöveggel egészül ki:  
 „Q<sub>THC</sub> = 0,886 etanol (E75) esetében”
- e) A szöveg a következő, új 3.14. ponttal egészül ki:  
 „3.14. A 2008/89/EK bizottsági irányelv (\*) 2. cikkében megállapított dátumoktól kezdődően a járműnek a 48. sz. ENSZ-EGB előírás (\*\*) 2. szakaszában meghatározott nappali menetjelző lámpáit a vizsgálati ciklus alatt be kell kapcsolni. A vizsgált járművet a típusjóváhagyásra benyújtott jármű által képviselt csoportba tartozó járművekre a gyártó által felszerelt nappali menetjelző lámparendszerek közül a legnagyobb áramfogyasztású nappali menetjelző lámparendszerrel kell felszerelni. A gyártónak erről megfelelő műszaki dokumentációt kell benyújtania a típusjóváhagyó hatósághoz.

(\*) HL L 257., 2008.9.25., 14. o.

(\*\*) HL L 135., 2008.5.23., 1. o.”

3. A IV. melléklet 1. függelékének 2.2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. Az 5.3.7.3. szakaszban leírt atomszámárányok a következőképpen értendők:



Hcv = hidrogén/szén atomszámarány

- benzin (E5) esetében: 1,89
- PB-gáz esetében: 2,53
- földgáz/biométán esetében: 4,0
- etanol (E85) esetében: 2,74
- etanol (E75) esetében: 2,61

Ocv = oxigén/szén atomszámarány

- benzin (E5) esetében: 0,016
- PB-gáz esetében: 0,0
- földgáz/biométán esetében: 0,0
- etanol (E85) esetében: 0,39
- etanol (E75) esetében: 0,329

4. A VIII. melléklet 2.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. A 83. sz. ENSZ-EGB előírás 5.3.5.2. szakaszában hivatkozott határértékek a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 4. táblázatában megállapított határértékeként értendők.”

5. A IX. melléklet B. részének végén „A referencia-üzemanyag specifikációját el kell készíteni a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (6) bekezdésében említett időpontok előtt” szöveg helyébe a következő táblázat lép:

„Paraméter	Mértékegység	Határértékek (1)		Mérési módszer (2)
		minimum	maximum	
Kísérleti oktánszám (RON)		95	—	EN ISO 5164
Motoroktánszám (MON)		85	—	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m <sup>3</sup>	jegyzőkönyv		EN ISO 12185
Gőznyomás	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Kéntartalom (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oxidációs stabilitás	perc	360	—	EN ISO 7536
Gyantamaradék (oldószerrel kimosva)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Megjelenés: környezeti hőmérsékleten, illetve 15 °C hőmérsékleten (amelyik nagyobb) kell meghatározni.		Áttetsző és világos, lebegő vagy lecsapódott szennyeződésektől láthatóan mentes		Szemrevételezés
Etanol és nagyobb szénatomszámú alkoholok (7)	térf.%	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Nagyobb szénatomszámú alkoholok (C <sub>3</sub> -C <sub>8</sub> )	térf.%	—	2	
Metanol		—	0,5	
Benzin (3)	térf.%	a többi		EN 228
Foszfor	mg/l	0,30 (6)		ASTM D 3231 EN 15487
Víztartalom	térf.%	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Paraméter	Mértékegység	Határértékek <sup>(1)</sup>		Mérési módszer <sup>(2)</sup>
		minimum	maximum	
Szervetlen kloridok	mg/l	—	1	ISO 6227 – EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Rézszalagos korrózió (3 óra 50 °C-on)	Osztályozás	1. osztály		EN ISO 2160
Savasság (ecetsavként – CH <sub>3</sub> COOH)	tömeg%		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Szén-hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén-oxigén arány		jegyzőkönyv		

(1) A specifikációban szereplő értékek »valódi értékek«. A határértékek megállapításánál az »Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában« című ISO 4259 szabvány feltételeit alkalmazták. A legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget vették figyelembe. A felső és alsó érték meghatározásához a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget használták. E technikai okokból szükséges eljárástól függetlenül az üzemanyaggyártóknak a nulla értékre kell törekedniük ott, ahol a megadott legnagyobb érték 2R, a felső és alsó határértékek megadásakor pedig az átlagértékre. Ha nem egyértelmű, hogy egy üzemanyag megfelel-e a specifikáció követelményeinek, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

(2) Vita esetén a vita rendezésére és az eredményeknek a mérési módszer pontossága alapján való értelmezésére az EN ISO 4259 szabványban leírt eljárások alkalmazandók.

(3) A kéntartalommal illető nemzeti viták esetén az EN 228 szabvány nemzeti mellékletében szereplő hivatkozáshoz hasonlóan az EN ISO 20846 szabványt vagy az EN ISO 20884 szabványt kell alkalmazni.

(4) Meg kell adni az 6. típusú méréshez használt üzemanyag tényleges kéntartalmát.

(5) Az ölmoztalan benzin részaránya úgy határozható meg, hogy 100-ból levonjuk a víz és az alkoholok százalékos részarányának összegét.

(6) Ehhez a referencia-üzemanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

(7) Az EN 15376 szabvány specifikációjának megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-üzemanyaghoz.”

6. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg a következő, új 2.14. ponttal egészül ki:

„2.14. A 83. sz. ENSZ-EGB előírás 11. mellékletének 3.3.5. szakaszától eltérve, 2011. szeptember 1-jétől az önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátáscsökkentő rendszerbe beépített részecskecsapdát mindig figyelemmel kell kísérni legalább a teljes meghibásodás vagy az eltávolítás szempontjából, amennyiben ez utóbbi a vonatkozó határértékeket meghaladó kibocsátást eredményez. Minden olyan meghibásodás szempontjából is figyelemmel kell kísérni, amely a fedélzeti diagnosztikai rendszer vonatkozó küszöbértékeit meghaladó kibocsátást eredményez.”

b) A 3.3. pont helyébe a következő pont lép:

„3.3. A jóváhagyó hatóság nem fogad el hiányossággal kapcsolatos kérelmet, ha valamely előírt diagnosztikai ellenőrzés vagy az ellenőrzéssel összefüggő adatok kötelező rögzítése és továbbítása teljes egészében hiányzik.”

c) Az 1. függelék a következőképpen módosul:

i. A 3.1.7. és 3.1.8. pont helyébe a következő pontok lépnek:

„3.1.7. A gyártónak egy fedélzeti diagnosztikai családban a használat közbeni működési arány ellenőrzésének funkciójával ellátott első járműtípus forgalomba hozatala után legkésőbb tizennyolc hónappal, majd azt követően másfél évente bizonyítania kell a jóváhagyó hatóságnak és kérésre a Bizottságnak, hogy ezek a statisztikai feltételek az e függelék 3.6. pontja szerint a fedélzeti diagnosztikai rendszerbe tartozó összes ellenőrzés tekintetében teljesülnek. E pont alkalmazásában az Unióban 1 000-nél több regisztrációval rendelkező azon fedélzeti diagnosztikai családok esetében, amelyekből a mintavételi időszak alatt mintát kell venni, a II. mellékletben leírt eljárást kell követni az e függelék 3.1.9. pontjában foglalt rendelkezések sérelme nélkül.

A II. mellékletben megállapított követelményeken kívül és a II. melléklet 2. pontjában leírt ellenőrzés eredményeitől függetlenül az engedélyt kiadó jóváhagyó hatóság a II. melléklet 1. függelékében leírt, használat közbeni működési arány vizsgálatához megfelelő számú, véletlenszerűen kiválasztott esetben elvégzi a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálatát. A »megfelelő számú, véletlenszerűen kiválasztott eset« azt jelenti, hogy az e melléklet 3. pontjában megállapított követelmények nem teljesítése és a az audit céljára szolgáló manipulált, hamis vagy nem reprezentatív adatok szolgáltatása tekintetében ez az intézkedés visszatartó erővel bír. Amennyiben semmilyen különleges körülmény

nem merül fel, és a típusjóváahagyó hatóság sem tud ilyet bizonyítani, a használat közbeni működési arány vizsgálata a típusjóváahagyásban részesült fedélzeti diagnosztikai családok véletlenszerűen kiválasztott 5 %-án elegendőnek tekintendő e követelménynek való megfeleléshez. Ebből a célból a típusjóváahagyó hatóságok a fedélzeti diagnosztikai családok kétszeri vizsgálatának csökkentése érdekében megállapodást köthetnek a gyártóval, feltéve, hogy ezek a megállapodások nem gyengítik az e melléklet 3. pontjában megállapított követelményeknek való meg nem felelés felderítése érdekében maga a típusjóváahagyó hatóság által végrehajtott, a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzés visszatartó erejét. A tagállamok által a felügyeleti ellenőrző programok során gyűjtött adatok felhasználhatók a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzéshez. A típusjóváahagyó hatóságok kérésre átadják a Bizottságnak és más típusjóváahagyó hatóságoknak az auditokra és a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló, véletlenszerűen elvégzett ellenőrzésekre vonatkozó adatokat, beleértve a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló, véletlenszerűen elvégzett ellenőrzések tárgyát képező esetek kiválasztására alkalmazott módszertant.

3.1.8. A gyártónak a vizsgálandó járművek teljes mintájára vonatkozóan meg kell adnia az illetékes hatóságoknak a fedélzeti diagnosztikai rendszer által az e függelék 3.6. pontja szerint kiadandó, a használat közbeni működésre vonatkozó összes adatot, a vizsgált jármű azonosításával és a vizsgált járműveknek a flottából való kiválasztására alkalmazott módszertannal együtt. Kérésre a jóváahagyást megadó típusjóváahagyó hatóság ezeket az adatokat és a statisztikai értékelés eredményét a Bizottság és más jóváahagyó hatóságok rendelkezésére bocsátja.”

ii. Az 1. függelék a következő, új 3.1.10. ponttal egészül ki:

„3.1.10. A 3.1.6. pont előírásainak való meg nem felelés, melyet az e függelék 3.1.7. vagy 3.1.9. pontjában leírt vizsgálatok igazolnak, jogsértésnek tekintendő, amelyre a 715/2007/EK rendelet 13. cikkében megállapított szankciók alkalmazandók. Ez a hivatkozás nem korlátozza az említett szankciók alkalmazását a 715/2007/EK rendelet vagy e rendelet egyéb olyan rendelkezéseinek megsértésére, amelyek nem hivatkoznak kifejezetten a 715/2007/EK rendelet 13. cikkére.”

iii. Az 1. függelék 3.3.2. pontja a következő, új e) és f) ponttal egészül ki:

„e) Az egyéb ellenőrző rutinok nevezőinek megnövekedésére vonatkozó követelmények sérelme nélkül a következő komponenseket ellenőrző rutinok nevezőinek akkor és csak akkor kell növekedniük, ha a menetciklus hidegindítással kezdődött:

i. folyadék- (olaj-, motor-hűtőfolyadék, üzemanyag, SCR-reagens) hőmérséklet-érzékelők;

ii. a tiszta levegő (környezeti levegő, beszívott levegő, töltőlevegő, szívócső) hőmérsékletére irányuló érzékelők;

iii. a kipufogógáz (kipufogógáz-visszavezetés/-hűtés, kipufogógáz turbófeltöltése, katalizátor) hőmérsékletére irányuló érzékelők.

f) A feltöltőnyomást szabályozó rendszert ellenőrző rutinok nevezőinek akkor kell növekedniük, ha az összes alábbi feltétel teljesül:

i. ha a nevezőre vonatkozó általános feltételek teljesülnek;

ii. ha a feltöltőnyomást szabályozó rendszer legalább 15 másodpercig működik.”

iv. Az 1. függelékben a 3.6.2. pont helyébe a következő pont lép:

„3.6.2. Olyan konkrét komponensek vagy rendszerek esetében, melyekhez több olyan ellenőrző rutin is tartozik, amelyek adatait e pont szerint ki kell adni (például az 1. oxigénérzékelő-telepnek lehet több ellenőrző rutinja az érzékelők válaszára vagy az érzékelők más jellemzőjére), a fedélzeti diagnosztikai rendszernek az áramkör rövidzárlatát vagy megszakadását figyelő ellenőrző rutinok kivételével minden egyes ellenőrző rutin számlálóját és nevezőjét külön követnie kell, és csak azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének értékét kell kiadnia, amelyiknek a számaránya. Ha két vagy több ellenőrző rutinnak azonosak a számarányai, akkor a fedélzeti diagnosztikai rendszernek az adott komponens vonatkozásában azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének értékét kell kiadnia, amelyiknek a legnagyobb a nevezője.”

7. A XII. melléklet a következőképpen módosul:

a) a 2.3. pont helyébe a következő pont lép:

„2.3. A 101. sz. ENSZ-EGB-előírás 5.2.4. szakasza a következőképpen értendő:

1. Sűrűség: a mérésekhez használt üzemanyag sűrűsége az ISO 3675 szabvány szerinti vagy más hasonló módszerrel mérve. Benzín, dízel, biodízel és etanol (E85 és E75) esetében a 15 °C-on mért sűrűséget kell használni; PB-gáz és földgáz/biométán esetében pedig az alábbi rögzített sűrűségértéket kell használni:

PB-gáz esetében 0,538 kg/liter;

földgáz esetében 0,654 kg/m<sup>3</sup> (³).

2. A hidrogén/szén/oxigén arányra a következő rögzített értékeket kell használni:

benzin esetében C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub>,

dízel esetében C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub>,

PB-gáz (cseppfolyósított szénhidrogén gázok) esetében C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub>,

földgáz és biometán esetében CH<sub>4</sub>,

etanol esetében (E85) C<sub>1</sub>H<sub>2,74</sub>O<sub>0,385</sub>,

etanol (E75) esetében C<sub>1</sub>H<sub>2,61</sub>O<sub>0,329</sub>.”

b) A melléklet a következő, új 3.5. ponttal egészül ki:

„3.5. A jármű CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának meghatározására szolgáló vizsgálati ciklus alatt a III. melléklet 3.14. pontjának rendelkezéseit kell alkalmazni.”

8. A XIV. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.1. pont a következő szöveggel egészül ki:

„A független gazdasági szereplők számára könnyen hozzáférhető adatbázisban rendelkezésre kell bocsátani a jármű minden olyan részére vonatkozó információt, amelyet – a jármű-azonosító szám (vehicle identification number, VIN), valamint bármely más kritérium, mint például a tengelytáv, motorteljesítmény, felszereltség vagy választható tartozékok alapján meghatározhatóan – a járműgyártó beépített a járműbe és a járműgyártó által hivatalos szervizpartnereinek, forgalmazóinak vagy harmadik félnek kínált pótalkatrészekkel az eredeti alkatrész termékazonosító száma alapján kicserélhető.

Az említett adatbázisban szerepelnie kell a jármű-azonosító számoknak, az eredeti alkatrészek termékazonosító számának, az eredeti alkatrészek hivatalos megnevezésének, az érvényességi adatoknak (az érvényesség kezdő- és záródátuma), a beszerelési adatoknak és adott esetben a szerkezeti jellemzőknek.

Az adatbázisban tárolt információkat rendszeresen frissíteni kell. A frissítéseknek tartalmazniuk kell különösen az egyes járművek gyártást követő valamennyi módosítását, amennyiben ezek az információk a hivatalos forgalmazók rendelkezésére állnak.”

b) A 2.2. és a 2.3. pont helyébe a következő pontok lépnek:

„2.2. A hivatalos forgalmazók és szervizek által használt járműbiztonsági funkciókhoz való hozzáférést biztonságtechnikai védelem alatt biztosítani kell a független gazdasági szereplők számára is, a következő követelményeknek megfelelően:

- i. az adatsere során biztosítani kell az adatok bizalmas jellegét, integritását és illetéktelen hozzáférés elleni védelmét;
- ii. a [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346) szabványt kell alkalmazni;
- iii. a független gazdasági szereplők és a gyártók kölcsönös hitelesítésére az ISO 20828 szabvány szerinti biztonsági tanúsítványokat kell alkalmazni;
- iv. a független gazdasági szereplő saját kulcsát biztonságos hardverrel kell védeni.

A 13. cikk (9) bekezdésében említett jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma meghatározza azokat a paramétereket, amelyekkel a legkorszerűbben lehet teljesíteni ezeket a követelményeket.

A független gazdasági szereplőknek ehhez jóváhagyást és engedélyt kell szerezniük olyan dokumentumok alapján, amelyek igazolják, hogy legális üzleti tevékenységet végeznek, és e téren büntetlen előéletűek.

2.3. A 2010. augusztus 31. után gyártott járművek vezérlőegységeinek átprogramozását a típusjóváhagyás dátumától függetlenül az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabvány szerint kell végezni. A gyártóspecifikus alkalmazás és az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabványnak megfelelő jármű-kommunikációs interfészek (vehicle communication interface, VCI) kompatibilitásának igazolására a gyártó vagy felkínálja az egyedi fejlesztésű VCI-k hitelesítését, vagy rendelkezésre bocsátja a szükséges információkat és bérbe adja a különleges hardvert, amellyel a VCI gyártója saját maga el tudja végezni a hitelesítést. A hitelesítésért vagy az információkért és hardverért fizetendő díjakra a 715/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételek alkalmazandók.

A 2010. szeptember 1. előtt gyártott járművek esetében a gyártó vagy az ISO 22900 vagy az SAE J2534 szabványnak megfelelő teljes újraprogramozást, vagy saját fejlesztésű eszközeinek értékesítése vagy bérbeadása révén történő újraprogramozást kínálhat fel. Ez utóbbi esetben a független gazdasági szereplőknek megkülönböztetésmentesen, haladéktalanul és arányosan kell hozzáférést biztosítani, és az eszközt használható formában kell rendelkezésre bocsátani. Az említett eszközökhöz való hozzáférésért fizetendő díjakra a 715/2007/EK rendelet 7. cikkében megállapított rendelkezések alkalmazandók.”

c) A 2.8. pont helyébe a következő pont lép:

„2.8. A gyártónak a javítási és karbantartási információkat tartalmazó weboldalhoz való hozzáférésért méltányos és arányos óránkénti, napi, havi, éves és tranzakciónkénti díjat kell megállapítania.”

9. A XVI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 6.2. pont a következő szöveggel egészül ki:

„Ennek a pontnak az alkalmazásában ilyen helyzetek feltételezhetően akkor következnek be, ha a jármű túllépi a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatában megadott vonatkozó NO<sub>x</sub>-kibocsátási határérték 1,5-szeresét. Kivételes esetben az e rendelet XI. mellékletének 2.3.2. pontjában megadott átmeneti Euro 6 diagnosztikai küszöbértékek szerint jóváhagyott jármű esetében ilyen helyzetek feltételezhetően akkor következnek be, ha a jármű legalább 100 mg-mal túllépi a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott vonatkozó NO<sub>x</sub>-kibocsátási határértéket. Az említett követelményeknek való megfelelés igazolását célzó vizsgálat alatt a NO<sub>x</sub>-kibocsátás legfeljebb 20 %-kal haladhatja meg az első és a második mondatban szereplő értékeket.”

b) A 7.1. pont helyébe a következő pont lép:

„7.1. Az erre a pontra történő hivatkozás azt jelenti, hogy a rendszernek el kell mentenie a nem törölhető paraméterazonosítókat (PID), amelyek meghatározzák a használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének okát és működésének idején a jármű által megtett távolságot. A járműnek a paraméterazonosítót legalább 800 napig vagy 30 000 lefutott kilométerig meg kell őriznie. A paraméterazonosítónak általános célú kiolvasóval elérhetőnek kell lennie a szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján keresztül a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 11. melléklete 1. függeléké 6.5.3.1. szakaszának, valamint az e rendelet XI. melléklete 1. függeléké 2.5. pontjának rendelkezései szerint. A 17. cikkben említett dátumoktól kezdődően a paraméterazonosítóban tárolt információt legalább 300 napos vagy 10 000 km-es pontossággal a jármű azon kumulált működési idejéhez kell kapcsolni, amely alatt az esemény bekövetkezett.”

10. A XVIII. mellékletben a 3.4.8. pont helyébe a következő pont lép:

„3.4.8. A jármű hatósugara elektromos hajtás esetén: ..... km (a 101. sz. ENSZ-EGB előírás 9. melléklete szerint)”.

## II. MELLÉKLET

## „II. MELLÉKLET

**HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE**

1. BEVEZETÉS
- 1.1. Ez a melléklet az e rendelet szerint típusjóvá hagyást kapott járművek kipufogócsőből származó kibocsátásának és fedélzeti diagnosztikai rendszerének (beleértve az IUPR<sub>M</sub>-et) használat közbeni megfelelésére vonatkozó előírásokat állapítja meg.
2. A HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ELLENŐRZÉSE
- 2.1. A használatban lévő járművek megfelelésének a jóváhagyó hatóság által történő ellenőrzése a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (1) és (2) bekezdésében, és az ezen irányelv X. mellékletének 1. és 2. pontjában a gyártási eljárások megfelelésére vonatkozóan meghatározottakhoz hasonló eljárásokkal a gyártó rendelkezésére álló információk alapján történik. A jóváhagyó hatóságtól és a tagállamok által végzett felügyeleti vizsgálatokból származó információk kiegészíthetők a gyártó által a használat közbeni megfigyelésről szolgáltatott jelentéseket.
- 2.2. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzési eljárása az e melléklet 2. függelékének 9. pontjában említett ábrán és (csak a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében) a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. függelékének 4/2. ábráján látható. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzési eljárását e melléklet 3. függeléke írja le.
- 2.3. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzéséhez szolgáltatott információk részeként a jóváhagyó hatóság kérésére a gyártó a típusjóváhagyáskor elfogadott formátumban tájékoztatja a típusjóváhagyó hatóságot a garanciális igénybejelentésekről, a garanciális javításokról és a fedélzeti diagnosztikai rendszer szervizeléskor rögzített hibáiról. Az információknak részletesen kell tartalmazniuk a kibocsátással kapcsolatos komponensek és rendszerek észlelt hibáinak gyakoriságát és lényegét. Az e rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében meghatározott időszak alatt mindegyik járműmodellre évente legalább egyszer be kell adni egy ilyen tájékoztatást.
- 2.4. **A használatban lévő járműcsalád kipufogócsőből származó kibocsátásait meghatározó paraméterek**

A használatban lévő járműcsaládot olyan alapvető tervezési paraméterekkel lehet meghatározni, amelyek a járműcsaládba tartozó járművek tekintetében azonosak. Ennek megfelelően azok a járműtípusok, amelyeknek az alábbi paraméterei azonosak, vagy a megadott tőrészhatárokon belül azonosak, ugyanahhoz a használatban lévő járműcsaládhoz tartozónak tekinthetők:
- 2.4.1. égési folyamat (kétütemű/négütemű/forgó ciklus);
- 2.4.2. hengerek száma;
- 2.4.3. hengerek elrendezése (soros, V elrendezésű, sugárirányú, vízszintesen egymással szemben levő, egyéb. A hengerek dőlése vagy iránya nem tartozik a kritériumok közé);
- 2.4.4. üzemanyag-adagolás módja (például közvetett vagy közvetlen befecskendezés);
- 2.4.5. hűtőrendszer típusa (levegő, víz, olaj);
- 2.4.6. levegőbeszívás módja (feltöltés nélküli, feltöltéses);
- 2.4.7. az üzemanyag, amelynek használatára a motort tervezték (benzin, dízel, földgáz, PB-gáz stb.). Kétfajta üzemanyaggal működő járművek egy csoportba vehetők csak egyfajta üzemanyaggal működő járművekkel, ha az egyik üzemanyag közös;
- 2.4.8. a katalizátoros átalakító típusa (háromutas katalizátor, NO<sub>x</sub>-csapda, szelektív redukciós katalizátor, NO<sub>x</sub>-katalizátor vagy más(ok));
- 2.4.9. a részecskecsapda típusa (van vagy nincs);
- 2.4.10. kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs, hűtött vagy hűtés nélküli); és
- 2.4.11. a családon belüli legnagyobb motor hengerűrtartalma mínusz 30 %.
- 2.5. **Az információkra vonatkozó előírások**

A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzését a gyártó által szolgáltatott információk alapján a jóváhagyó hatóság végzi. Az információknak különösen a következőket kell tartalmazniuk:
- 2.5.1. a gyártó neve és címe;
- 2.5.2. a gyártó által szolgáltatott információk által lefedett területekre vonatkozóan a gyártó által meghatalmazott képviselő neve, címe, telefon- és telefonszáma, valamint e-mail címe;
- 2.5.3. a járműnek a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő modellneve(i);
- 2.5.4. adott esetben a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműtípusok felsorolása, azaz a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében a 2.4. pont szerinti használatban lévő járműcsaládcsoport, illetve a fedélzeti diagnosztika és az IUPR<sub>M</sub> tekintetében a fedélzeti diagnosztika szerinti járműcsalád a XI. melléklet 2. függeléke szerint;

- 2.5.5. a használatban lévő járműcsaládba tartozó, e járműtípusokra vonatkozó jármű-azonosító szám (VIN) kódjai (VIN-előtag);
- 2.5.6. a használatban lévő járműcsaládon belüli járműtípusokra vonatkozó típusjóváhagyások száma, beleértve értelem-szerűen az összes kiterjesztés és helyszíni javítás/visszahívás (átalakítás) számát;
- 2.5.7. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járművek típusjóváhagyásaira vonatkozóan a kiterjesztések, helyszíni javítások/visszahívások részletes ismertetése (a jóváhagyó hatóság kérésére);
- 2.5.8. az az időszak, amelyről a gyártó az információkat gyűjtötte;
- 2.5.9. a gyártó által szolgáltatott információk által lefedett járműgyártási időszak (például a 2007-es naptári év során gyártott járművek);
- 2.5.10. a gyártó által a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére alkalmazott eljárás, beleértve a következőket:
- a járművek helyének meghatározására használt módszer;
  - a járművek kiválasztásának és elutasításának kritériumai;
  - a programhoz használt vizsgálat típusok és eljárások;
  - a használatban lévő járműcsalád gyártó általi elfogadásának/elutasításának kritériumai;
  - az(ok) a földrajzi terület(ek), ahol a gyártó az információkat gyűjtötte;
  - az alkalmazott mintaméret és mintavételi terv;
- 2.5.11. a használatban lévő járművek gyártó által lefolytatott megfelelőségi ellenőrzésének eredményei, beleértve az alábbiakat:
- a programba felvett járművek azonosítása (függetlenül attól, hogy a járművet vizsgálták-e). Az azonosításnak a következőket kell tartalmaznia:
    - a modell neve,
    - a jármű-azonosító szám (VIN),
    - a jármű hatósági rendszáma,
    - a gyártás időpontja,
    - a használat földrajzi területe (ha ismert),
    - a felszerelt gumibroncsok (csak a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében);
  - a jármű mintába történő bevétele elutasításának indokolása;
  - a mintában lévő összes jármű üzemi előzményei (beleértve bármilyen átalakítást);
  - a mintában lévő összes jármű javítási előzményei (ha ismertek);
  - mérési adatok, beleértve az alábbiakat:
    - a mérés/letöltés időpontja,
    - a mérés/letöltés helye,
    - a jármű kilométeróráján kijelzett távolság;
  - mérési adatok csak a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében:
    - a méréshez használt üzemanyag specifikációi (például referencia-üzemanyag vagy kereskedelemben kapható üzemanyag),
    - mérési feltételek (hőmérséklet, páratartalom, teljesítménymérő fékpad ellensúlya),
    - a fékpad beállításai (például teljesítményérték),
    - mérési eredmények (járműcsaládonként legalább három különböző járműre);
  - mérési adatok kizárólag az ellenőrző rutin használat közbeni működési aránya ( $IUPR_M$ ) tekintetében:
    - a járműből letöltött összes előírt adat,
    - minden olyan ellenőrző rutin tekintetében, amelynek az adatait ki kell adni, az  $IUPR_M$  használat közbeni működési arány;
- 2.5.12. a fedélzeti diagnosztikai rendszer kijelzései;

2.5.13. az ellenőrző rutin használat közbeni működési arányára (IUPR<sub>M</sub>) vonatkozó mintavétel tekintetében a következők:

- a XI. melléklet 1. függelékének 3.1.4. és 3.1.5. pontja szerint minden egyes ellenőrző rutin tekintetében az összes kiválasztott jármű használat közbeni működési arányának (IUPR<sub>M</sub>) az átlaga,
- azon kiválasztott járművek százaléka, amelyeknél az ellenőrző rutin használat közbeni működési aránya legalább akkora, mint a XI. melléklet 1. függelékének 3.1.4. és 3.1.5. pontja szerint az ellenőrző rutinra vonatkozó minimumérték.

### 3. JÁRMŰVEK KIVÁLASZTÁSA A HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ELLENŐRZÉSÉHEZ

3.1. A gyártó által összegyűjtött információknak elegendően átfogónak kell lennie annak biztosítására, hogy a használat közbeni működést a szokásos használati körülmények között értékelni lehessen. A gyártónak a mintát legalább két olyan tagállamból kell összeállítania, ahol a járművek működési viszonyai jelentősen különböznek (kivéve, ha a járművet csak egy tagállamban értékesítik). A tagállamok kiválasztásakor olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint az üzemanyagok különbözősége, a környezeti viszonyok, az átlagos sebesség a közúton, valamint a városi és a lakott területen kívüli közlekedés megoszlása.

A fedélzeti diagnosztika használat közbeni működési arányának (IUPR<sub>M</sub>) vizsgálatakor csak az 1. függelék 2.2.1. pontjában szereplő kritériumokat teljesítő járműveket lehet bevinni a vizsgált mintába.

3.2. A minta összeállítása során a tagállamok kiválasztásakor a gyártó választhat járműveket egy olyan tagállamból, amelyet különösen reprezentatívnak tart. Ebben az esetben a gyártónak igazolnia kell a típusjóvá hagyást megadó hatóságnak, hogy a kiválasztás reprezentatív (például az Unión belül az adott járműcsaládnak éves szinten ez a legnagyobb felvevő piaca). Ha a 3.5. pont szerint egy járműcsalád esetében egynél több mintát kell vizsgálni, akkor a második és harmadik mintában lévő járműveknek az első mintában lévőtől eltérő működési körülményeket kell tükrözniük.

3.3. A kibocsátásmérések végezhetőek olyan vizsgálati létesítményben, amely nem azon a piacon, vagy nem abban a régióban van, ahonnan a járműveket kiválasztották.

3.4. A használatban lévő járművek kipufogócsőből származó kibocsátásának megfelelőségét ellenőrző méréseket a gyártónak folyamatosan kell végeznie, tükrözve a vizsgált járműcsaládba tartozó járműtípusokra vonatkozó gyártási ciklust. A használatban lévő járművek két ellenőrzésének megkezdése között legfeljebb 18 hónap telhet el. Kibocsátásmérést nem igénylő típusjóvá hagyás kiterjesztése alá tartozó járműtípusok esetében ez az idő legfeljebb 24 hónapra meghosszabbítható.

#### 3.5. A minta mérete

3.5.1. A 2. függelékben meghatározott statisztikai eljárás (pl. kipufogócsőből származó kibocsátásra való) alkalmazása esetén a minták száma a használatban lévő járműcsaládba tartozó járműveknek az Unióban egy évben értékesített darabszámától függ, az alábbi táblázat szerint:

Az EU-ban történt nyilvántartásba vételek — naptári évenként (a kipufogócsőből származó kibocsátás mérése tekintetében) — azonos fedélzeti diagnosztikai családba tartozó járműveket illetően a mintavételi időszakra vonatkozó, használat közbeni működési aránnyal	Minták száma
100 000-ig	1
100 001–200 000	2
200 000 fölött	3

3.5.2. A használat közbeni működési arány tekintetében a 3.5.1. pontban található táblázat adja meg a minták számát, amely az IUPR-rel jóvá hagyott (a mintavétel alapjául szolgáló) fedélzeti diagnosztikai családba tartozó járművek számától függ.

Egy fedélzeti diagnosztikai család első mintavételi időszakát illetően a családba tartozó összes olyan járműtípus a mintavétel hatálya alá tartozik, amelyet IUPR-rel hagytak jóvá. A későbbi mintavételi időszakok tekintetében csak azok a járműtípusok tartoznak a mintavétel hatálya alá, amelyeket korábban nem vizsgáltak, vagy amelyekre olyan kibocsátás-jóvá hagyás vonatkozik, amelyet az előző mintavételi időszak óta meghosszabbítottak.

A mintavételi időszakban mintavétel hatálya alá eső olyan járműcsaládok esetében, amelyeket öteznél kevesebb, az EU-ban nyilvántartásba vett jármű alkot, a minta legalább hat járműből áll. Minden más járműcsalád esetében egy mintába legalább tizenöt járművet kell kiválasztani.

Minden mintának kellően reprezentatívnak kell lennie az értékesítési modellre nézve, azaz legalább a nagy volumenben értékesített járműtípusoknak (≥ a járműcsalád összmennyiségének 20 %-a) jelen kell benne lenniük.

4. A 2. Pontban említett ellenőrzés alapján a jóvá hagyó hatóságnak a következő döntések és intézkedések egyikét kell hoznia:

- a) úgy dönt, hogy a járműtípus vagy a használatban lévő járműcsalád vagy fedélzeti járműdiagnosztikai család használat közbeni megfelelősége kielégítő, és nem tesz további intézkedéseket;
- b) úgy dönt, hogy a gyártó által szolgáltatott információk nem elegendőek a döntés meghozatalához, és a gyártótól további információkat vagy mérési adatokat kér;



- c) úgy dönt, hogy a jóváhagyó hatóságtól vagy a tagállamok által végzett felügyeleti ellenőrző programokból származó adatok alapján a gyártó által szolgáltatott információk nem elegendőek a döntés meghozatalához, és a gyártótól további információkat vagy mérési adatokat kér;
- d) úgy dönt, hogy a használatban lévő járműcsaládba vagy fedélzeti jármű-diagnosztikai családba tartozó egyik járműtípus megfelelése nem kielégítő, és az 1. függelék szerint lefolytatja e járműtípus vagy fedélzeti diagnosztikai család vizsgálatát.

Ha az ellenőrző rutin használat közbeni működési arányának (IUPRM) ellenőrzése szerint a mintába tartozó járművek teljesítik az 1. függelék 6.1.2. pontjának a) vagy b) pontjában foglalt vizsgálati kritériumokat, a típusjóváhagyó hatóságnak az e pont d) pontjában leírt intézkedést kell hoznia.

- 4.1. Ha annak ellenőrzéséhez, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek megfelelnek-e a használat közbeni működésre vonatkozó előírásoknak, 1. típusú mérések szükségesek, akkor ezeket a méréseket a 2. függelékben meghatározott statisztikai kritériumoknak megfelelő mérési eljárással kell elvégezni.
- 4.2. A jóváhagyó hatóságnak a gyártóval együttműködve össze kell állítania egy elegendő kilométert lefutott olyan járművekből álló mintát, amelyeknél valószínűsíthető a szokásos körülmények közötti használat. A járművek mintába való beválasztásáról ki kell kérni a gyártó véleményét, és lehetővé kell tenni számára a járművek igazoló ellenőrzésén való részvételt.
- 4.3. A típusjóváhagyást kiadó hatóság felügyelete alatt a gyártó jogosult ellenőrzéseket végezni, akár roncsolásos jellegűeket is, azokon a járműveken, amelyeknél a kibocsátások meghaladják a határértékeket, hogy megállapítsák, nincs-e olyan oka a funkciócsökkenésnek, ami nem a gyártónak róható fel (pl. ólmozott benzin használata a mérés előtt). Ha az ellenőrzés igazolja, hogy ilyen okok állnak fenn, akkor az érintett mérési eredményeket ki kell zárni az igazoló vizsgálatból.
-

## 1. függelék

**Használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése**

1. BEVEZETÉS
- 1.1. E függelék a vizsgálandó járművek kiválasztására és a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzési eljárásaira vonatkozó, a 4. pontban említett kritériumokat határozza meg.
2. KIVÁLASZTÁSI KRITÉRIUMOK

A kiválasztott jármű elfogadására vonatkozó kritériumokat a kipufogócsőből származó kibocsátás tekintetében a 2.1–2.8. pont, míg az ellenőrző rutin használat közbeni működési aránya (IUPR<sub>M</sub>) tekintetében a 2.1–2.5. pont határozza meg.
- 2.1. A járműnek az e rendelet alapján típusjövahagyást kapott és a 2007/46/EK irányelv szerinti megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező járműtípushoz kell tartoznia. Az ellenőrző rutin használat közbeni működési arányának (IUPR<sub>M</sub>) ellenőrzéséhez a járművet az Euro 5+, Euro 6- plus IUPR vagy későbbi fedélzeti diagnosztikai szabvány szerint kell jóváhagyni. A járműnek az Unióban nyilvántartásba vett és használt járműnek kell lennie.
- 2.2. A járműnek már legalább 15 000 km-t, illetve hat hónapot (amelyik későbbi), de legfeljebb 100 000 km-t, illetve öt évet (amelyik korábbi) futnia kellett.
- 2.2.1. Az ellenőrző rutin használat közbeni működési arányának (IUPR<sub>M</sub>) ellenőrzéséhez a vizsgált minta kizárólag olyan járműveket tartalmazhat, amelyek(et):
  - a) már elegendő adatot gyűjtöttek a járműműködésről ahhoz, hogy az ellenőrző rutint vizsgálni lehessen.

Olyan ellenőrző rutinok esetében, amelyeknek teljesíteniük kell a használat közbeni működési arányt, valamint a XI. melléklet 1. függelékének 3.6.1. pontja szerint rögzíteniük és továbbítaniuk kell az arányra vonatkozó adatokat, a jármű működéséről rendelkezésre álló elegendő adat azt jelenti, hogy a nevező megfelel az alábbiakban megállapított kritériumoknak. A vizsgálandó ellenőrző rutin XI. melléklet 1. függeléké 3.3. és 3.5. pontjában lévő meghatározás szerinti nevezőjének legalább a következő értékek egyikét el kell érnie:

    - i. a párolgási kibocsátásokat csökkentő rendszer ellenőrző rutinja, a másodlagos levegőrendszer ellenőrző rutinja, valamint a XI. melléklet 1. függeléké 3.3.2. pontjának a), b) vagy c) alpontja szerint megnövelt nevezőt alkalmazó ellenőrző rutinok (pl. a hidegindítás ellenőrző rutinja, a légkondicionáló rendszer ellenőrző rutinjai stb.) esetében 75; vagy
    - ii. a részecskeszűrőknek és oxidációs katalizátoroknak a XI. melléklet 1. függeléké 3.3.2. pontjának d) alpontja szerint megnövelt nevezőt alkalmazó ellenőrző rutinjai esetében 25; vagy
    - iii. katalizátor, oxigénérzékelő, kipufogógáz-visszavezető rendszer, állítható szelepvezérlés, valamint minden egyéb komponens esetében 150;
  - b) nem manipulálták vagy szerelték fel olyan kiegészítő vagy módosított alkatrészsel, amelynek következtében a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem felelne meg a XI. melléklet követelményeinek.
- 2.3. A járműnek rendelkeznie kell olyan karbantartási nyilvántartással, amely igazolja, hogy a járművet megfelelő módon karbantartották (például a gyártó ajánlásainak megfelelően szervizelték).
- 2.4. A jármű nem mutathatja helytelen használat jeleit (például túlhajtás, túlterhelés, nem megfelelő üzemanyag használata vagy más helytelen használat), vagy olyan más tényezőket (például illetéktelen beavatkozás), amelyek hatással lehetnek a károsanyag-kibocsátásra. A számítógépben tárolt hibakódot és a kilométer-teljesítményre vonatkozó adatokat figyelembe kell venni. Ha a számítógépben tárolt információk azt mutatják, hogy a járművet egy hibakód elmentése után tovább üzemeltették, és viszonylag rövid időn belül nem végeztek el a szükséges javításokat, akkor ez a jármű nem választható ki a vizsgálatra.
- 2.5. Nem választható ki olyan jármű (sem), amelyen vagy amelynek motorján engedély nélkül nagyobb javítást végeztek.
- 2.6. A jármű üzemanyag-tartályából származó üzemanyagminta ólom- és kéntartalmának meg kell felelnie a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>(1)</sup> megállapított vonatkozó előírásoknak, és az előírásoktól eltérő üzemanyag-használatnak más jele sem lehet. Ellenőrzések végezhetőek a kipufogócsőben.
- 2.7. Nem mutatkozhatnak olyan problémákra utaló jelek, amelyek veszélyeztethetik a laboratóriumi személyzet biztonságát.
- 2.8. A járműben használt szennyezéscsökkentő rendszer valamennyi komponensének meg kell felelnie az érvényes típusjövahagyásnak.

<sup>(1)</sup> HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

### 3. DIAGNOSZTIKA ÉS KARBANTARTÁS

A kibocsátásmérések előtt a 3.1–3.7. pontban előírt eljárással el kell végezni a vizsgált jármű diagnosztizálását és szükség esetén minden szokásos karbantartást.

- 3.1. A következő ellenőrzéseket kell elvégezni: a levegőszűrő, az összes hajtósíj, az összes folyadékszint, a hűtősapka, a szennyezéscsökkentő rendszerrel kapcsolatos összes vákuumtömlő és villamos vezeték épségének ellenőrzése; a gyújtás, az üzemanyag-adagoló és a szennyezéscsökkentő rendszerek komponenseinek ellenőrzése helytelen beállítás vagy illetéktelen beavatkozás szempontjából. Minden rendellenességet fel kell jegyezni.
- 3.2. Ellenőrizni kell a fedélzeti diagnosztikai rendszer megfelelő működését. A fedélzeti diagnosztikai rendszer memóriájában található hibaüzeneteket fel kell jegyezni, és a szükséges javításokat el kell végezni. Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzője előkondicionáló ciklus alatt jelez hibát, megengedett a hiba azonosítása és kijavítása. A vizsgálatot meg lehet ismételni és a megjavított jármű eredményei felhasználhatóak.
- 3.3. Ellenőrizni kell a gyújtásrendszert, és ki kell cserélni a hibás komponenseket, például gyújtógyertyákat, kábeleket stb.
- 3.4. Ellenőrizni kell a kompressziót. Ha az eredmény nem kielégítő, a járművet el kell utasítani.
- 3.5. A gyártó előírásai szerint ellenőrizni kell a motor paramétereit, és ha szükséges, el kell végezni a beállításokat.
- 3.6. Ha a jármű esedékes tervszerű karbantartásához már csak 800 km vagy kevesebb hiányzik, akkor a szervizelést a gyártó utasításai szerint el kell végezni. A gyártó kérésére az olaj- és levegőszűrő a kilométeróra állásától függetlenül kicserélhető.
- 3.7. A jármű elfogadása után az üzemanyagot ki kell cserélni a kibocsátásméréshez használandó referencia-üzemanyagra, kivéve, ha a gyártó elfogadja a kereskedelemben kapható üzemanyag használatát.

### 4. HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA

- 4.1. Ha szükségesnek mutatkozik a járművek ellenőrzése, akkor a III. melléklet szerinti kibocsátásméréseket kell elvégezni az e függelék 2. és 3. pontjai szerint kiválasztott, előkondicionált járműveken. Az Euro 6 kibocsátási előírások alapján jóváhagyott járműveknél ez csak a kibocsátott részecskék számának mérését jelenti az I. melléklet 6. függelékének 1. táblázatában meghatározott W, X és Y kategóriákban. A 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. mellékletének 5.3. szakaszában ismertetett előkondicionálási ciklusoknál több előkondicionálás csak akkor megengedett, ha az reprezentatív a szokásos járműhasználati körülményekre.
- 4.2. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott járműveken a kibocsátásokkal összefüggésben (például a hibajelzés XI. mellékletben meghatározott határértékeire vonatkozóan) a típusjóváhagyás specifikációjának szempontjából ellenőrizhető a hibajelző használat közbeni megfelelő működése stb.
- 4.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellenőrizhető például a következők: a hibajelzés nem kapcsol be a vonatkozó határértékek feletti kibocsátás esetén, a hibajelzés rendszeresen tévesen bekapcsolódik, illetve a fedélzeti diagnosztikai rendszer azonosított hibás vagy tönkrement komponensei.
- 4.4. Ha egy komponens vagy rendszer nem úgy működik, ahogyan azt az ilyen járműtípus típusbizonyítványának, illetve adatcsomagjának részletes adatai leírják, és ezt az eltérést a 2007/46/EK 13. cikkének (1) vagy (2) bekezdése nem engedélyezi, valamint a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem jelez hibát, akkor a komponens vagy a rendszert csak akkor szabad kicserélni a kibocsátásmérés előtt, ha megállapítják, hogy a komponensbe vagy rendszerbe olyan módon avatkoztak be illetéktelenül vagy használták azt helytelenül, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem észleli az adott működési hibát.

### 5. A KIBOCSÁTÁSVIZSGÁLAT EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE

- 5.1. A mérési eredményeket a 2. függelék szerint kell értékelni.
- 5.2. A mérési eredményeket nem kell romlási tényezőkkel szorozni.

### 6. JAVÍTÁSI INTÉZKEDÉSI TERV

- 6.1. A jóváhagyó hatóságnak elő kell írnia, hogy a gyártó a hiányosságok megszüntetésére javítási intézkedési tervet nyújtson be, amennyiben:
  - 6.1.1. a kipufogócsőből származó kibocsátás esetében egynél több járműről állapítják meg, hogy túlzott kibocsátást mutat, és megfelel a következő feltételek valamelyikének:
    - a) a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. függelékének 3.2.3. szakaszában előírt feltételek, és ha a jóváhagyó hatóság és a gyártó egyaránt egyetértenek abban, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható; vagy
    - b) a 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. függelékének 3.2.4. szakaszában előírt feltételek, ha a jóváhagyó hatóság megállapította, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható;

- 6.1.2. egy adott M ellenőrző rutin használat közbeni működési arányának ( $IUPR_M$ ) esetében a vizsgálati minták megfelelnek a következő statisztikai feltételeknek; a minták méretét e melléklet 3.5. pontja szerint határozzák meg:
- a) a XI. melléklet 1. függeléke 3.1.5. pontjának megfelelően 0,1-es arány szerint jóváhagyott járművek esetében a járművekből gyűjtött adatok a vizsgálati mintában legalább egy M ellenőrző rutinnál vagy azt jelzik, hogy a vizsgálati minta átlagos használat közbeni működési aránya kisebb, mint 0,1, vagy azt, hogy a vizsgálati mintában a járművek legalább 66 százalékának 0,1-nél kisebb a használat közbeni működési aránya;
  - b) a XI. melléklet 1. függeléke 3.1.4. pontjának megfelelően teljes arány szerint jóváhagyott járművek esetében a járművekből gyűjtött adatok a vizsgálati mintában legalább egy M ellenőrző rutinnál vagy azt jelzik, hogy a vizsgálati mintában a járművek legalább 66 százalékának a  $Test_{min}(M)$  értéknél kisebb a használat közbeni működési aránya.
- A  $Test_{min}(M)$  értéke a következő:
- 0,230, ha az M ellenőrző rutin előírt használat közbeni működési aránya 0,26;
  - 0,460, ha az M ellenőrző rutin előírt használat közbeni működési aránya 0,52;
  - 0,297, ha az M ellenőrző rutin előírt használat közbeni működési aránya 0,336,
- a XI. melléklet 1. függelékének 3.1.4. pontja szerint.
- 6.2. A javítási intézkedési tervet a típusjóváahagyó hatósághoz kell benyújtani a 6.1. pontban említett értesítés keltétől számítva legkésőbb 60 munkanapon belül. A típusjóváahagyó hatóság 30 munkanapon belül nyilatkozik, hogy elfogadja-e a javítási intézkedési tervet. Ha azonban a gyártó az illetékes jóváahagyó hatóság számára elfogadható módon igazolni tudja, hogy több időre van szüksége az eltérésnek a javítási intézkedési terv benyújtásához szükséges kivizsgálásához, akkor a határidőt meg kell hosszabbítani.
- 6.3. A javítási intézkedéseknek ki kell terjedniük minden olyan járműre, amelyeknél valószínű, hogy ugyanez a hiba érinti őket. Meg kell vizsgálni, hogy szükséges-e a típus-jóváahagyási dokumentumok módosítása.
- 6.4. A gyártónak be kell adnia a javítási intézkedési tervvel kapcsolatos összes közlemény másolatát, valamint nyilvántartást kell vezetnie a visszahívási akcióról, és rendszeresen helyzetjelentést kell adnia a jóváahagyó hatóságnak.
- 6.5. A javítási intézkedési tervnek tartalmaznia kell a 6.5.1–6.5.11. pontban előírtakat. A gyártónak egyedi azonosító nevet vagy számot kell adnia a javítási intézkedési tervnek.
- 6.5.1. A javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus leírása.
- 6.5.2. Minden olyan egyedi módosítás, változtatás, javítás, korrekció, beállítás vagy más beavatkozás leírása, melynek célja, hogy a jármű ismét megfeleljen az előírásoknak, beleértve azoknak az adatoknak és műszaki vizsgálatoknak a rövid összegzését, amelyek alapján a gyártó a megfelelőség helyreállítását célzó adott intézkedések mellett döntött.
- 6.5.3. Annak az eljárásnak a leírása, amellyel a gyártó tájékoztatja a járműtulajdonosokat.
- 6.5.4. Adott esetben az olyan megfelelő karbantartásnak vagy használatnak a leírása, amelyet a gyártó annak a feltételeként ír elő, hogy a jármű a javítási intézkedési terv keretében jogosult legyen a javításra, és a gyártó indoklása, hogy miért köti ki e feltételt. Karbantartási vagy használati feltétel csak akkor köthető ki, ha az igazoltan kapcsolódik ahhoz a tényhez, hogy a jármű nem felel meg az előírásoknak, valamint a javítási intézkedésekhez.
- 6.5.5. Annak az eljárásnak a leírása, amelyet a járműtulajdonosoknak a javítás elvégzéséhez követniük kell. Ennek a leírásnak tartalmaznia kell azt az időpontot, amikortól a javítást el lehet végezteni, a műhelyben a javítás elvégzéséhez szükséges idő becslését, valamint azt, hogy hol végeznek ilyen javításokat. A javítást a jármű átadása után felesleges késedelem nélkül el kell végezni.
- 6.5.6. A járműtulajdonosoknak küldött tájékoztató másolata.
- 6.5.7. Annak a rendszernek a rövid leírása, amellyel a gyártó biztosítja, hogy a komponensek vagy rendszerek megfelelő mennyiségben rendelkezésre álljanak a javítások elvégzéséhez. Fel kell tüntetni azt az időpontot, amikortól megfelelő mennyiségű komponens vagy rendszer áll rendelkezésre az akció elkezdéséhez.
- 6.5.8. A javítást végző szakembereknek megküldendő összes utasítás másolata.
- 6.5.9. A javasolt javító intézkedéseknek a javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus károsanyag-kibocsátására, üzemanyag-fogyasztására, menettulajdonságára és biztonságára gyakorolt hatásának leírása, a következtetéseket alátámasztó adatokkal és műszaki tanulmányokkal együtt.
- 6.5.10. Minden olyan más információ, jelentés vagy adat, amelyet a típusjóváahagyó hatóság az ésszerűség határain belül szükségesnek ítél a javítási intézkedési terv értékeléséhez.
- 6.5.11. Ha a javítási intézkedési terv visszahívást is tartalmaz, akkor a javítások nyilvántartásának módszerét ismertető leírást is be kell adni a típusjóváahagyó hatósághoz. Címke használata esetén annak egy példányát is be kell nyújtani.

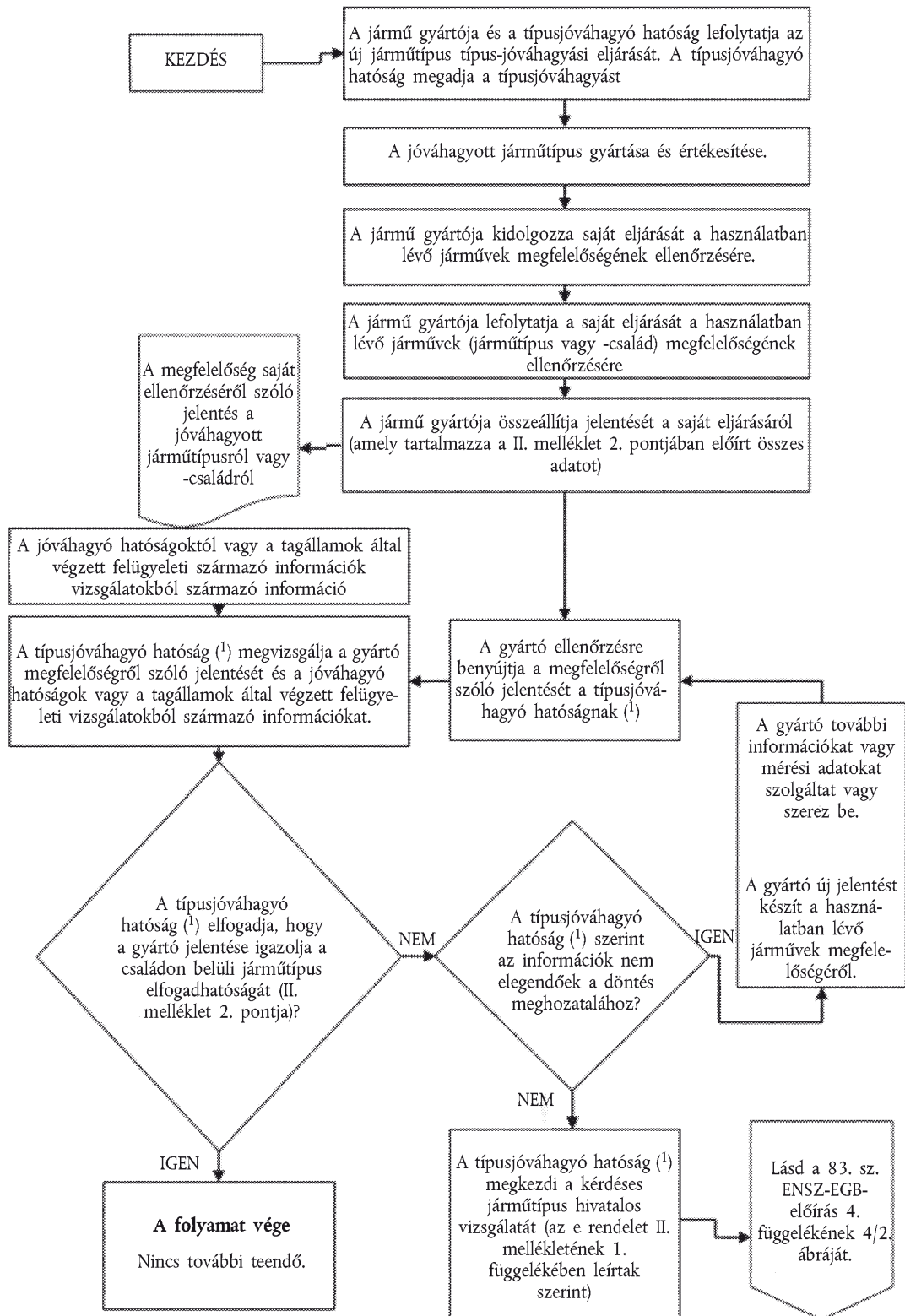
- 6.6. A gyártótól megkövetelhető, hogy gondosan megtervezett és szükséges vizsgálatokat végezzen a javasolt változtatás, javítás vagy módosítás által érintett komponenseken és járműveken, hogy igazolja a változtatás, javítás vagy módosítás eredményességét.
  - 6.7. A gyártónak nyilvántartást kell vezetnie minden visszahívott és javított járműről, valamint a javítást végző műhelyekről. A gyártónak a típusjóváhagyó hatóság számára kérésre a javítási intézkedési terv végrehajtásától számított öt éven keresztül betekintést kell biztosítania a nyilvántartásba.
  - 6.8. A javítást és módosítást vagy új komponensek beépítését a gyártó által a jármű tulajdonosának adott bizonylatban fel kell tüntetni.
-

## 2. függelék

**Statistikai eljárás a használatban lévő járműveknek a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében vett megfelelésének vizsgálatára**

1. Ez az eljárás a használatban lévő járműveket illetően az 1. típusú mérés tekintetében való megfelelés ellenőrzésére használandó. A 83. sz. ENSZ-EGB előírás 4. függelékében leírt vonatkozó statisztikai módszert kell alkalmazni, az e függelék 2–9. pontjában felsorolt kivételekkel.
2. Az 1. jegyzetet nem kell alkalmazni.
3. A 3.2. szakasz a következőképpen értendő:  
Egy jármű akkor minősül túlzott kibocsátást mutató járműnek, ha a 3.2.2. szakaszban megadott feltételek teljesülnek.
4. A 3.2.1. szakaszt nem kell alkalmazni.
5. A 3.2.2. szakaszban az 5.3.1.4. szakasz táblázatának B. sorára való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
6. A 3.2.3.2.1. és a 3.2.4.2. szakaszban a 3. függelék 6. szakaszára való hivatkozás az e rendelet II. melléklete 1. függelékének 6. pontjára való hivatkozásként értendő.
7. A 2. és 3. jegyzetben az 5.3.1.4. szakasz táblázatának A sorára való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
8. A 4.2. szakaszban az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
9. A 4/1. ábra helyébe a következő ábra lép:

»4/1. ábra



(1) Ebben az esetben a típusjóváahagyó hatóság a típusjóváahagyást e rendelet szerint kiadó hatóságot jelenti.

## 3. függelék

**Használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó felelőségek**

1. Az 1. ábrán a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzési eljárás látható.
2. A gyártónak össze kell gyűjtenie az összes olyan információt, amely e melléklet előírásainak betartásához szükséges. A jóváhagyó hatóság figyelembe veheti a felügyeleti programokból származó információkat is.
3. A jóváhagyó hatóságnak le kell folytatnia az összes olyan eljárást és el kell végeznie az összes olyan vizsgálatot, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó előírások teljesüljenek (2–4. fázis).
4. Ha a szolgáltatott információk értékelése során ellentmondások vagy véleménykülönbségek merülnek fel, akkor a jóváhagyó hatóság szakvéleményt kér a típus-jóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgáltatótól.
5. A gyártónak el kell készítenie és végre kell hajtania egy javítási intézkedési tervet. A tervet végrehajtása előtt jóvá kell hagyni a jóváhagyó hatósággal (5. fázis).

## 1. ábra

**A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzési folyamata**