

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 28



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

55. évfolyam

2012. január 31.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság 64/2012/EU rendelete (2012. január 23.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról szóló 582/2011/EU rendelet módosításáról ⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság 65/2012/EU rendelete (2012. január 24.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet sebességváltás-jelzők tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról ⁽¹⁾ 24

Ár: 3 EUR

(¹) EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 64/2012/EU RENDELETE

(2012. január 23.)

az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról szóló 582/2011/EU rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére, 5. cikke (4) bekezdésére, 6. cikke (2) bekezdésére és 12. 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”) ⁽²⁾ és különösen annak 39. cikke (7) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 595/2009/EK rendelet közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek és pótkatrészek típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében, továbbá szabályokat állapít meg a használatban lévő járművek megfelelőségére, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszerekre, a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.
- (2) Az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi

irányelv I–III. mellékletének módosításáról szóló, 2011. május 25-i 582/2011/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾ 3. cikkének (15) bekezdése értelmében az 595/2009/EK rendelet I. mellékletében meghatározott részecskeszám vizsgálatára szolgáló vizsgálati eljárások, a több-beállítású motorokra vonatkozó valamennyi szükséges külön rendelkezés és a rendelet 6. cikkének végrehajtását célzó rendelkezések elfogadását követően a járművek és a motorok típusjóváhagyását kizárólag az 595/2009/EK rendelet és annak végrehajtási intézkedései alapján kell végezni. Ezért az 582/2011/EU rendeletet módosítani kell, hogy az az említett előírásokat is tartalmazza.

- (3) Az 595/2009/EK rendelet 6. cikke értelmében 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 rendelet ⁽⁴⁾ 6. és 7. cikkét kell értelemszerűen alkalmazni. Ezért helyénvaló átmenetni ebbe a rendeletbe a 715/2007/EK rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben meghatározott, a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló rendelkezéseket. Ezeket a rendelkezéseket azonban a nehéz tehergépjárművek sajátosságainak figyelembevétele érdekében adaptálni kell.
- (4) Különösen a többlépcsős típusjóváhagyás esetében célszerű, hogy az 595/2009/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségére vonatkozó különleges eljárásokat fogadjunk el. Helyénvaló továbbá a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségére vonatkozó különleges előírásokat és eljárásokat elfogadni az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációk és alacsony volumenű termelés esetén. Végül célszerű hivatkozni a nehéz tehergépjárművekhez kifejlesztett átprogramozás különleges előírásaira is.

⁽¹⁾ HL L 188., 2009.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.⁽³⁾ HL L 167., 2011.6.25., 1. o.⁽⁴⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

- (5) A járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségére vonatkozó rendelkezések alkalmazása rövid távon túlságosan megterhelő lehet a járműgyártók számára egyes olyan rendszerek tekintetében, amelyeket régi járműtípusokról visznek át új járműtípusokra. Ezért célszerű bevezetni a fedélzeti diagnosztikai, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségére vonatkozó általános rendelkezésektől való bizonyos korlátozott eltéréseket.
- (6) A fedélzeti diagnosztikai, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk alternatív tüzelőanyagot felhasználó járművek berendezéseinek tervezése és gyártása céljából történő elérhetőségére vonatkozó rendelkezéseket akkor kell meghatározni, miután lehetővé vált az ilyen jellegű berendezések típusjóvá hagyása.
- (7) A Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv értelmében ⁽¹⁾ a sebességkorlátozó készülékeket a tagállamok által jóváhagyott üzemeknek vagy szerveknek kell beépíteniük. A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ értelmében a gépjárművek menetíró készülékeit kizárólag elismert műhelyek kalibrálhatják. Ezért helyénvaló kizárni a sebességkorlátozó készülékek és a menetíró készülékek vezérlőegységeinek átprogramozására vonatkozó információkat azokból a rendelkezésekből, amelyek hozzáférést biztosítanak a járműjavítási és -karbantartási információkhoz.
- (8) Ezért az 582/2011/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (9) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 582/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a (42), (43) és (44) bekezdéssel egészül ki:

- „(42) »az ügyfél kérésére végrehajtott adaptáció«: valamely jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység valamely ügyfél kifejezett kérésére végrehajtott megváltoztatása, amely jóváhagyást igényel;
- (43) »jármű fedélzeti diagnosztikai információja«: a jármű valamely elektronikus rendszerének fedélzeti diagnosztikai rendszerével kapcsolatos információ;

- (44) »átemelt rendszer«: a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (23) bekezdésében meghatározott rendszer, amelyet egy régi járműtípusból átemelnek egy új járműtípusba.”

2. A rendelet a következő 2a–2h. cikkekkkel egészül ki:

„2a. cikk

A jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetősége

- (1) A gyártók az 595/2009/EK rendelet 6. cikke és e rendelet XVII. melléklete szerint bevezetik a szükséges intézkedéseket és eljárásokat annak érdekében, hogy a jármű fedélzeti diagnosztikai, valamint járműjavítási és -karbantartási információi internetes oldalaikon keresztül, szabványosított formátumban, azonnal és gyorsan, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest megkülönböztetést nem jelentő módon elérhetők legyenek. A gyártók ezenkívül képzési anyagokat is a független gazdasági szereplők és a hivatalos forgalmazók és szervizek rendelkezésére bocsátanak.
- (2) A jóváhagyó hatóságok csak akkor adhatnak meg típusjóvá hagyást, ha a gyártótól kaptak »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylatot.
- (3) A »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylat igazolja az 595/2009/EK rendelet 6. cikkének való megfelelést.
- (4) A »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylatot a XVII. melléklet 1. függelékében előírt mintának megfelelően kell kiállítani.

- (5) A gépjármű fedélzeti diagnosztikai, valamint járműjavítási és -karbantartási információinak a következőkkel kell tartalmazniuk:

- valamely jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység egyértelmű azonosítása, amelyért a gyártó tartozik felelősséggel;
- szervizkönyvek, ideértve a javítási és karbantartási bejegyzéseket;
- műszaki kézikönyvek;
- alkatrészekre és hibaaazonosításra vonatkozó információk (például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti értékei);

⁽¹⁾ HL L 57., 1992.3.2., 27. o.

⁽²⁾ HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

- e) kapcsolási rajzok;
- 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;
- 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;
- k) többlepcsős típusjóváhagyás esetében a 2b. cikk alapján előírt információk.

(6) Egy adott járműgyártó elosztóhálózatában részes hivatalos forgalmazókat vagy szervizeket e rendelet alkalmazásában független gazdasági szereplőknek kell tekinteni, amennyiben olyan járművek javítását és karbantartását végzik, amelyek tekintetében nem tagjai a járműgyártó elosztóhálózatának.

(7) Az információs rendszer karbantartásának céljára szolgáló információk kivételével a járműjavítási és -karbantartási információknak mindenkor hozzáférhetőeknek kell lenniük.

(8) Az OBD-kompatibilis cserealkatrészek vagy szervizalkatrészek, diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártása és karbantartása céljából a gyártók kötelesek megkülönböztetés nélkül minden érdeklődő alkatrész-, diagnosztikaeszköz- vagy vizsgálóberendezés-gyártó vagy -javító számára megadni a megfelelő OBD-, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat.

(9) A járműjavítási és -karbantartási információk későbbi módosításait és kiegészítéseit a gyártónak ugyanakkor kell hozzáférhetővé tennie internetes oldalain, mint a hivatalos szervizek számára.

(10) Amennyiben a független járműjavítók a járművek javítási és karbantartási bejegyzéseit a járműgyártó központi adatbázisában vagy saját maguk tárolják, akkor lehetővé kell tenniük, hogy a XVII. melléklet 2.2. szakaszában meghatározott jóváhagyással és felhatalmazással rendelkező független gazdasági szereplők költségmentesen hozzáférhessenek az említett bejegyzésekhez, illetve információkat vihessenek be az általuk elvégzett javításról vagy karbantartásról.

(11) A gyártó továbbá az érdekelt felek rendelkezésére bocsátja a következő információkat is:

- a) azon cserekomponensek kifejlesztéséhez szükséges információk, melyek kritikus fontosságúak a fedélzeti diagnosztikai rendszer helyes működése szempontjából;
- b) általános diagnosztikai műszerek kifejlesztését lehetővé tévő információk.

Az első albekezdés a) pontja esetében a cserekomponensek kifejlesztését nem korlátozhatják a következők:

- a) a vonatkozó információk hiánya;
- b) a működési hiba jelzésére szolgáló stratégiákra vonatkozó műszaki követelmények arra az esetre, ha a kibocsátások túllépik a diagnosztikai küszöbértékeket, vagy ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem képes az e rendeletben előírt alapvető ellenőrzési követelmények teljesítésére;
- c) a benzin- vagy gázüzemű járművek eltérő kezelése céljából a diagnosztikára vonatkozó információ kezelésének konkrét módosításai;
- d) az olyan gázüzemű járművek típusjóváhagyása, amelyek korlátozott számban kisebb hiányosságokat mutatnak.

Az első albekezdés b) pontja esetében, ha a gyártó az ISO 22900 szabvány (Modulrendszerű kommunikációs interfész járművekhez – MVCI) és az ISO 22901 szabvány (Nyílt diagnosztikai adatcsera – ODX) szerinti diagnosztikai eszközöket és mérőműszereket használ a saját franchise-rendszerű hálózatán belül, akkor az ODX-fájlokat a független gazdasági szereplők számára a gyártó weboldalán keresztül kell elérhetővé tenni.

2b. cikk

Többlepcsős típusjóváhagyás

(1) A 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (7) bekezdésében meghatározott többlepcsős típusjóváhagyás esetén a végtermék gyártója a saját gyártási lépcsője/lépcsői tekintetében köteles gondoskodni a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségéről és a korábbi lépcső(k)re mutató hivatkozásokról.

Emellett a végtermék gyártója a saját internetes oldalán közli a független gazdasági szereplőkkel a következő információkat:

- a) az előző lépcső(k)ért felelős gyártó(k) weboldalának címe;

- b) az előző lépcső(k)ért felelős összes gyártó neve és címe;
- c) az előző lépcső(k) típus-jóváhagyási száma(i);
- d) a motorszám.

(2) A típusjóváhagyás adott lépcsőjéért vagy lépcsőieért felelős egyes gyártók kötelesek internetes oldalukon keresztül elérhetővé tenni a típusjóváhagyás azon lépcsőjére/lépcsőire vonatkozó járműfedélzeti diagnosztikai, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat, amelyért felelősséggel tartoznak, valamint az előző lépcső(k)re mutató hivatkozást.

(3) A típusjóváhagyás adott lépcsőjéért vagy lépcsőieért felelős gyártó átadja a következő lépcsőért felelős gyártónak a következő információkat:

- a) az azokra a lépcsőkre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozatot, amelyekért felelősséggel tartozik;
- b) a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylatot, az összes függelékekkel együtt;
- c) az azoknak a lépcsőknek megfelelő típus-jóváhagyási számot, amelyekért felelősséggel tartozik;
- d) az a), b) és c) pontban említett dokumentumokat, amint azokat az előző lépcső(k)ben érintett gyártó(k) átadta vagy átadták.

Minden egyes gyártó engedélyezi a következő lépcsőért felelős gyártó számára, hogy továbbadja az átadott dokumentumokat a bármely későbbi lépcsőért és az utolsó lépcsőért felelős gyártóknak.

Emellett a típusjóváhagyás adott lépcsőjéért vagy lépcsőieért felelős gyártó szerződés alapján:

- a) elérhetővé teszi a következő lépcsőért felelős gyártó számára a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat és az azoknak a lépcső(k)nek megfelelő interfészinformációkat, amely(ek)ért felelősséggel tartozik;
- b) a típusjóváhagyás következő lépcsőjéért felelős gyártó kérésére elérhetővé teszi számára a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat és az adott lépcső(k)nek megfelelő interfészinformációkat, amely lépcső(k)ért felelősséggel tartozik;

(4) A gyártó, többek között a végtermék gyártója csak a 2f. cikknek megfelelően számíthat fel díjat az adott lépcső(k) tekintetében, amely(ek)ért felelősséggel tartozik.

A gyártó, többek között a végtermék gyártója nem számíthat fel díjat valamely más gyártó internetes oldala címének vagy elérhetőségi adatainak közléséért.

2c. cikk

Az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációk

(1) A 2a. cikktől való eltéréssel, ha egy ügyfél kérésére végrehajtott adaptáció hatálya alá tartozó, az egész világon gyártott rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek teljes száma nem éri el a 250-et, akkor a gyártó gondoskodik arról, hogy az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációra vonatkozó javítási és karbantartási információk azonnal és gyorsan, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest megkülönböztetést nem jelentő módon elérhetőek legyenek.

Az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációval kapcsolatos elektronikus vezérlőegységek szervizeléséhez és átprogramozásához a gyártó a hivatalos szervizekhez hasonló módon a független gazdasági szereplők rendelkezésére bocsátja a saját fejlesztésű célszámokat, diagnosztikai eszközöket és vizsgáloberendezéseket.

Az ügyfelek kérésére végrehajtott adaptációkat fel kell sorolni a gyártó javítási és karbantartási információit tartalmazó internetes oldalon, és a típusjóváhagyáskor meg kell említeni a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylaton.

(2) 2015. december 31-ig, ha az ügyfél kérésére végrehajtott adaptáció hatálya alá tartozó, az egész világon gyártott rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek teljes száma meghaladja a 250-et, akkor a gyártó eltérhet a 2a. cikk alapján fennálló azon kötelezettségétől, hogy szabványos formátum használatával tegye elérhetővé a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat. Ha a gyártó él az ilyen eltérés lehetőségével, akkor a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat azonnal és gyorsan elérhető, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest megkülönböztetést nem jelentő módon elérhetővé teszi.

(3) A gyártók értékesítés vagy bérbeadás útján a független gazdasági szereplők rendelkezésére bocsátják saját fejlesztésű célszámait, diagnosztikai berendezéseiket vagy mérőkészülékeiket az ügyfelek kérésére adaptált rendszerek, alkatrészek vagy műszaki egységek javítása céljából.

(4) A gyártó a típusjóváahagyáskor a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylaton megemlíti azokat az ügyfelek kérésére végrehajtott adaptációkat, amelyekre nézve a velük kapcsolatos bármely elektronikus vezérlőegység tekintetében eltér a 2a. cikkben szereplő azon kötelezettségtől, hogy szabványos formátumban elérhetővé tegye a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat.

Az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációkat és az azokkal kapcsolatos minden elektronikus vezérlőegységet a gyártó javítási és karbantartási információkat tartalmazó weboldalan is fel kell sorolni.

2d. cikk

Kis termelésű gyártók

(1) A 2a. cikktől való eltéréssel, ha valamely gyártónál az e rendelet hatálya alá tartozó, az egész világon gyártott rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek teljes száma nem éri el a 250-et, akkor gondoskodik arról, hogy a javítási és karbantartási információk azonnal és gyorsan elérhetőek legyenek, a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest megkülönböztetést nem jelentő módon.

(2) Az (1) bekezdés hatálya alá tartozó rendszereket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket fel kell sorolni a gyártó javítási és karbantartási információkat tartalmazó weboldalan.

(3) A jóváhagyó hatóság tájékoztatja a Bizottságot a kis termelésű gyártóknak megadott egyes típusjóváahagyásokról.

2e. cikk

Átemelt rendszerek

(1) 2016. június 30-ig a XVII. melléklet 3. függelékében felsorolt átemelt rendszereket illetően a gyártó eltérhet az elektronikus vezérlőegységek XVII. mellékletben említett előírásainak megfelelő átprogramozási kötelezettségétől.

Az ilyen jellegű eltéréseket a típusjóváahagyáskor fel kell tüntetni a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylaton.

Azokat a rendszereket, amelyeknél a gyártó eltér az elektronikus vezérlőegységek XVII. mellékletben említett előírásainak megfelelő átprogramozási kötelezettségétől, fel kell sorolni a javítási és karbantartási információkat ismertető internetes oldalon.

(2) Az átemelt rendszerek elektronikus vezérlőegységeinek szervizelése és átprogramozása esetén, amelyeknél a gyártó eltér az elektronikus vezérlőegységek XVII. mellékletben említett előírásainak megfelelő átprogramozási

kötelezettségétől, a gyártó gondoskodik arról, hogy a független gazdasági szereplők megvásárolhassák vagy kibérelhessék a megfelelő saját fejlesztésű eszközöket vagy berendezéseket.

2f. cikk

A járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségének díjai

(1) A gyártó ésszerű és arányos díjakat számolhat fel az e rendelet hatálya alá tartozó járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférést.

Az első albekezdés alkalmazásában a díj ésszerűtlennek vagy aránytalannak tekintendő, ha akadályozza a hozzáférést azáltal, hogy nem veszi figyelembe, hogy a független gazdasági szereplő milyen mértékben veszi azt igénybe.

(2) A gyártók a járműjavítási és -karbantartási információkat, az olyan tranzakciós szolgáltatásokat is ide számítva, mint az átprogramozás vagy műszaki segítségnyújtás, óránkénti, napi, havi és éves alapon teszik hozzáférhetővé, az említett információk vonatkozó időszakoknak megfelelően változó elérési díjaiért, amely időszak során az elérést lehetővé teszik.

Az időalapú elérhetőség mellett a gyártók tranzakcióalapú elérhetőséget is felkínálhatnak, amelyért a díjat tranzakciónként, nem pedig a hozzáférhetővé tétel időtartama szerint számítják fel. Ha a gyártók mindkét elérési rendszert felkínálják, akkor a független szervizek kiválasztják a számukra kedvezőbb elérési rendszert, amely időalapú vagy tranzakcióalapú is lehet.

2 g. cikk

A fedélzeti diagnosztikai, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségével kapcsolatos kötelezettségek teljesítése

(1) A jóváhagyó hatóság a saját kezdeményezésére, panasz alapján vagy műszaki szolgálat értékelése alapján bármikor ellenőrizheti, hogy a gyártó teljesíti-e az 595/2009/EK rendelet és e rendelet előírásait, valamint a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylat feltételeit.

(2) Ha a jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy a gyártó nem teljesítette a jármű fedélzeti diagnosztikai információi, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségével kapcsolatos kötelezettségeit, akkor a szóban forgó típusjóváahagyást megadó jóváhagyó hatóság megteszi a megfelelő lépéseket a helyzet orvoslása érdekében.

Az említett intézkedések között szerepelhet a típusjóváahagyás visszavonása vagy felfüggesztése, pénzbírságok vagy az 595/2009/EK rendelet 11. cikkének megfelelően elfogadott egyéb intézkedések.

(3) A jóváhagyó hatóság ellenőrzi, hogy a gyártó teljesíti-e a jármű fedélzeti diagnosztikai információi, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségével kapcsolatos kötelezettségeit, ha egy független gazdasági szereplő vagy egy független gazdasági szereplőket képviselő kereskedelmi szövetség panaszt nyújt be a jóváhagyó hatósághoz.

(4) Az ellenőrzés végrehajtása során a jóváhagyó hatóság felkérhet egy műszaki szolgálatot vagy bármely más független szakértőt annak ellenőrzése céljából, hogy az érintett teljesítette-e ezeket a kötelezettségeket.

2h. cikk

A jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma

A 692/2008/EK bizottsági rendelet (*) 13. cikkének (9) bekezdésében létrehozott jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma által végrehajtott tevékenységek alkalmazási körét e rendeletmódosítás kiterjeszti az 595/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó járművekre.

A jármű fedélzeti diagnosztikai információival, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkkal való szándékos vagy akaratlan visszaélésre vonatkozó bizonyítékok alapján a fórum intézkedéseket javasol a Bizottságnak az ilyen jellegű visszaélések megakadályozására.

(*) HL L 199., 2008.7.28., 1. o.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(1) Valamely motorrendszer vagy motorcsalád önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyásának, a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében jóváhagyott jármű EK-típusjóváhagyásának vagy a járműnek a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében történő EK-típusjóváhagyásának megszerzéséhez a gyártónak az I. melléklet rendelkezéseinek megfelelően be kell mutatnia, hogy járműveken vagy motorrendszeren elvégezték a vizsgálatokat és megfelelnek a 4. és 14. cikkben és a III–VIII., a X., XIII., XIV. és XVII. mellékletben ismertetett specifikációknak. A gyártónak továbbá biztosítania kell azt is, hogy a jármű megfeleljen a referencia-tűzelőanyagok IX. mellékletben ismertetett specifikációinak.”;

b) A cikk a következő (1a), (1b) és (1c) bekezdésekkel egészül ki:

„(1a) Ha a típus-jóváhagyási kérelem készítésekor a jármű fedélzeti diagnosztikai információi és a járműjavítási és -karbantartási információk nem állnak rendelkezésre, vagy nem felelnek meg az 595/2009/EK rendelet 6. cikkében, e rendelet 2a. cikkében, és amennyiben releváns, a 2b., 2c. és 2d. cikkében, valamint e rendelet XVII. mellékletében szereplő előírásoknak, akkor a gyártó az 595/2009/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében előírt vonatkozó időponttól számított hat hónapon belül, illetve a típusjóváhagyástól számított

hat hónapon belül (amelyik későbbi) szolgáltatja ezeket az információkat.

(1b) Az (1a) bekezdésben említett határidőig történő információközlési kötelezettség csak akkor érvényes, ha a típusjóváhagyást követően a járművet forgalomba hozzák.

Ha a gépjárművet több mint hat hónappal a típusjóváhagyás elnyerése után hozzák forgalomba, az információkat a gépjármű forgalomba hozásának napján kell közölni.

(1c) A jóváhagyó hatóság a beadott »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylat alapján feltételezheti, hogy a gyártó a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférés tekintetében megtette a megfelelő szervezési és eljárási intézkedéseket, feltéve, hogy nem érkezett panasz, és hogy a gyártó az (1a) bekezdésben előírt határidőre szolgáltatja ezeket az információkat.

Ha ezen időszak során nem nyújtják be a megfelelőségi bizonylatot, akkor a jóváhagyó hatóság megteszi a szükséges intézkedéseket a megfelelőség biztosítása érdekében.”;

c) A (15) bekezdést el kell hagyni.

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„5. cikk

Motorrendszer vagy motorcsalád önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelem a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségének figyelembevételével”.

b) A (4) bekezdés g) pontjának helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„g) A »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylat.”;

5. A 6. cikkben a cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„6. cikk

Motorrendszer vagy motorcsalád önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezések a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségének figyelembevételével”.

6. A 7. cikk (4) bekezdése d) pontjának helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„d) A »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylat.”;

7. A 14. cikk (1) bekezdése d) pontjának helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„d) a hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárásra vonatkozó követelmények a típusjóváhagyáskor, valamint a használatban lévő járművek menetcikluson kívüli kibocsátásának vizsgálatára vonatkozó, e rendeletben előírt minden további követelmény;”

8. A 15. cikk (1) bekezdésében az első albekezdés helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„A gyártónak biztosítani kell, hogy az 595/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjóváhagyással rendelkező motorrendszerekbe vagy járművekbe beépítendő kibocsátáscsökkentő pótkészítések rendelkezzenek önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyással e cikk, valamint az 1a., a 16. és 17. cikk követelményeinek megfelelően.”

9. A 16. cikkben a (3) bekezdés helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(3) A gyártó benyújtja a »Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz« bizonylatot.”.

10. Az I., II., III., VI., X., XI. és XIII. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

11. A rendelet kiegészül egy új, XVII. melléklettel, amelynek szövege e rendelet II. mellékletében szerepel.

2. 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, 2012. január 23-án.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

Az 582/2011/EU rendelet I., II., III., VI., X., XI. és XIII. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„1.2. Tüzelőanyag tekintetében korlátozott típusjóváhagyásra vonatkozó előírások szikragyújtású földgáz- vagy pb-gáz-motorok esetében

A tüzelőanyag tekintetében korlátozott típusjóváhagyás megadása az 1.2.1–1.2.2.2. pontban meghatározott előírások szerint történik.”

b) Az 5.3.3. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„5.3.3. A motorvezérlő egység nyomatékjelének az 5.2.2. és 5.2.3. pontnak való megfelelését a motorcsalád alapmotorjával kell bemutatni a motor teljesítményének a XIV. melléklet szerinti meghatározásakor, a III. melléklet szerinti WHSC-vizsgálat elvégzésekor, illetve a VI. melléklet 6. szakasza szerinti menetcikluson kívüli kibocsátásoknak a típusjóváhagyáskor történő laboratóriumi vizsgálata során.”

c) A szöveg az 5.3.3. pont után az 5.3.3.1. ponttal egészül ki:

„5.3.3.1. A motorvezérlő egység nyomatékjelének az 5.2.2. és 5.2.3. pont követelményeinek való megfelelését az egyes motorcsaládok alapmotorjával kell bemutatni, amikor a XIV. melléklet szerint meghatározzák a motor teljesítményét. E célból további méréseket kell végezni többféle részterheléssel és motorfordulatszámmal (például a WHSC üzemmódjaiban és néhány további, véletlenszerűen kiválasztott ponton).”

d) A 4. függelék „Adatközlő lap mintái” része az alábbi 3. résszel egészül ki:

„3. RÉSZ

A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE

16.	A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE
16.1.	A járműjavítási és -karbantartási információk elérésére szolgáló fő internetes oldal címe
16.1.1.	Az a dátum, amiktől az oldal elérhető (legkésőbb 6 hónappal a típusjóváhagyás dátuma után)
16.2.	A weboldal elérésének feltételei
16.3.	Az internetes oldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma”

e) Az 5. függelékben található EK-típusbizonyítvány kiegészítése az 1.4.3. pont után az alábbi 1.4.4. ponttal egészül ki:

„1.4.4. Hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás

6a. táblázat

Hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás

Járműtípus (pl. M ₃ , N ₃) és kialakítás (pl. merev vagy csuklós tehergépjármű, helyi autóbusz)						
A jármű leírása (pl. járműmodell, prototípus)						
Elfogadási és elutasítási eredmények ⁽⁷⁾	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	PM tömege
A munkaablak megfelelési tényezője						
A szén-dioxid-kibocsátás tömegmérés						
ablak megfelelési tényezője						

A lefutásra vonatkozó információk	Városi	Országúti	Autópálya
A lefutás időtartamának az 582/2011/EU rendelet II. mellékletének 4.5. pontjában leírt városi, országúti és autópályán történő működtetésre jellemző részarányai			
A lefutás időtartamának az 582/2011/EU rendelet II. mellékletének 4.5.5. pontjában leírt gyorsítási, lassítási, utazási és megállási szakasza- inak jellemző részarányai			
	Legkisebb	Legnagyobb	
A munkaablakra jutó átlagos motortel- jesítmény (%).			
A szén-dioxid-kibocsátás tömegmérés ablak időtartama (s).			
Munkaablak: az érvényes ablakok százalékos aránya.			
Szén-dioxid-kibocsátás tömegmérés ablak: az érvényes ablakok százalékos aránya.			
Tüzelőanyag-fogyasztás konzisztencia- aránya"			

f) A 7. függelékben található EK-típusbizonyítvány kiegészítése az 1.4.3. pont után az alábbi 1.4.4. ponttal egészül ki:

„1.4.4. Hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás

6a. táblázat

Hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás

Járműtípus (pl. M ₃ , N ₃) és kialakítás (pl. merev vagy csuklós tehergépjármű, helyi autóbusz)						
A jármű leírása (pl. járműmodell, prototípus)						
Elfogadási és elutasítási eredmények (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	PM tömeg
A munkaablak megfelelési tényezője						
A szén-dioxid-kibocsátás tömegmérési ablak megfelelési tényezője						
A lefutásra vonatkozó információk	Városi		Országúti		Autópálya	
A lefutás időtartamának az 582/2011/EU rendelet II. mellékletének 4.5. pontjában leírt városi, országúti és autópályán történő működtetésre jellemző részarányai						
A lefutás időtartamának az 582/2011/EU rendelet II. mellékletének 4.5.5. pontjában leírt gyorsítási, lassítási, utazási és megállási szakaszainak jellemző részarányai						
	Legkisebb			Legnagyobb		
A munkaablakra jutó átlagos motorteljesítmény (%).						
A szén-dioxid-kibocsátás tömegmérési ablak időtartama (s).						
Munkaablak: az érvényes ablakok százalékos aránya.						
Szén-dioxid-kibocsátás tömegmérési ablak: az érvényes ablakok százalékos aránya.						
Tüzelőanyag-fogyasztás konzisztenciaaránya"						

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 10.1.12. pont a következő 10.1.12.5.1–10.1.12.5.5. pontokkal egészül ki:

„10.1.12.5.1. Az e melléklet 1. függelékének 3.2.1. pontjában leírt lineáris regresszió eredményei, a következőkkel együtt: a regressziós egyenes meredeksége, m , determinációs együttható, r^2 és a regressziós egyenes y tengelyének metszéspontja, b .

10.1.12.5.2. A motorvezérlő egység adatai konzisztenciavizsgálatának eredménye e melléklet 1. függelékének 3.2.2. pontja szerint.

10.1.12.5.3. A fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás konzisztenciavizsgálatának eredménye, e melléklet 1. függelékének 3.2.3. pontja szerint, a következőkkel együtt: a számított fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás, valamint a PEMS-mérésből származó számított fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás és a WHTC-vizsgálatból származó megadott fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás aránya.

10.1.12.5.4. A kilométeróra adatai konzisztenciavizsgálatának eredménye e melléklet 1. függelékének 3.2.4. pontja szerint.

10.1.12.5.5. A külső nyomás konzisztenciavizsgálatának eredménye e melléklet 1. függelékének 3.2.5. pontja szerint.”

b) Az 1. függelék a 4.3.1. pont után a 4.3.1.1., 4.3.1.2. és 4.3.1.3. ponttal egészül ki:

„4.3.1.1. Ha az érvényes ablakok száma 50 % alatti, az adatok értékelését hosszabb munkaablak-időtartamok használatával meg kell ismételni. Ezt úgy lehet elérni, hogy a 4.3.1. pontban megadott képletben az értéket 0,01-es lépésekben 0,2-del csökkentik addig, amíg az érvényes ablakok aránya el nem éri vagy meg nem haladja az 50 %-ot.

4.3.1.2. A csökkentett érték a fenti képletben semmiképpen sem lehet alacsonyabb mint 0,15.

4.3.1.3. A vizsgálat érvénytelen, ha az érvényes ablakok aránya alacsonyabb mint 50 % a 4.3.1., 4.3.1.1. és 4.3.1.2. szerint kiszámított leghosszabb munkaablak-időtartamnál.”

c) A 4. függelék 2.2. pontjának helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„2.2. Ha a használatban lévő járművek károsanyag-kibocsátásnak hordozható kibocsátásmérő rendszerrel történő vizsgálata során a fordulatszám függvényében meghatározott legnagyobb vonatkoztatási motornyomatékgörbén lévő pontot nem érik el, a gyártó jogosult a jármű terhelésének és/vagy a vizsgálati útvonalnak szükség szerinti módosítására e demonstrációnak a használatban lévő járművek károsanyag-kibocsátásnak hordozható kibocsátásmérő rendszerrel történő vizsgálatának befejezése utáni elvégzése érdekében.”

3. A III. melléklet a 2.1. pont után a 2.1.1. ponttal egészül ki:

„2.1.1. A részecskeszám mérésének követelményeire nézve az ENSZ-EGB 49. sz. előírásának 4C. mellékletében meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni.”

4. A VI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 6. pont a következőképpen módosul:

i. a cím helyébe az alábbi szöveg lép:

„6. MENETCIKLUSON KÍVÜLI KIBOCSÁTÁSOK LABORATÓRIUMI VIZSGÁLATA ÉS A HASZNÁLATBAN LÉVŐ MOTOROK IDŐSZAKOS MŰSZAKI VIZSGÁLATA TÍPUSJÓVÁHAGYÁSKOR”

ii. a 6.1.3. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„6.1.3. Az ENSZ-EGB 49. sz. előírása 10. mellékletének 7.3. szakaszát a következőképpen kell érteni:

Használatban lévő járművek vizsgálata

A típusjóváahagyáskor hordozható kibocsátásmérő rendszerrel igazolási eljárást kell végrehajtani egy járműbe szerelt alapmotorral, az e melléklet 1. függelékében leírt eljárás alkalmazásával.

Később kerülnek meghatározásra a használatban lévő járművek vizsgálatára vonatkozó további követelmények, az 582/2011/EU rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban.”

iii. a 6.1.3. pont a 6.1.3.1. és 6.1.3.2. ponttal egészül ki:

„6.1.3.1. A gyártó kiválaszthatja azt a gépjárművet, amelyet felhasznál a vizsgálathoz, de a kiválasztott gépjárművet a jóváhagyó hatóságnak is el kell fogadnia. A hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás során alkalmazott gépjármű jellegzetességeinek reprezentatívaknak kell lenniük arra a járműkategóriára nézve, amelyben az adott motorrendszert használni tervezik. A jármű prototípus is lehet.

6.1.3.2. A jóváhagyó hatóság kérésére az adott motorcsaládhoz tartozó másik motor vagy egy eltérő jármű-kategóriát képviselő egyenértékű motor is vizsgálható egy adott gépjárműben.”

b) A szöveg a következő 1. függelékkel egészül ki:

„1. függelék

A típusjóváhagyáskor hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás

1. BEVEZETÉS

Ez a függelék a típusjóváhagyáskor végrehajtott, hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárást írja le.

2. VIZSGÁLATI GÉPJÁRMŰ

2.1. A hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárás során igazolási célokból alkalmazott gépjármű jellegzetességeinek reprezentatívaknak kell lenniük arra a járműkategóriára nézve, amelybe az adott motorrendszert beépíteni tervezik. A jármű lehet prototípus vagy adaptált sorozatgyártású jármű.

2.2. Be kell mutatni a motorvezérlő egység adatforgalmi információinak elérhetőségét és megfelelő voltát (például az e rendelet II. mellékletének 5. szakaszában szereplő rendelkezések szerint).

3. VIZSGÁLATI FELTÉTELEK

3.1. A jármű hasznos terhelése

A jármű hasznos terhelése a II. melléklet szerint a legnagyobb hasznos járműterhelés 50–60 %-a lehet.

3.2. Környezeti feltételek

A vizsgálatot a II. melléklet 4.2. pontjában leírt környezeti feltételek mellett kell lefolytatni.

3.3. A motorhűtő közeg hőmérsékletének meg kell felelnie a II. melléklet 4.3. pontjának.

3.4. Tüzelőanyag, kenőanyagok és reagens

A tüzelőanyagra, a kenőolajra és a kipufogógáz-utókezelő rendszer reagensére a II. melléklet 4.4–4.4.3. pontjának rendelkezései vonatkoznak.

3.5. Lefutási és üzemeltetési követelmények

Lefutási és üzemeltetési követelményekként a II. melléklet 4.5–4.6.8. pontjában leírt követelményeket kell alkalmazni.

4. A KIBOCSÁTÁSOK ÉRTÉKELÉSE

4.1. El kell végezni a vizsgálatot, és a vizsgálati eredményeket a II. melléklet 6. szakaszának rendelkezései szerint kell kiszámítani.

5. JELENTÉS

5.1. A hordozható kibocsátásmérő rendszerrel végzett igazolási eljárást leíró műszaki jelentésben be kell mutatni a tevékenységeket és az eredményeket, és legalább a következő információkat kell közölni:

a) általános információk a II. melléklet 10.1.1–10.1.1.14. pontjában leírtak szerint;

b) annak magyarázata, hogy a vizsgálathoz felhasznált jármű(vek) ⁽¹⁾ miért tekinthető(k) reprezentatív(ak)nak arra a járműkategóriára nézve, amelyben az adott motorrendszert használni tervezik;

c) a vizsgálóberendezésre és a vizsgálati adatokra vonatkozó információk a II. melléklet 10.1.3–10.1.4.8. pontjában leírtak szerint;

d) információk a vizsgált motorról a II. melléklet 10.1.5–10.1.5.20. pontjában leírtak szerint;

- e) információk a vizsgálathoz felhasznált gépjárműről a II. melléklet 10.1.6–10.1.6.18. pontjában leírtak szerint;
- f) információk az útvonal jellegzetességeiről a II. melléklet 10.1.7–10.1.7.7. pontjában leírtak szerint;
- g) a mért pillanatnyi és a számított adatokra vonatkozó információk a II. melléklet 10.1.8–10.1.9.24. pontjában leírtak szerint;
- h) információk az átlagolt és integrált adatokról a II. melléklet 10.1.10–10.1.10.12. pontjában leírtak szerint;
- i) elfogadási-elutasítási eredmények a II. melléklet 10.1.11–10.1.11.13. pontjában leírtak szerint;
- j) a vizsgálat ellenőrzésével kapcsolatos információk a II. melléklet 10.1.12–10.1.12.5. pontjában leírtak szerint.

(¹) Jármű vagy járművek segédmotor esetén"

5. A X. melléklet a következőképpen módosul:

a) a 2.4.1. pont harmadik bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„A gyártó alkalmazhatja e rendelet e mellékletének és XIII. mellékletének összes rendelkezését vagy pedig a 692/2008/EK rendelet XI. és XVI. mellékletének összes rendelkezését.”;

b) a 2.4.2. pont a következőképpen módosul:

i. a címet el kell hagyni;

ii. a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„A gyártó évi 500 motort meghaladó mennyiségre nem alkalmazhatja az e pontban foglalt alternatív rendelkezéseket.”;

c) a 2.4.3. pontot el kell hagyni;

d) a 2. függelék a következőképpen módosul:

i. a 2.2.1. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„2.2.1. A gyártó által választott teljesítményfigyelés megválasztására vonatkozó jóváhagyó határozat meghozatalakor a jóváhagyó hatóságnak a gyártó által megadott műszaki adatokat figyelembe kell vennie.”;

ii. a 2.2.2.1. és a 2.2.2.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„2.2.2.1. A minősítési vizsgálatot az ENSZ-EGB 49. sz. előírása 9B. mellékletének 6.3.2. szakaszában meghatározottak szerint kell elvégezni.

2.2.2.2. Meg kell mérni a vizsgált összetevő teljesítménycsökkenését, amely később a fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsalád alapmotorjára nézve teljesítmény-küszöbértékként szolgál.”;

iii. a 2.2.3. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„2.2.3. Az alapmotorra jóváhagyott teljesítménymegfigyelési kritériumot további demonstráció nélkül kell a fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsalád többi tagjára is érvényesnek tekinteni.”;

iv. a szöveg a 2.2.3. pont után a 2.2.4. és 2.2.4.1. ponttal egészül ki:

„2.2.4. A gyártó és a jóváhagyó hatóság közötti megállapodás alapján a teljesítmény-küszöbértékeket adaptálni lehet a fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsalád más tagjaihoz a különféle tervezési paraméterek lefedése céljából (például a kipufogógáz-visszakeringetés hűtésének méretezése). Az említett megállapodásnak a releváns műszaki elemekre kell vonatkoznia.

2.2.4.1. A jóváhagyó hatóság kérésére a fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsaládnak egy másik tagját is alá lehet vetni a 2.2.2. pontban leírt jóváhagyási eljárásnak.”;

v. a 2.3.1. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„2.3.1. A fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsalád kiválasztott ellenőrzési módja működésének bemutatására a fedélzeti diagnosztika szerinti motorcsalád egy lerontott alkatrészét az ENSZ-EGB 49. előírása 9B. mellékletének 6.3.2. szakasza szerint minősíteni kell.”;

vi. a szöveg a 2.3.1. pont után a 2.3.2. ponttal egészül ki:

„2.3.2. Ha a 2.2.4.1. szakasz értelmében egy második motort is megvizsgálunk, a lerontott alkatrészt az ENSZ-EGB 49. előírása 9B. mellékletének 6.3.2. szakasza szerint minősíteni kell ezen a második motoron is.”

6. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

az 1. függelék „Adatközlő lap mintái” része a következő új szakasszal egészül ki:

„A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE

2.	A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE
2.1.	A járműjavítási és -karbantartási információk elérésére szolgáló fő internetes oldal címe
2.1.1.	Az a dátum, amikortól az oldal elérhető (legkésőbb hat hónappal a típusjóváahagyás dátuma után)
2.2.	A weboldal elérésének feltételei
2.3.	Az internetes oldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma

7. A XIII. melléklet a következőképpen módosul:

a) a 2.1. pontban a harmadik bekezdés helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„A gyártó alkalmazhatja e rendelet e mellékletének és X. mellékletének összes rendelkezését vagy pedig a 692/2008/EK rendelet XI. és XVI. mellékletének összes rendelkezését.”;

b) a 4.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„4.2. A jármű ENSZ-EGB 49. sz. előírás 9B. mellékletében ismertetett és e rendelet X. mellékletében említett fedélzeti diagnosztikai kijelző rendszere nem használható a 4.1. szakaszban ismertetett figyelmeztető fényjelzéshez. A figyelmeztetés nem lehet ugyanaz, mint a fedélzeti diagnosztikához (azaz a működési hibák jelzéséhez) vagy más motorkarbantartáshoz használt másik üzenet. A figyelmeztető rendszer vagy a fényjelzés a kiolvasóval a figyelmeztetést kiváltó ok orvoslása hiányában nem lehet kikapcsolható. A figyelmeztető rendszer és a figyelmeztető fényjelzés működésbe lépésére és kikapcsolására vonatkozó kritériumok és mechanizmusok részleteit e melléklet 2. függeléke ismerteti.”;

c) az 5.3. pont első bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„A mérsékelt használatkorlátozó rendszer a motor rendelkezésre álló legnagyobb forgatónyomatékát a teljes nyomatéktérhelés és a fordulatszám-szabályozó töréspontja között a teljes fordulatszám-tartományban 25 %-kal csökkenti (lásd 3. függelék). A teljes nyomatékhoz tartozó fordulatszám alatti legnagyobb rendelkezésre álló csökkentett motornyomaték a motornyomaték csökkentése előtt nem lépheti túl a csökkentett nyomatékot a teljes nyomatékhoz tartozó fordulatszámon.”;

d) az 5.5. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„5.5. A használatkorlátozó rendszernek a 6.3., 7.3., 8.5. és 9.4. szakaszban meghatározottak szerint kell bekapcsolódnia.”;

e) a 6.3.1. és a 6.3.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„6.3.1. Az 5.3. szakaszban ismertetett használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagensszint a reagenstartály névleges teljes kapacitásának 2,5 %-a – vagy a gyártó választása szerint ennél magasabb szint – alá süllyed.

- 6.3.2. Az 5.4. szakaszban ismertetett használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagenstartály kiürül (azaz az adagoló rendszer nem képes a tartályból reagenst felvenni) vagy a gyártó választása szerint a névleges teljes kapacitásának 2,5 %-a alatti szintet ér el.”;
- f) a 7.3.1. és a 7.3.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „7.3.1. Az 5.3. szakaszban ismertetett, mérsékelt használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagensminőséget a 7.2. szakaszban ismertetett, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított tíz motorüzemórán belül nem orvosolják.
- 7.3.2. Az 5.4. szakaszban ismertetett, erős használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagensminőséget a 7.2. szakaszban ismertetett, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított húsz motorüzemórán belül nem orvosolják.”;
- g) a 8.5.1. és a 8.5.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „8.5.1. Az 5.3. szakaszban ismertetett, mérsékelt használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagensfogyasztás hibáját vagy a reagensadagolás megszakadását a 8.4.1. és 8.4.2. szakaszban ismertetett, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított tíz motorüzemórán belül nem orvosolják.
- 8.5.2. Az 5.4. szakaszban ismertetett, erős használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a reagensfogyasztás hibáját vagy a reagensadagolás megszakadását a 8.4.1. és 8.4.2. szakaszban ismertetett, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított húsz motorüzemórán belül nem orvosolják.”;
- h) a 9.2.2.1. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „9.2.2.1. Külön számlálót kell biztosítani a kipufogógáz-visszavezető rendszer működésben gátolt szelepe számára. A kipufogógáz-visszavezető rendszer szelepe számlálójának azokat a motorüzemórákat kell számlálnia, amikor bármely működésben gátolt kipufogógáz-visszavezető szelephez kapcsolódó hibakód igazoltan aktív.”;
- i) a 9.4.1. és a 9.4.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „9.4.1. Az 5.3. szakaszban ismertetett, mérsékelt használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a 9.1. szakaszban ismertetett hibát a 9.3. szakaszban meghatározott, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított 36 üzemórán belül nem orvosolják.
- 9.4.2. Az 5.4. szakaszban ismertetett, erős használatkorlátozó rendszernek be kell kapcsolódnia és ezt követően működésbe kell lépnie ezen szakasz előírásai szerint, ha a 9.1. szakaszban ismertetett hibát a 9.3. szakaszban meghatározott, járművezetőt figyelmeztető rendszer működésbe lépésétől számított 100 üzemórán belül nem orvosolják.”;
- j) az 1. függelék a következőképpen módosul:
- i. a 3.2.3. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „3.2.3. A figyelmeztető rendszer manipulálásnak tulajdonítható, e melléklet 9. szakaszában meghatározott működési hibák esetén történő működésbe lépése bemutatásának céljaira a kiválasztást a következő követelmények szerint kell végezni;”
- ii. a 3.3.6.2. pontban az a) és b) pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „a) a figyelmeztető rendszer a reagenstartály legalább 10 %-ának megfelelő reagens rendelkezésre állása esetén működésbe lép;
- b) a »folyamatos« figyelmeztető rendszer legalább a gyártó által az e melléklet 6. szakaszának rendelkezései szerint megadott értéknél működésbe lép.”;
- iii. a 3.4. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „3.4. A figyelmeztető rendszer működésbe lépésének demonstrációja megvalósultnak minősül az adott reagensszintnél, ha a figyelmeztető rendszer a 3.2.1. szakasz szerinti minden igazolási eljárás végén megfelelően működésbe lép.”;

- iv. a szöveg a 3.4. pont után a 3.5. ponttal egészül ki:
- „3.5. A figyelmeztető rendszer működésbe lépésének demonstrációja megvalósultnak minősül hibakódok által kiváltott események esetén, ha a figyelmeztető rendszer a 3.2.1. szakasz szerinti minden igazolási eljárás végén megfelelően működésbe lép és a kiválasztott működési hiba hibakódja megkapja az e melléklet 2. függelékének 1. táblázatában megadott státust.”;
- v. a 4.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „4.2. A vizsgálati ciklusnak be kell mutatnia a használatkorlátozó rendszer reagenshiány és az e melléklet 7., 8. vagy 9. szakaszában meghatározott működési hibák egyike esetében történő működésbe lépését.”;
- vi. a 4.3. pont a) bekezdésének helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „a) a jóváhagyó hatóság a reagenshiányon túlmenően kiválasztja az e melléklet 7., 8. vagy 9. szakaszában meghatározott, korábban a figyelmeztető rendszer működésbe lépésének bemutatásakor használt működési hibát.”;
- vii. a 4.4. pont bevezető fordulatának helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „A gyártónak emellett be kell mutatnia a használatkorlátozó rendszer működését az e melléklet 7., 8. vagy 9. szakaszában meghatározott azon működési hibák esetén, melyeket a 4.1., 4.2. és 4.3. szakaszban ismertetett igazolási eljárásokra nem választottak ki.”;
- viii. a 4.5.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „4.5.2. Amikor a rendszert a reagenshiány esetére való reagálására ellenőrzik, a motorrendszert addig kell járattatni, míg a reagens rendelkezésre állása a tartály névleges kapacitásának 2,5 %-os értékét vagy a gyártó által a mérsékelt használatkorlátozás működésbe lépéséhez szükségesként megadott értéket eléri, e melléklet 6.3.1. szakaszával összhangban.”;
- ix. a 4.6.4. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „4.6.4. Az erős használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének demonstrációja megvalósultnak minősül, ha a 4.6.2. és 4.6.3. szakaszban megfelelően elvégzett minden igazolási eljárás végén a gyártó a jóváhagyó hatóságnak igazolta, hogy a szükséges sebességkorlátozó mechanizmus működésbe lépett.”;
- x. az 5.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „5.2. Amennyiben a gyártó motor vagy motorcsalád önálló műszaki egységként történő jóváhagyását kéri, a gyártó bizonyítékot ad a jóváhagyó hatóságnak arra vonatkozóan, hogy a beépítési dokumentáció-csomag megfelel e melléklet 2.2.4. szakasza rendelkezéseinek az azt biztosító intézkedéseket illetően, hogy a jármű közúti vagy más használata esetében meg fog felelni e melléklet követelményeinek az erős használatkorlátozás vonatkozásában.”;
- xi. az 5.4.2. pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „5.4.2. A gyártó kiválasztja az e melléklet 6–9. szakaszában meghatározott működési hibák egyikét és azt a gyártó és a jóváhagyó hatóság megállapodása szerint előidézi, illetve szimulálja a motorrendszeren.”;
- k) a 2. függelék 4.1.1. pontja bevezető fordulatának helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „E melléklet követelményeinek teljesítéséhez a rendszerben legalább öt számlálónak kell lennie azon üzemórák számának rögzítésére, amikor a motor úgy működött, hogy a rendszer a következők valamelyikét észlelte.”;
- l) az 5. függelék 3.1. pontjában az e) pont helyébe az alábbi rendelkezés lép:
- „e) a bemelegítési ciklusok száma és az üzemórák száma azóta, hogy a tárolt »NO_x-szabályozási információkat« legutóbb szerviz vagy javítás miatt törölték.”.

II. MELLÉKLET

„XVII. MELLÉKLET

A JÁRMŰ FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI INFORMÁCIÓKNAK, VALAMINT A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓKNAK AZ ELÉRHETŐSÉGE

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségére vonatkozó műszaki előírásokat állapítja meg.

2. ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak, amelyeket a weboldalon közzé kell tenni, meg kell felelniük az 595/2009/EU rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében említett közös szabványnak. Ennek a szabványnak az elfogadáság a gyártók olyan szabványosított módon közzélik a jármű fedélzeti diagnosztikai információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat, amely nem jelent megkülönböztetést a hivatalos forgalmazók és szervizek számára biztosított szolgáltatáshoz vagy hozzáféréshez képest.

Ha valakinek szüksége van az információk másolására vagy ismételt közzétételére vonatkozó felhatalmazásra, akkor ezt közvetlenül az érintett gyártóval kell meg tárgyalnia. Az oktatási anyagokra vonatkozó információknak szintén elérhetőeknek kell lenniük, ezek azonban az internetes oldalakon kívül más adathordozókon is közzétehetőek.

A független gazdasági szereplők számára könnyen hozzáférhető adatbázisban rendelkezésre kell bocsátani a jármű minden olyan részére vonatkozó információt, amelyet – a jármű-azonosító szám (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.

- 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:

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

A 2h. cikkben 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 büntetlen előéletűek.

- 2.3. A vezérlőegységek átprogramozását az ISO 22900, az SAE J2534 vagy a TMC RP1210B szabvány szerint kell végezni, védettség alatt nem álló hardver használatával. Ethernet, soros kábel vagy helyi hálózatos (LAN) interfész és más adathordozók, például kompaktlemez (CD), digitális videolemez (DVD) vagy szórakoztató és információs rendszerek (pl. navigációs rendszerek, telefon) felvezető adattároló eszközei szintén felhasználhatók, de csak akkor, ha nincs szükség védelem alatt álló kommunikációs szoftverek (pl. illesztőprogramok vagy bővítmódulok) és hardverek használatára. A gyártóspecifikus alkalmazás és az ISO 22900-2, az SAE J2534 vagy a TMC RP1210B szabványnak megfelelő jármű-kommunikációs interfészek (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 2f. cikk (1) bekezdésében megállapított feltételek alkalmazandók.

- 2.4. A 2.3. szakasz rendelkezései nem érvényesek a sebességkorlátozó készülékek és menetíró készülékek átprogramozása esetén.
- 2.5. A károsanyag-kibocsátással kapcsolatos összes diagnosztikai hibakódnak meg kell felelnie a X. melléklet rendelkezéseinek.

- 2.6. A jármű biztonsági területei kivételével a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak az eléréséhez a független gazdasági szereplőktől a gyártók csak annyi információt kérhetnek a weboldaluk használatához történő bejelentkezés feltételeként, amennyi az információkért való fizetés módjának megerősítéséhez szükséges. A jármű biztonsági területeire vonatkozó információk esetében a független gazdasági szereplőnek be kell mutatnia egy ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványt, amely igazolja az illető személyazonosságát, és megnevezi azt a szervezetet, amelyhez tartozik, cserébe a gyártó bemutatja saját ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványát, amely igazolja a független gazdasági szereplő számára, hogy az az érintett gyártó legális weboldalán fér hozzá az információkhoz. Az ilyen ügyletekről mindkét félnek nyilvántartást kell vezetnie, feltüntetve az e rendelkezés alá tartozó járműveket és a rajtuk végzett változtatásokat.
- 2.7. A gyártónak a javítási információkat közzevető weboldalán modellenként fel kell tüntetnie a típus-jóváhagyási számot.
- 2.8. Ha a gyártó kéri, a legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb megengedett tömegű M_1 , M_2 , N_1 és N_2 kategóriájú járművek és a 2001/85/EK irányelv I. mellékletében meghatározott I., II., A. és B. osztályú, legfeljebb 7,5 tonna legnagyobb megengedett tömegű M_3 kategóriájú járművek esetében a 692/2008/EK rendelet I. melléklete 5. függeléke és XIV. melléklete követelményeinek való megfelelést az e mellékletnek való megfeleléssel egyenértékűnek kell tekinteni.
- 2.9. A jóváhagyó hatóság tájékoztatja a Bizottságot a 2.8. szakasz alapján megadott minden egyes típusjóváhagyás feltételeiről.
-

1. függelék

**»Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz«
gyártói bizonylat**

(Gyártó): ...

(A gyártó címe): ...

igazolja, hogy

az alábbi rendelkezéseknek megfelelően hozzáférést biztosít a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz:

— az 595/2009/EK rendelet 6. cikke és az 582/2011/EU rendelet 2a. cikke,

— az 582/2011/EU rendelet 4. cikkének (6) bekezdése,

— az 582/2011/EU rendelet I. melléklete 4. függelékének 16. szakasza,

— az 582/2011/EU rendelet X. mellékletének 2.1. szakasza,

— az 582/2011/EU rendelet XVII. melléklete

az e bizonylat mellékletében felsorolt járműtípusok, motor vagy szennyezéscsökkentő berendezés tekintetében.

Az alábbi eltérést kell használni: Az ügyfél kérésére végrehajtott adaptációk ⁽¹⁾ – Kis mennyiség ⁽¹⁾ – Átemelt rendszerek ⁽¹⁾.

A bizonylat melléklete felsorolja azokat a honlapokat, amelyeken keresztül a vonatkozó információk elérhetők, és igazolja, hogy azok megfelelnek a fenti rendelkezéseknek, továbbá megadja a gyártó felelős képviselőjének – e bizonylat aláírójának – pontos elérhetőségét.

Ha vonatkozik: a gyártó azt is igazolja, hogy eleget tett az 582/2011/EU rendelet 3. cikke (1a) bekezdése által előírt azon kötelezettségének, hogy az e járműtípusok korábbi jóváhagyására vonatkozó információkat a típusjóváhagyás keltétől számított hat hónapon belül közzé kell tennie.

Kelt, [hely]

..... [dátum]

[Aláírás] [Beosztás]

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

Mellékletek:

— Weboldalcímek

— Pontos elérhetőségek

I. MELLÉKLET

a „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” gyártói bizonylathoz

A bizonylatban hivatkozott weboldalcímek:

II. MELLÉKLET

a „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” gyártói bizonylathoz

A gyártó bizonylatban hivatkozott képviselőjének elérhetőségei:

2. függelék

A jármű fedélzeti diagnosztikai információi

1. Az e függelékben előírt információkat a jármű gyártója szolgáltatja abból a célból, hogy lehetőség legyen a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel kompatibilis csere- vagy szervizkomponenseknek, valamint diagnosztikai műszereknek és mérőkészülékeknek a gyártására.
2. Kérésre a következő információkat a komponensek, diagnosztikai műszerek vagy mérőkészülékek bármely érdekelt gyártójának a rendelkezésére kell bocsátani, megkülönböztetés nélkül:

- a jármű eredeti típusjövahagyásakor alkalmazott előkondicionálási ciklusok száma és típusának leírása,
- a járműnek a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött komponensekre vonatkozó eredeti jövahagyásakor a fedélzeti diagnosztika igazolására használt eljárás típusának leírása,
- az összes ellenőrzött komponens átfogó leírása a hibaészlelés és a hibajelző bekapcsolásának stratégiájával (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött egyes komponensek másodlagos paramétereinek felsorolását is, valamint a fedélzeti diagnosztika összes olyan használt kimeneti kódjának és formátumának felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amelyek a kibocsátással kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez és a kibocsátással nem kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez kapcsolódnak, ha az adott komponens ellenőrzése szerepet játszik a hibajelző bekapcsolásában. Különösen az ISO 15765-4: „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózaton (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei” szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező jármű-típusok esetében a \$05 módnak (Test ID \$21–FF), illetve a \$06 módnak (Test ID \$00–FF) az OBD-rendszer által ellenőrzött egyes ID-kre vonatkozó adatairól kell átfogó ismertetést adni.

Másfajta kommunikációsprotokoll-szabványok használata esetén egyenértékű átfogó ismertetést kell adni.

Ezeket az adatokat táblázat formájában is meg lehet adni az alábbiak szerint:

Komponens	Hibakód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési kritériumok	Hibajelző bekapcsolási kritériumai
Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás		

Katalizátor	P0420	Az 1. és a 2. oxigénérzékelőtől jövő jelek	Az 1. és a 2. érzékelőtől jövő jelek közötti különbség	3. ciklus	Fordulatszám, motorterhelés, levegő/tüzelőanyag arány, katalizátor-hőmérséklet	Két 1. típusú ciklus	1. típus
-------------	-------	--	--	-----------	--	----------------------	----------

3. Diagnosztikai műszerek gyártásához szükséges információk

A járműgyártóknak a javítási információkról szóló weboldalukon elérhetővé kell tenniük a 3.1., 3.2. és 3.3. pontban meghatározott információkat, hogy megkönnyítsék a többféle gyártmánnyal foglalkozó szervizek ellátását általános diagnosztikai műszerekkel. Az információknak tartalmazniuk kell a diagnosztikai műszerek összes funkcióját és a javítási információk és a hibaelhárítási utasítások összes elérhetőségét. Az információk elérhetőségéért a gyártó méltányos díjat kérhet.

3.1. A kommunikációs protokollra vonatkozó információk

A következő információkat kell megadni, mindegyikhez feltüntetve a jármű gyártmányát, modelljét és variánsát vagy más használható meghatározást, mint például a jármű-azonosító számot (VIN) vagy a jármű és a rendszerek megnevezését:

- a) az ENSZ-EGB 49. előírás 9B. mellékletének 4.7.3. pontjában előírtak mellett a teljes diagnosztikát lehetővé tévő kiegészítő kommunikációs protokollra vonatkozó információrendszer, beleértve a kiegészítő hardver- vagy szoftverprotokollra vonatkozó információkat, a paraméterazonosítást, a továbbítási funkciókat, a működésben tartási feltételeket vagy a hibaállapotokat;
- b) részletes ismertetése annak, hogyan lehet megszerezni és értelmezni az összes olyan hibakódot, amely eltér az ENSZ-EGB 49. előírás 9B. mellékletének 4.7.3. pontjában előírtaktól;
- c) az összes érvényes adatparaméter felsorolása, beleértve az arányosítási és hozzáférési információkat is;
- d) az összes lehetséges működéspróba felsorolása, beleértve az eszközök bekapcsolását vagy szabályozását is, valamint az ezek megvalósításához szükséges eszközöket;
- e) részletes ismertetése annak, hogyan lehet megszerezni a komponensekre és állapotokra vonatkozó információkat, az időbélyegeket, a függő hibakódokat és a pillanatfelvételeket;

- f) az adaptív tanulási paramétereknek, a variánskódolásnak, a cserekomponensek paramétertáblázatának, valamint a felhasználói preferenciáknak a visszaállítása az alapállapotba;
- g) a motorvezérlő egység azonosítása és variánsprogramozás;
- h) részletes ismertetése annak, hogyan lehet visszaállítani a szervizlámpákat;
- i) a diagnosztikai csatlakozó helye és a csatlakozó részletes ismertetése;
- j) a motorkód azonosítása.

3.2. A fedélzeti diagnosztika által ellenőrzött komponensek tesztelése és diagnosztizálása

Az alábbi információkat kell megadni:

- a) a működőképességet ellenőrző tesztelés leírása, a komponens vagy a kábelgyűjtő szintjén;
- b) teszteljárás, beleértve a tesztelési paramétereket és a komponensre vonatkozó információkat is;
- c) a csatlakozások részletes ismertetése, beleértve a bemenetek és kimenetek legnagyobb és legkisebb értékeit és a menet- és terhelési értékeket is;
- d) adott menetviszonyok között – többek között üresjáratban – várható értékek;
- e) a komponensek villamos értékei, statikus és dinamikus állapotukban;
- f) meghibásodási módok az összes fenti mechanizmusra;
- g) meghibásodási módok diagnosztizálási eljárása, beleértve a hibafákat és az irányított diagnosztikai kizárást is.

3.3. A javításhoz szükséges adatok

Az alábbi információkat kell megadni:

- a) a motorvezérlő egység és a komponensek inicializálása (cserekomponens beszerelésekor);
 - b) adott esetben új vagy csereként beépített motorvezérlő egység inicializálása átadásos (át)programozási eljárásokkal.
-

3. függelék

A 2e. cikk hatálya alá tartozó átemelt rendszerek felsorolása

1. Léghűtő berendezések	(a) hőmérséklet-szabályozó berendezések; (b) a motortól független fűtés; (c) a motortól független léghűtés.
2. Városi és távolsági autóbuszokon használt berendezések	(a) ajtóvezérlő berendezések; (b) becsuklógátló berendezések; (c) a belső világítás szabályozása.”

A BIZOTTSÁG 65/2012/EU RENDELETE

(2012. január 24.)

a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet sebességváltás-jelzők tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

Alkalmazási kör

Ez a rendelet azon M₁ kategóriájú járművekre vonatkozik, amelyek megfelelnek az alábbi követelményeknek:

- kézi sebességváltóval vannak ellátva, és
- referenciatömegük nem haladja meg a 2 610 kg-ot, vagy a típusjóváahagyást a 715/2007/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették rájuk.

Ez a rendelet nem vonatkozik a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott „különös szociális igények teljesítésére tervezett járművekre”.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni a 661/2009/EK rendeletben megadott fogalommeghatározások mellett:

- (1) A 661/2009/EK rendelet sebességváltás-jelző beépítését írja elő valamennyi olyan M₁ kategóriájú, kézi sebességváltóval felszerelt járműbe, amelynek referenciatömege nem haladja meg a 2 610 kg-ot, valamint azokba a járművekbe, amelyekre a típusjóváahagyást a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ 2. cikkének (2) bekezdése szerint kiterjesztették.
 - (2) A 661/2009/EK rendelet előírja, hogy a sebességváltás-jelzőkre vonatkozó rendelkezéseinek műszaki részleteit végrehajtási intézkedések útján kell meghatározni. Ezért most a sebességváltás-jelzők típusjóváahagyásával összefüggő sajátos eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket meg kell állapítani.
 - (3) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról (keretirányelv) szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽³⁾ ezért ennek megfelelően módosítani kell.
 - (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,
- i. magasabb sebességfokozatba való kapcsolás kijelzése meghatározott motorfordulatszámnal;
 - ii. magasabb sebességfokozatba való kapcsolás kijelzése, ha a fajlagos tüzelőanyag-fogyasztási diagramok azt mutatják, hogy a magasabb sebességfokozatban elérhető a tüzelőanyag-fogyasztás előírt legkisebb javulása;
 - iii. magasabb sebességfokozatba való kapcsolás kijelzése, ha a magasabb sebességfokozatban is elérhető a megfelelő forgatónyomaték.
2. „a sebességváltás-jelző funkcionális jellemzői”: egy sor bemeneti paraméter, mint például a sebességváltás-jelző által jelzett sebességfokozatot meghatározó motorfordulatszám, energiaigény, nyomaték és ezek időbeli változása, valamint az, hogy a sebességváltás-jelző által adott jelzések funkcionálisan hogyan függenek ezektől a paraméterektől;
 3. „a jármű üzemi állapota”: a jármű azon állapota, amelyben legalább két előremeneti sebességfokozat közötti váltás elvégezhető;

⁽¹⁾ HL L 200., 2009.7.31., 1. o.

⁽²⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽³⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

4. „kézi üzemmód”: a jármű azon üzemi állapota, amelyben az összes vagy néhány sebességfokozat közötti váltás mindig a járművezető tevékenységének közvetlen következménye;
5. „kipufogógáz”: a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének (6) bekezdésében meghatározott kipufogócső-kibocsátás.

3. cikk

A kézi sebességváltó vizsgálata

Annak megállapítása céljából, hogy egy adott sebességváltó megfelel-e az ezen rendelet 3. cikkének (16) bekezdésében megállapított fogalom meghatározásnak, a legalább egy, az ezen rendelet 2. cikke (4) bekezdése szerinti kézi üzemmóddal rendelkező sebességváltót „kézi sebességváltónak” kell tekinteni. Ehhez a vizsgálathoz nem kell figyelembe venni a sebességfokozatok közötti automatikus váltásokat, amelyekre nem a jármű működésének optimalizálása céljából, hanem extrém körülmények között, pl. a motor védelmére vagy lefulladásának megakadályozása érdekében kerül sor.

4. cikk

EK-típusjóváhagyás

(1) A gyártók biztosítják, hogy csak olyan, a 661/2009/EK rendelet 11. cikkének hatálya alá tartozó járműveket hozzanak forgalomba, amelyeket az ezen rendelet I. mellékletének követelményei szerinti sebességváltás-jelzővel szereltek fel.

(2) Ahhoz, hogy a 661/2009/EK rendelet 11. cikkének hatálya alá tartozó járművek EK-típusjóváhagyásban részesüljenek, a gyártónak teljesítenie kell az alábbi kötelezettségeket:

- a) az ezen rendelet II. mellékletének 1. részében meghatározott minta szerinti adatközlő lapot állít ki és nyújt be a típusjóváhagyó hatóságnak;
- b) benyújt a típusjóváhagyó hatóságnak egy nyilatkozatot arról, hogy megítélése szerint a jármű megfelel az ebben a rendeletben foglalt követelményeknek;
- c) az ezen rendelet II. mellékletének 2. részében meghatározott minta szerint kiállított tanúsítványt mutat be a típusjóváhagyó hatóságnak;

d) vagy

- i. megadja a típus-jóváhagyó hatóságnak az I. melléklet 4.1. szakaszának utolsó bekezdése szerint analitikus módon meghatározott sebességváltási pontokat; vagy
- ii. átad a típus-jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak egy, a jóváhagyandó járműtípust képviselő járművet annak érdekében, hogy az I. melléklet 4.1. szakaszában leírt vizsgálatot el lehessen végezni.

(3) A (2) bekezdés a), b) és c) pontjában említett, a gyártó által megadott dokumentumok, valamint a (2) bekezdés d) pontjában említett típus-jóváhagyási vizsgálat eredményei alapján a típusjóváhagyó hatóság megvizsgálja, hogy a jármű-típus megfelel-e az I. mellékletben foglalt követelményeknek.

A hatóság csak akkor adhat ki az ezen rendelet II. mellékletének 3. részében meghatározott mintának megfelelő EK-típusbizonyítványt a 661/2009/EK rendelet 11. cikkének hatálya alá tartozó járművekre, ha azok megfelelnek a fent említett követelményeknek.

5. cikk

A jogi szabályozás hatásainak figyelemmel kísérése

E rendelet hatásainak figyelemmel kísérése, valamint az esetleges további fejlesztések iránti igény felmérése céljából a gyártók és a típusjóváhagyó hatóságok a Bizottság kérésére a II. mellékletben leírt információkat a Bizottság rendelkezésére bocsátják. Ezeket az információkat a Bizottság és megbízottjai bizalmasan kezelik.

6. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosításai

A 2007/46/EK irányelv I., III., IV., VI. és XI. melléklete e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

7. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2012. január 24-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

A SEBESSÉGVÁLTÁS-JELZŐVEL FELSZERELT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK**1. A sebességváltás-jelző külső jellemzői**

- 1.1. A sebességváltásra vonatkozó ajánlás jól megkülönböztethető vizuális jel formáját kell, hogy öltse, azaz lehet például egy magasabb, illetve egy alacsonyabb/magasabb sebességfokozatba való kapcsolást jelző egyértelmű piktogram, vagy a konkrét sebességfokozat megadása a járművezető számára. A látható jelet egyéb jelekkel, pl. hangjelzéssel is ki lehet egészíteni, amennyiben ez nem veszélyezteti a biztonságot.
- 1.2. A sebességváltás-jelző nem zavarhatja a jármű biztonságos működése szempontjából elengedhetetlen vagy a jármű biztonságos működését elősegítő egyik visszajelző, kezelőszerv vagy kijelző működését sem, illetve nem takarhatja el azokat. Az 1.3. ponttól függetlenül a jel nem terelheti el a vezető figyelmét, és nem zavarhatja a jármű megfelelő és biztonságos működését.
- 1.3. A sebességváltás-jelzőt a 121. sz. ENSZ-EGB-előírás 5.1.2. szakaszának megfelelően kell elhelyezni. Úgy kell kialakítani, hogy ne lehessen összetéveszteni a jármű egyéb visszajelzőjével, kezelőszervével vagy kijelzőjével.
- 1.4. A sebességváltás-jelzővel kapcsolatos információk kijelzésére használható többfunkciós kijelző, feltéve, hogy ezen információk világosan elkülönülnek a többi jeltől, valamint jól láthatók és azonosíthatók a járművezető számára.
- 1.5. Kivételes helyzetekben más jelek automatikusan felülírhatják vagy kikapcsolhatják a sebességváltás-jelzőt. Ilyen körülmények állnak fenn például, amikor a jármű biztonságos működése vagy épsége forog kockán, amit többek között a tapadást szabályozó vagy menetstabilizáló rendszerek bekapcsolódása, a vezetést segítő rendszerek kijelzőjének átmeneti bekapcsolódása, illetve a jármű hibás működésével kapcsolatos egyéb események jeleznek. A sebességváltás-jelzőnek a kivételes körülmények megszűnését követően 10 másodpercen belül vissza kell váltania a szokásos üzemmódra; különleges műszaki vagy viselkedésszerű okok esetén ez tovább is tarthat.

2. A sebességváltás-jelzőkre vonatkozó funkcionális követelmények (valamennyi kézi üzemmód esetében)

- 2.1. A sebességváltás-jelzőnek a 2.2. és a 2.3. pontban meghatározott követelményeket is figyelembe véve akkor kell sebességváltást javasolnia, amikor a javasolt sebességfokozattal járó tüzelőanyag-fogyasztás a becslések szerint alacsonyabb, mint az adott pillanatra jellemző tüzelőanyag-fogyasztás.
- 2.2. A sebességváltás-jelzőt úgy kell kialakítani, hogy az ésszerűen feltételezhető vezetési körülmények között optimalizált, tüzelőanyag-takarékos vezetési módra ösztönözze a járművezetőt. Fő célja, hogy – amennyiben a járművezető követi az utasításait – a lehető legkisebbre csökkentse a jármű tüzelőanyag-fogyasztását. A szabályozott kipufogógáz-kibocsátás azonban a sebességváltás-jelző utasításainak betartása miatt nem növekedhet aránytalanul az eredeti állapothoz képest. A sebességváltás-jelző utasításainak követése továbbá nem lehet negatív hatással a kibocsátáscsökkentő berendezések időben történő működésére, például a katalizátorra hidegindítás után. E célból a járműgyártónak műszaki dokumentációt kell a típusjóváhagyó hatóságok rendelkezésére bocsátania, amelyben a sebességváltás-jelzőnek a szabályozott kipufogógáz-kibocsátásra gyakorolt hatását legalább állandósult járműsebesség mellett leírja.
- 2.3. A sebességváltás-jelző utasításainak követése miatt a jármű biztonságos működése nem kerülhet veszélybe, azaz nem fulladhat le a motor, a motorfék mértéke elegendő kell, hogy maradjon, és a motor forgatónyomatéka nagyobb energiaigény esetén is elégséges kell, hogy legyen.

3. Benyújtandó információk

- 3.1. A gyártónak az alábbi információkat kell a típusjóváhagyó hatóság rendelkezésére bocsátania. Az adatokat a következő két részben kell elérhetővé tenni:
 - a) „hivatalos dokumentációs csomag”, amelyet kérésre az érdekelt felek rendelkezésére lehet bocsátani;
 - b) „részletes dokumentációs csomag”, amelyet szigorúan bizalmasan kell kezelni.
- 3.1.1. A hivatalos dokumentációs csomag a következőket tartalmazza:
 - a) azon sebességváltás-jelzők valamennyi külső jellemzőjének leírása, amelyeket a sebességváltás-jelző tekintetében megfelelő járműtípusba tartozó járművekbe építenek be, és bizonyítékok, hogy megfelelnek az 1. szakasz követelményeinek,
 - b) olyan bizonyítékok, többek között adatok vagy műszaki értékelések, pl. szimulációs adatok, kibocsátási vagy tüzelőanyag-fogyasztási diagramok, kibocsátási vizsgálatok formájában, amelyek megfelelően alátámasztják, hogy a sebességváltás-jelző hatékonyan működik, azaz a megfelelő időben ésszerű javaslatot tesz a vezetőnek, hogy a 2. szakaszban foglalt követelményeknek való megfelelés érdekében kapcsoljon más sebességfokozatba,
 - c) a sebességváltás-jelző rendeltetésének, használatának és funkcióinak magyarázata a jármű felhasználói kézikönyvének a sebességváltás-jelzőre vonatkozó részében.

- 3.1.2. A részletes dokumentációs csomag a sebességváltás-jelző kialakításának részleteit is magában kell, hogy foglalja, különös tekintettel a készülék funkcionális jellemzőire.
- 3.1.3. Az 5. cikk rendelkezéseitől függetlenül a részletes dokumentációs csomagot a típusjóváhagyó hatóság és a gyártó szigorúan bizalmasan kell, hogy kezelje. Megőrizheti a típusjóváhagyó hatóság, illetve annak jóváhagyásával a gyártó is. Ha a gyártó őrzi meg a dokumentációs csomagot, a típusjóváhagyó hatóságnak azonosító jelzéssel kell ellátnia és datálnia kell a csomagot annak felülvizsgálatát és jóváhagyását követően. A dokumentációt a jóváhagyás során, illetve a jóváhagyás érvényességének időtartama alatt bármikor hozzáférhetővé kell tenni a típusjóváhagyó hatóság számára.
- 3.2. A gyártó a jármű felhasználói kézikönyvének a sebességváltás-jelzőre vonatkozó részében el kell, hogy magyarázza a sebességváltás-jelző rendeltetését, használatát és funkcióit.
4. **A sebességváltás-jelző által ajánlott sebességváltási pontok teljes tüzelőanyag-megtakarítási hatását az alábbi eljárással kell meghatározni**
- 4.1. *A jármű azon sebességeinek meghatározása, amelyeken a sebességváltás-jelző a magasabb fokozatba való kapcsolást javasolja*

Ezt a vizsgálatot egy üzemi hőmérsékletű járművön kell elvégezni, az ezen melléklet 1. függelékében leírt sebességprofilnak megfelelő fékpadon. A sebességváltás-jelző tanácsát követve magasabb sebességfokozatba kell kapcsolni, és fel kell jegyezni, hogy a készülék milyen járműsebességeken javasolta a sebességváltást. A vizsgálatot meg kell ismételni háromszor.

V_{GSI}^n azt a három vizsgálat alapján meghatározott átlagsebességet jelöli, amelyen a sebességváltás-jelző az n sebességfokozatból ($n = 1, 2, \dots, \#g$) az $n + 1$ sebességfokozatba történő váltást javasolja; $\#g$ a jármű előremeneti sebességfokozatainak számát jelöli. E célból csak azon utasításokat kell figyelembe venni, amelyeket a sebességváltás-jelző a legnagyobb járműsebesség elérése előtti szakaszban ad ki, és a lassítás alatti utasításokat figyelmen kívül kell hagyni.

Az alábbi számítások céljaira a V_{GSI}^0 0 km/h, a $V_{\text{GSI}}^{\#g}$ 140 km/h vagy a jármű legnagyobb sebessége (a kettő közül a kisebbik). Ha a jármű nem éri el a 140 km/h sebességet, a járművet addig kell járatni legnagyobb sebességén, amíg nem csatlakozik újra az I.1. ábrán látható sebességprofilhoz.

A sebességváltás-jelző váltási pontjait a gyártó analitikusan is meghatározhatja a 3.1. szakasz szerinti részletes dokumentációs csomagban megadott sebességváltásjelző-algoritmus alapján.

4.2. Szabványos sebességváltási pontok

A V_{std}^n azt a sebességet jelöli, amelyen a járművezető általában, a sebességváltás-jelzőtől kapott jelzés hiányában n sebességfokozatból $n + 1$ sebességfokozatba kapcsol. Az 1. típusú kibocsátási vizsgálat⁽¹⁾ során meghatározott sebességváltási pontok alapján a szabványos sebességváltási pontokra a következő sebességek érvényesek:

$$V_{\text{std}}^0 = 0 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^1 = 15 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^2 = 35 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^3 = 50 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^4 = 70 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^5 = 90 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^6 = 110 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^7 = 130 \text{ km/h;}$$

$$V_{\text{std}}^8 = V_{\text{GSI}}^{\#g};$$

A V_{min}^n azt a legkisebb járműsebességet jelöli, amellyel a jármű az n sebességfokozatban haladni tud anélkül, hogy a motor lefulladna; V_{max}^n pedig azt a legnagyobb járműsebességet, amellyel a jármű motorkárosodás nélkül haladni tud az n sebességfokozatban.

Ha a fenti listából levezetett V_{std}^n nem éri el a V_{min}^{n+1} értéket, akkor a V_{std}^n -t kell V_{min}^{n+1} -nek tekinteni. Ha a fenti listából levezetett V_{std}^n meghaladja a V_{max}^n -ot, akkor a V_{std}^n -t kell V_{max}^n -nak tekinteni ($n = 1, 2, \dots, \#g - 1$).

Ha az ily módon megállapított $V_{\text{std}}^{\#g}$ kisebb, mint $V_{\text{GSI}}^{\#g}$, akkor a $V_{\text{std}}^{\#g}$ -t kell $V_{\text{GSI}}^{\#g}$ -nek tekintetni.

⁽¹⁾ A 05. módosítássorozattal módosított 83. sz. ENSZ-EGB-előírás 4a. mellékletében szereplő meghatározás szerint.

4.3. A tüzelőanyag-fogyasztást a sebesség függvényében ábrázoló görbék

A gyártónak tájékoztatnia kell a típusjóváhagyó hatóságot a jármű tüzelőanyag-fogyasztásának az n sebességfokozatban vezetett jármű állandósult sebességéről való funkcionális függéséről, az alábbiak szerint.

Az FC_i^n az n sebességfokozatban vezetett, $v_i = i \times 5 \text{ km/h} - 2,5 \text{ km/h}$ (ahol i pozitív egész szám) állandó sebességű jármű kg/h -ban (kilogramm/óra) kifejezett tüzelőanyag-fogyasztását jelöli. Ezeket az adatokat a gyártó minden n sebességfokozatra ($n = 1, 2, \dots, \#g$) és $v_{\min}^n \leq v_i \leq v_{\max}^n$ sebességre meg kell, hogy adja. A járműgyártó a tüzelőanyag-fogyasztás ezen értékeit valószerű vezetési helyzetnek megfelelő, azonos környezeti feltételek mellett kell, hogy meghatározza, vagy fizikai vizsgálattal, vagy a jóváhagyó hatóság és a gyártó által közösen megállapított, megfelelő számítási modellel.

4.4. A jármű sebességeloszlása

Annak P_i valószínűsége tekintetében, hogy a jármű v sebességgel halad, ahol $v_i - 2,5 \text{ km/h} < v \leq v_i + 2,5 \text{ km/h}$ ($i = 1, \dots, 28$), a következő eloszlást kell használni:

i	P_i	i	P_i
1	4,610535879	15	2,968643201
2	5,083909299	16	2,61326375
3	4,86818148	17	2,275220718
4	5,128313511	18	2,014651418
5	5,233189418	19	1,873070659
6	5,548597362	20	1,838715054
7	5,768706442	21	1,982122053
8	5,881761847	22	2,124757402
9	6,105763476	23	2,226658166
10	6,098904359	24	2,137249569
11	5,533164348	25	1,76902642
12	4,761325003	26	1,665033625
13	4,077325232	27	1,671035353
14	3,533825909	28	0,607049046

Ha a jármű legnagyobb sebessége az i lépésnek felel meg, és $i < 28$, akkor a P_{i+1} -től P_{28} -ig terjedő értékeket hozzá kell adni P_i -hez.

4.5. A tüzelőanyag-fogyasztás meghatározása a modell szerint

FC_{GSI} a jármű tüzelőanyag-fogyasztását jelöli, amely abban az esetben következik be, ha a járművezető betartja a sebességváltás-jelző utasításait:

$$FC_{GSI}^i = FC_i^n, \text{ ha } V^{n-1}_{GSI} \leq v_i < V^n_{GSI} \text{ (} n = 1, \dots, \#g \text{) és } FC_{GSI}^i = 0, \text{ ha } v_i \geq V^{\#g}_{GSI}$$

$$FC_{GSI} = \sum_{i=1}^{28} P_i \times FC_{GSI}^i / 100$$

FC_{std} a jármű szabványos sebességváltási pontokon történő sebességváltás esetén bekövetkező tüzelőanyag-fogyasztását jelöli:

$$FC_{std}^i = FC_i^n, \text{ ha } V^{n-1}_{std} \leq v_i < V^n_{std} \text{ (} n = 1, \dots, \#g \text{) és } FC_{std}^i = 0, \text{ ha } v_i \geq V^{\#g}_{std}$$

$$FC_{std} = \sum_{i=1}^{28} P_i \times FC_{std}^i / 100$$

A modell szerint a sebességváltás-jelző utasításainak követésével nyert viszonylagos tüzelőanyag-megtakarítás a következő képlet szerint számítható ki:

$$FC_{rel. \text{ Save}} = (1 - FC_{GSI}/FC_{std}) \times 100 \%$$

4.6. Adatrögzítés

A következő adatokat kell rögzíteni:

- a 4.1. pont szerint meghatározott V_{GSI}^n értékei,
 - a gyártó által a 4.3. pont szerint megadott tüzelőanyag-fogyasztás/sebességörbe FC_i^n értékei,
 - a 4.5. pont szerint kiszámított FC_{GSI} , FC_{std} és $FC_{rel. \text{ Save}}$ értékei.
-

1. függelék

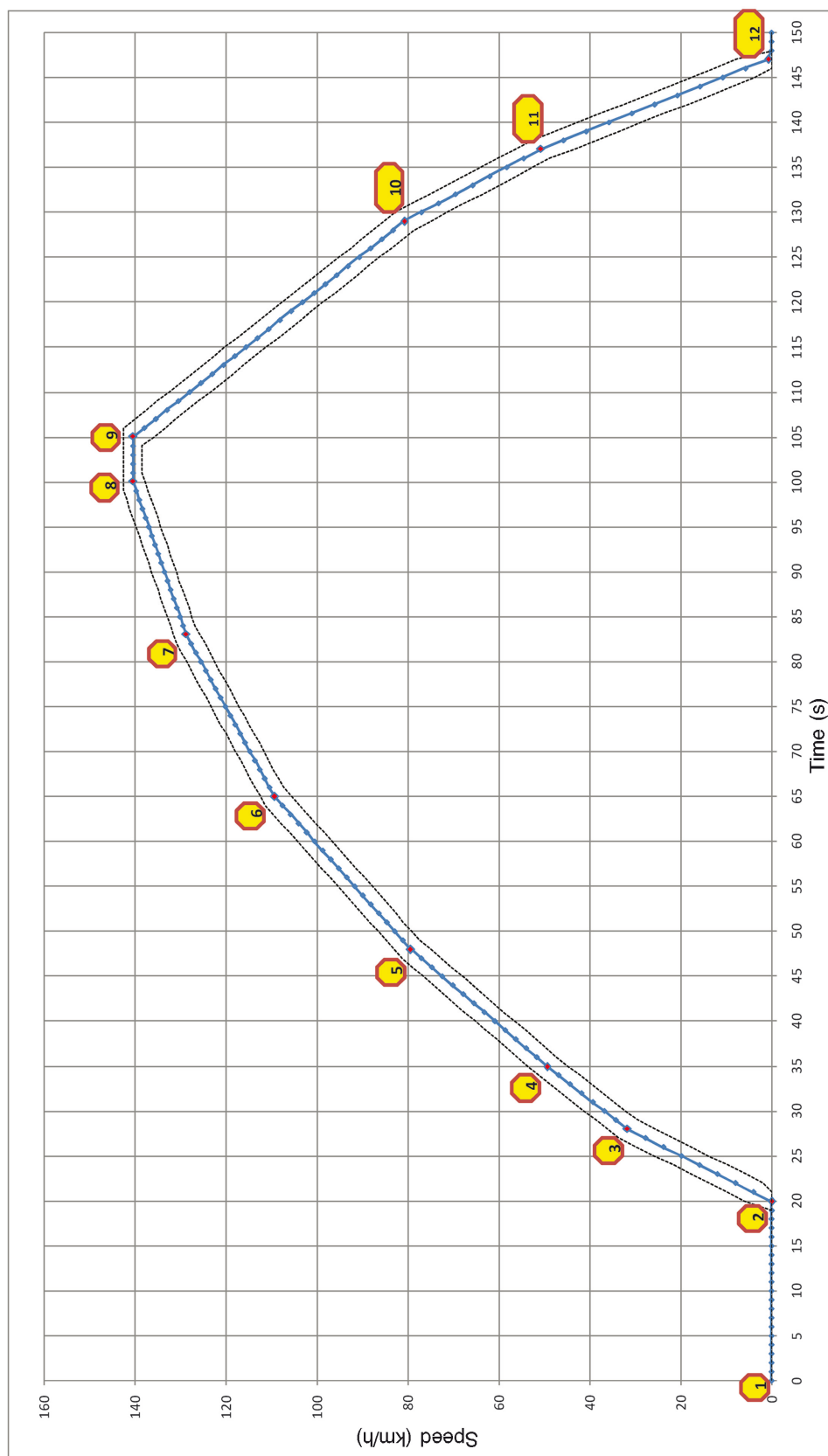
A járművek 4.1. pontban említett sebességprofilja

A művelet száma	Művelet	Gyorsulás (m/s ²)	Sebesség (km/h)	Összesített idő (s)
1	Üresjárat	0	0	20
2	Gyorsítás	1,1	0–31,68	28
3		0,7	31,68–49,32	35
4		0,64	49,32–79,27	48
5		0,49	79,27–109,26	65
6		0,3	109,26–128,70	83
7		0,19	128,70–140,33	100
8	Állandósult állapot	0	140,33	105
9	Lassítás	– 0,69	140,33–80,71	129
10		– 1,04	80,71–50,76	137
11		– 1,39	50,76–0	147
12	Üresjárat	0	0	150

Az ezen sebességprofiltól való eltérések megengedett értékeit a 05. módosítássorozattal módosított 83. sz. ENSZ-EGB-előírás 4a. mellékletének 6.1.3.4. szakasza határozza meg.

I.1. ábra:

A járművek 4.1. pontban említett sebességprofiljának grafikai megjelenítése; folyamatos vonal: sebességprofil; szaggatott vonalak: a sebességprofiltól való eltérések megengedett értékei.



Az alábbi táblázat a sebességprofil másodperc alapú leírását adja meg. Amennyiben a jármű nem képes a 140 km/h sebesség elérésére, addig kell jártni legnagyobb sebességén, amíg nem csatlakozik újra a fenti sebességprofilhoz.

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
0	0,00	51	84,56	101	140,33
1	0,00	52	86,33	102	140,33
2	0,00	53	88,09	103	140,33
3	0,00	54	89,86	104	140,33
4	0,00	55	91,62	105	140,33
5	0,00	56	93,38	106	137,84
6	0,00	57	95,15	107	135,36
7	0,00	58	96,91	108	132,88
8	0,00	59	98,68	109	130,39
9	0,00	60	100,44	110	127,91
10	0,00	61	102,20	111	125,42
11	0,00	62	103,97	112	122,94
12	0,00	63	105,73	113	120,46
13	0,00	64	107,50	114	117,97
14	0,00	65	109,26	115	115,49
15	0,00	66	110,34	116	113,00
16	0,00	67	111,42	117	110,52
17	0,00	68	112,50	118	108,04
18	0,00	69	113,58	119	105,55
19	0,00	70	114,66	120	103,07
20	0,00	71	115,74	121	100,58
21	3,96	72	116,82	122	98,10
22	7,92	73	117,90	123	95,62
23	11,88	74	118,98	124	93,13
24	15,84	75	120,06	125	90,65
25	19,80	76	121,14	126	88,16
26	23,76	77	122,22	127	85,68
27	27,72	78	123,30	128	83,20
28	31,68	79	124,38	129	80,71
29	34,20	80	125,46	130	76,97
30	36,72	81	126,54	131	73,22
31	39,24	82	127,62	132	69,48
32	41,76	83	128,70	133	65,74
33	44,28	84	129,38	134	61,99
34	46,80	85	130,07	135	58,25
35	49,32	86	130,75	136	54,50
36	51,62	87	131,44	137	50,76
37	53,93	88	132,12	138	45,76
38	56,23	89	132,80	139	40,75
39	58,54	90	133,49	140	35,75
40	60,84	91	134,17	141	30,74
41	63,14	92	134,86	142	25,74
42	65,45	93	135,54	143	20,74
43	67,75	94	136,22	144	15,73
44	70,06	95	136,91	145	10,73
45	72,36	96	137,59	146	5,72
46	74,66	97	138,28	147	0,72
47	76,97	98	138,96	148	0,00
48	79,27	99	139,64	149	0,00
49	81,04	100	140,33	150	0,00
50	82,80				

II. MELLÉKLET

1. RÉSZ

Adatközlő lap

MINTA

... számú adatközlő lap járművek sebességváltás-jelző tekintetében történő EK-típusjóváhagyásához.

Az alábbi adatokat, szükség szerint, három példányban, tartalomjegyzékkel együtt kell benyújtani. A rajzokat megfelelő méretben, kellő részletességgel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtogatva kell beadni. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérlésűek, a teljesítményükre vonatkozó információt is meg kell adni.

A 692/2008/EK rendelet ⁽¹⁾ I. melléklete 3. függelékének 0., 3. és 4. pontjában megadott információk.

4.11. Sebességváltás-jelző

4.11.1. Hangjelzés: van/nincs ⁽²⁾. Ha van, akkor a hangzás és a járművezető fülében észlelhető hangerősség megadása db(A)-ban. (A hangjelzés bármikor ki- és bekapcsolható):

4.11.2. Az I. melléklet 4.6. pontja szerinti adatok (a gyártó által bejelentett érték):

4.11.3. Az I. melléklet 3.1.1. pontja szerinti adatok:

4.11.4. Az I. melléklet 3.1.2. pontja szerinti adatok:

4.11.5. A sebességváltás-jelzőről készült fényképek/rajzok és a rendszer alkotóelemeinek és működésének rövid leírása:

4.11.6. A jármű felhasználói kézikönyvében a sebességváltás-jelzőről megadott információk:

⁽¹⁾ HL L 199., 2008.7.28., 1. o.

⁽²⁾ A nem kívánt rész törlendő.

2. RÉSZ

MINTA

A gyártó tanúsítványa a sebességváltás-jelzőre vonatkozó követelmények teljesüléséről

(A gyártó):

(A gyártó címe):

tanúsítja, hogy

az ezen tanúsítvány mellékletében felsorolt járműtípusok megfelelnek a 65/2012/EU rendelet sebességváltás-jelzőkre vonatkozó rendelkezéseinek.

Kelt, [..... hely]

[..... dátum]

[aláírás] [beosztás]

Mellékletek:

— azon járműtípusok listája, amelyekre e tanúsítvány vonatkozik.

3. RÉSZ

EK-típusbizonyítvány

MINTA

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Az EK-típusjóváhagyó hatóság bélyegzője

Értesítés járműtípus

- EK-típusjóváhagyásának megadásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK típusjóváhagyásának elutasításáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

... sebességváltás-jelzője tekintetében

a 65/2012/EU rendelettel módosított .../2012/EU rendelet alapján ⁽¹⁾

Az EK-típusjóváhagyás száma:

A kiterjesztés indoka:

I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.2.1. Kereskedelmi név/nevek (ha vannak):
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha a típus fel van tüntetve a járművön:
- 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.9. A gyártó képviselőjének neve és címe (ha van):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (szükség esetén): lásd a kiegészítést.
2. A jóváhagyási vizsgálatok és értékelések elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jegyzőkönyv kelte:
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
5. A 65/2012/EU rendelet I. mellékletének 4.6. pontja szerinti adatok (típusjóváhagyáskor határozzák meg):
6. Megjegyzések (ha vannak): lásd a kiegészítést.
7. Hely:
8. Dátum:
9. Aláírás:

Mellékletek: Információs csomag.
Vizsgálati jegyzőkönyv.
Kiegészítő információk: ...

Kiegészítés a ... számú EK-típusbizonyítványhoz a(z) ... tekintetében

III. MELLÉKLET

A 2007/46/EK KERETIRÁNYELV MÓDOSÍTÁSAI

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet az alábbi pontokkal egészül ki:

„4.11. Sebességváltás-jelző

4.11.1. Hangjelzés: van/nincs ⁽¹⁾. Ha van, akkor a hangzás és a járművezető fülében észlelhető hangerősség megadása db(A)-ban. (A hangjelzés bármikor ki- és bekapcsolható.)

4.11.2. A(z) 65/2012/EU rendelet I. mellékletének 4.6. pontja szerinti adatok (a gyártó által bejelentett érték)

4.11.3. A sebességváltás-jelzőről készült fényképek/rajzok és a rendszer alkotóelemeinek és működésének rövid leírása:”

2. A III. melléklet az alábbi pontokkal egészül ki:

„4.11. Sebességváltás-jelző

4.11.1. Hangjelzés: van/nincs ⁽¹⁾. Ha van, akkor a hangzás és a járművezető fülében észlelhető hangerősség megadása db(A)-ban. (A hangjelzés bármikor ki- és bekapcsolható.)

4.11.2. A(z) 65/2012/EU rendelet I. melléklet 4.6. pontja szerinti adatok (típusjóváhagyáskor határozzák meg)”

3. A IV. melléklet I. része a következőképpen módosul:

a) a táblázat a következő 63.1. sorral egészül ki:

Tárgy	Jogszabály	Hivatalos Lapra való hivatkozás	Alkalmazandóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„63.1. Sebességváltás-jelzők	65/2012/EU	L 28., 2012.1.31., 24. o.	X”									

b) a függelékben a táblázat a következő 63.1. sorral egészül ki:

	Tárgy	Jogszabály	Hivatalos Lapra való hivatkozás	M ₁
„63.1.	Sebességváltás-jelzők	65/2012/EU	L 28., 2012.1.31., 24. o.	N/A”

4. A VI. melléklet függelékében a táblázat a következő 63.1. sorral egészül ki:

Tárgy	Jogszabály	Módosította	A következő változatokra vonatkozik
„63.1. Sebességváltás-jelzők	65/2012/EU”		

2012-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 310 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	840 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többszövevényű: az EU 23 hivatalos nyelvén	200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többszövevényű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU