

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 566/2011 VAN DE COMMISSIE

van 8 juni 2011

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie wat de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie betreft

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie⁽¹⁾, en met name artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 3, en artikel 8,

Gezien Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)⁽²⁾, en met name artikel 39, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 715/2007 zijn gemeenschappelijke technische voorschriften vastgesteld voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen (hierna „voertuigen” genoemd) en vervangingsonderdelen wat emissies betreft, alsook regels inzake overeenstemming tijdens het gebruik, duurzaamheid van systemen voor verontreinigingsbeheersing, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen), meting van het brandstofverbruik en toegankelijkheid van reparatie- en onderhoudsinformatie.
- (2) Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot

reparatie- en onderhoudsinformatie⁽³⁾ bepaalt dat de Commissie de nieuwe testprocedure voor de door lichte bedrijfsvoertuigen uitgestoten deeltjesmassa en deeltjesaantallen moet invoeren.

- (3) Richtlijn 76/756/EEG van de Raad van 27 juli 1976 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽⁴⁾ schrijft om veiligheidsredenen het gebruik van dagrijlichten voor. Het effect van die lichten, die tijdens het gebruik van het voertuig permanent zijn ingeschakeld, moet op gepaste wijze tot uitdrukking komen in de gemeten emissies van verontreinigende stoffen en kooldioxiden (CO₂-emissies).
- (4) Gezien het risico van manipulatie en volledige uitval van dieseldeeltjesfilters (DPF's), moeten deze filters worden bewaakt, ongeacht of de van toepassing zijnde OBD-grenswaarden worden overschreden.
- (5) Omdat de bewaking van elektrische circuits permanent is, moet zij worden vrijgesteld van de meldverplichting ingevolge de voor het OBD-systeem geldende voorschriften inzake de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik (in-use-performance-ratio).
- (6) Aangezien zich maar weinig rijsituaties voordoen waarin de bewakingsfuncties van het laaddrukregelsysteem of de bewakingsfuncties die een koude start vereisen, kunnen worden toegepast, moeten daarvoor bijzondere prestatievoorschriften worden vastgesteld.
- (7) De statistische voorwaarden waaronder de naleving van de voorschriften inzake de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik automatisch wordt beoordeeld, moeten worden geharmoniseerd.

⁽¹⁾ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 262 van 27.9.1976, blz. 1.

- (8) Wanneer manipulatie van het „selective catalytic reduction”-systeem (SCR-systeem) wordt geconstateerd door middel van rechtstreekse bewaking van de emissies van stikstofoxiden (NO_x-emissies), moet nader worden gedefinieerd onder welke voorwaarden het systeem tot aansporing van de bestuurder wordt geactiveerd.
- (9) De registratie van de activering van het aansporingssysteem voor de bestuurder moet worden verduidelijkt in verband met een mogelijk toekomstig gebruik van deze informatie bij technische keuringen.
- (10) De beveiliging van de emissiebeheersingscomputer tegen manipulatie moet openstaan voor technische verbeteringen als gevolg van innovatie.
- (11) De registratie en melding van de desbetreffende gegevens zijn een wezenlijk bestanddeel van een verplicht OBD-bewakingssysteem en daarvoor dient geen vrijstelling te worden verleend op grond van gestelde gebreken, met name niet stelselmatig wanneer de fabrikant voor bepaalde normen inzake communicatie binnen en buiten het voertuig opteert.
- (12) Om op de markt voor reparatie- en onderhoudsinformatiediensten een effectieve concurrentie te waarborgen en duidelijk te maken dat de betrokken informatie ook informatie omvat die aan andere onafhankelijke marktdeelnemers dan reparateurs moet worden verstrekt, teneinde ervoor te zorgen dat de onafhankelijke reparatie- en onderhoudsmarkt integraal met erkende dealers kan concurreren, ongeacht of de voertuigfabrikant die informatie rechtstreeks aan erkende dealers en reparateurs verstrekt, moet nader worden toegelicht welke gedetailleerde informatie krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden verstrekt.
- (13) Gelet op het evenredigheidsbeginsel en hoewel voertuigfabrikanten er niet toe moeten worden gedwongen om slechts voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringshandelingen daarvan bij derden gegevens over wijzigingen van individuele voertuigen te verzamelen, moeten ter wille van een concurrerende reparatie- en onderhoudsmarkt onafhankelijke marktdeelnemers in dezelfde mate updates van de gegevens over voertuigonderdelen ontvangen als erkende dealers en reparateurs.
- (14) Arbeidseenheden zijn belangrijke technische reparatie- en onderhoudsinformatie voor onafhankelijke marktdeelnemers. Door duidelijk aan te geven dat arbeidseenheden onder artikel 6 van Verordening (EG) nr. 715/2007 vallen, zal de marktdeelnemers naar verwachting commerciële zekerheid worden geboden.
- (15) Wanneer voertuigfabrikanten bepalen dat reparatie- en onderhoudsgegevens niet langer op papier in het voertuig worden bijgehouden — zodat de eigenaar van het voertuig deze ook voor onafhankelijke reparateurs toegankelijk kan maken om er de uitgevoerde reparatie- en onderhoudswerkzaamheden in op te nemen — maar in een centrale gegevensbank van de voertuigfabrikant, moeten deze gegevens met toestemming van de eigenaar van het voertuig ook toegankelijk zijn voor de onafhankelijke reparateur opdat deze een compleet rapport van de uitgevoerde reparatie- en onderhoudswerkzaamheden kan blijven produceren en de eigenaar van het voertuig in één document een bewijs van al die werkzaamheden kan verstrekken.
- (16) Er is meer flexibiliteit nodig wat de herprogrammering van voertuigregeleenheden en de uitwisseling van gegevens tussen voertuigfabrikanten en onafhankelijke marktdeelnemers betreft, om ruimte te bieden voor innovaties en kosten te besparen.
- (17) Er moet worden gewaarborgd dat voertuigen die zijn goedgekeurd krachtens het desbetreffende reglement van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) dat, wat de emissiegerelateerde voorschriften betreft, gelijkwaardig is met de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008, en die voldoen aan de voorschriften van die verordeningen wat de toegang tot informatie betreft, zonder administratieve rompslomp overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden goedgekeurd.
- (18) Aangezien er momenteel geen gemeenschappelijke gestructureerde procedure bestaat voor de uitwisseling van gegevens over voertuigonderdelen tussen voertuigfabrikanten en onafhankelijke marktdeelnemers, is het wenselijk voor die gegevensuitwisseling beginselen op te stellen. Een toekomstige gemeenschappelijke gestructureerde procedure inzake het gestandaardiseerde format van de uitgewisselde gegevens moet formeel door het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) worden uitgewerkt, waarbij in het aan CEN verleende mandaat niet van tevoren wordt vermeld hoe gedetailleerd die norm zal zijn. In de werkzaamheden van het CEN moeten met name de belangen en behoeften van zowel voertuigfabrikanten als onafhankelijke marktdeelnemers tot uitdrukking komen en tevens oplossingen worden onderzocht zoals open gegevensformats, beschreven door een aantal goed gedefinieerde metagegevens, om de bestaande IT-infrastructuur gemakkelijker te kunnen aanpassen.
- (19) De Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008 moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (20) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Technisch Comité motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 komt als volgt te luiden:

„2. De in lid 1 bedoelde informatie omvat:

a) een duidelijke identificatie van het voertuig;

b) servicehandboeken, inclusief reparatie- en onderhoudsgegevens;

- c) technische handleidingen;
- d) informatie over onderdelen en diagnose (zoals de theoretische minimale en maximale meetwaarden);
- e) bedradingsschema's;
- f) de diagnostische foutcodes (met inbegrip van de eigen codes van de fabrikant);
- g) het identificatienummer van de softwarekalibratie dat op een voertuigtype van toepassing is;
- h) over en door middel van eigen instrumenten en apparatuur verstrekte informatie;
- i) informatie over gegevensregistratie en bidirectionele bewaking en testgegevens; en
- j) standaard arbeidseenheden of tijdvakken voor reparatie- en onderhoudstaken, indien deze rechtstreeks of via een derde ter beschikking van erkende dealers en reparateurs van de fabrikant worden gesteld.”;
- b) het volgende lid 8 wordt toegevoegd:
- „8. Indien de reparatie- en onderhoudsgegevens van een voertuig in een door of namens de voertuigfabrikant beheerde centrale gegevensbank worden opgeslagen, hebben onafhankelijke reparateurs die zijn erkend en geautoriseerd overeenkomstig punt 2.2 van bijlage XIV bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (*), kosteloos en onder dezelfde voorwaarden als erkende dealers of reparateurs toegang tot deze gegevens om informatie over uitgevoerde reparatie- en onderhoudswerkzaamheden te kunnen invoeren.
- (*) PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1.”
- 2) In artikel 7, komt lid 2 als volgt te luiden:
- „2. De fabrikanten stellen de reparatie- en onderhoudsinformatie, met inbegrip van transactiediensten zoals herprogrammering of technische bijstand, op uur-, dag-, maand- of jaarbasis ter beschikking, waarbij de vergoeding voor toegang tot die informatie varieert naargelang de periode waarvoor toegang wordt verleend. Behalve tijdgerelateerde toegang kunnen de fabrikanten transactiegerelateerde toegang aanbieden, waarvoor vergoedingen per transactie in rekening worden gebracht, die niet zijn gerelateerd aan de tijd waarvoor toegang wordt verleend. Wanneer door de fabrikanten beide toegangssystemen worden aangeboden, kiezen de onafhankelijke reparateurs een voorkeursysteem, hetzij tijdgerelateerd, hetzij transactiegerelateerd.”.
- 3) In bijlage I worden de noten 1 en 2 van tabel 1 en de noten 1, 2 en 5 van tabel 2 geschrapt.
- Artikel 2
- Verordening (EG) nr. 692/2008 wordt als volgt gewijzigd:
- 1) In artikel 2 wordt het volgende punt 33 toegevoegd:
- „33. „koude start”: een motorkoelmiddeltemperatuur (of gelijkwaardige temperatuur) bij het starten van de motor van 35 °C of minder en maximaal 7 K hoger dan de omgevingstemperatuur (indien bekend) bij het starten van de motor.”.
- 2) In artikel 6, lid 1, worden de volgende vierde en vijfde alinea toegevoegd:
- „Aan de relevante voorschriften wordt geacht te zijn voldaan indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:
- a) de voorschriften van artikel 13 zijn nageleefd;
- b) het voertuig is goedgekeurd krachtens VN/ECE-Reglement nr. 83, wijzigingenreeks 06, VN/ECE-Reglement nr. 101, wijzigingenreeks 01, en, bij voertuigen met compressieontsteking, krachtens VN/ECE-Reglement nr. 24, deel III, wijzigingenreeks 03.
- In het in de vierde alinea bedoelde geval is artikel 14 ook van toepassing.”.
- 3) In artikel 10, lid 1, worden de volgende derde en vierde alinea toegevoegd:
- „Aan de relevante voorschriften wordt geacht te zijn voldaan indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:
- a) de voorschriften van artikel 13 zijn nageleefd;
- b) de vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing zijn goedgekeurd krachtens VN/ECE-Reglement nr. 103.
- In het in de derde alinea bedoelde geval is artikel 14 ook van toepassing.”.
- 4) In artikel 13, komt lid 9 als volgt te luiden:
- „9. Het forum Toegang tot voertuiginformatie (hierna „het forum” genoemd) wordt hierbij ingesteld.
- Het forum onderzoekt of toegang tot informatie invloed heeft op de vorderingen die op het gebied van diefstalbeveiliging zijn gemaakt en doet aanbevelingen om de voorschriften over de toegang tot informatie te verbeteren. Het forum verstrekt de Commissie met name advies over de invoering van een procedure voor goedkeuring en autorisatie van onafhankelijke marktdeelnemers door geaccrediteerde organisaties om toegang te krijgen tot informatie over de beveiliging van het voertuig.
- De Commissie kan beslissen de besprekingen en bevindingen van het forum vertrouwelijk te behandelen.”.
- 5) De bijlagen I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI en XVIII worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.
- 6) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 8 juni 2011.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE I

Wijzigingen van enkele bijlagen bij Verordening (EG) nr. 692/2008

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2.3.1 komt als volgt te luiden:

„2.3.1. Voertuigen met een emissiebeheersingscomputer moeten zodanig zijn uitgerust dat niet door de fabrikant toegestane modificaties worden verhinderd. De fabrikant moet modificaties toestaan die noodzakelijk zijn voor diagnose, service, keuring, latere aanpassing of reparatie van het voertuig. Herprogrammeerbare computercodes of bedrijfsparameters moeten bestand zijn tegen manipulatie en een beschermingsniveau bieden dat ten minste even hoog is als de bepalingen in ISO 15031-7 van 15 maart 2001 (SAE J2186 van oktober 1996). Verwijderbare geheugenchips met kalibratiegegevens moeten zijn ingekapseld, in een verzegelde behuizing zijn ondergebracht of met elektronische algoritmen zijn beschermd en moeten alleen met behulp van speciale gereedschappen en procedures kunnen worden vervangen. Alleen eigenschappen die rechtstreeks met de kalibratie van emissies of met diefstalbeveiliging te maken hebben, mogen op deze manier worden beveiligd.”;

b) figuur I.2.4 wordt vervangen door de volgende figuur:

„Figuur 1.2.4

Testvoorschriften voor typegoedkeuring en uitbreidingen

	Voertuigen met elektrischeontstekingsmotor, inclusief hybriden							Voertuigen met compressieontstekingsmotor, inclusief hybriden		
	Monofuel				Bifuel ⁽¹⁾			Flexfuel ⁽¹⁾	Flexfuel	Monofuel
	Benzine (E5)	Lpg	Aardgas/bio-methaan	Waterstof	Benzine (E5)	Benzine (E5)	Benzine (E5)	Benzine (E5)	Diesel (B5)	Diesel (B5)
Referentiebrandstof					Lpg	Aardgas/bio-methaan	Waterstof	Ethanol (E85)	Biodiesel	
Verontreinigende gassen (test van type 1)	ja	ja	ja		ja (beide brandstoffen)	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja
Deeltjesmassa en deeltjesaantal (test van type 1)	ja	—	—		ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja
Emissies bij stationair draaien (test van type 2)	ja	ja	ja		ja (beide brandstoffen)	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (beide brandstoffen)	—	—
Carteremissies (test van type 3)	ja	ja	ja		ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (benzine)	—	—
Verdampingsemissies (test van type 4)	ja	—	—		ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (benzine)	—	—
Duurzaamheid (test van type 5)	ja	ja	ja		ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (benzine)	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja
Emissies bij lage temperatuur (test van type 6)	ja	—	—		ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (beide brandstoffen) ⁽³⁾		
Overeenstemming tijdens het gebruik	ja	ja	ja		ja (beide brandstoffen)	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen benzine) ⁽²⁾	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja
OBD	ja	ja	ja		ja	ja	ja	ja	ja	ja

	Voertuigen met elektrischeontstekingsmotor, inclusief hybriden							Voertuigen met compressieontstekingsmotor, inclusief hybriden		
	Monofuel				Bifuel ⁽¹⁾			Flexfuel ⁽¹⁾	Flexfuel	Monofuel
CO ₂ -emissies en brandstofverbruik	ja	ja	ja		ja (beide brandstoffen)	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen benzine)	ja (beide brandstoffen)	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja
Rookcapaciteit	—	—	—		—	—	—	—	ja (alleen B5) ⁽²⁾	ja

⁽¹⁾ Wanneer een bifuelvoertuig met een flexfuelvoertuig wordt gecombineerd, zijn beide testvoorschriften van toepassing.

⁽²⁾ Deze bepaling is tijdelijk, andere voorschriften voor biodiesel en waterstof zullen later worden voorgesteld.

⁽³⁾ Test op benzine alleen vóór de data in artikel 10, lid 6, van Verordening (EG) nr. 715/2007. Na deze data wordt de test met beide brandstoffen uitgevoerd. Er moet gebruik worden gemaakt van de in bijlage IX, deel B, genoemde testreferentiebrandstof E75.”;

c) in aanhangsel 3 komt punt 3.4.8 als volgt te luiden:

„3.4.8. Elektrisch bereik van het voertuig: km (overeenkomstig bijlage 9 bij VN/ECE-Reglement nr. 101)“;

d) in aanhangsel 4 komt punt 3.2 als volgt te luiden:

„3.2. Voorwaarden voor toegang (bv. toegangsduur, prijs van de toegang per uur, dag, maand, jaar en transactie) tot de in punt 3.1 bedoelde websites:“;

e) in aanhangsel 6 wordt aan de legenda van tabel 1 het volgende toegevoegd:

„Emissienorm „Euro 5b” = alle Euro 5-emissievoorschriften, inclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnorm en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof.

Emissienorm „Euro 6b” = alle Euro 6-emissievoorschriften, inclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnorm en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof.

OBD-norm „Euro 5” = de OBD-basisvoorschriften van Euro 5, exclusief in-use performance ratio (IUPR), NO_x-bewaking voor benzinevoertuigen en aangescherpte PM-drempelwaarden voor diesel.

OBD-norm „Euro 6” = alle OBD-voorschriften van Euro 6.“.

2) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 3.1 komt als volgt te luiden:

„3.1. De technische voorschriften zijn die van bijlage 4 bij VN/ECE-Reglement nr. 83, met de in de punten 3.2 tot en met 3.12 beschreven uitzonderingen. Vanaf de in de tweede zin van artikel 10, lid 6, van Verordening (EG) nr. 715/2007 genoemde data worden de deeltjesmassa (PM) en het deeltjesaantal (P) bepaald volgens de emissietestprocedure in punt 6 van bijlage 4a bij VN/ECE-Reglement nr. 83, wijzigingenreeks 05, supplement 07, met behulp van de in punt 4.4, respectievelijk punt 4.5 van die bijlage beschreven testapparatuur.“;

b) in punt 3.4 wordt het volgende toegevoegd:

„Voor ethanol (E75) (C₁ H_{2,61} O_{0,329}) d = 0,886 g/l“;

c) de tabel in punt 3.8 komt als volgt te luiden:

„Brandstof	X
Benzine (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
Lpg	11,9
Aardgas/biomethaan	9,5
Ethanol (E85)	12,5
Ethanol (E75)	12,7”

d) in punt 3.10 wordt het volgende toegevoegd:

„Q_{THC} = 0,886 in het geval van ethanol (E75)“;

e) het volgende punt 3.14 wordt toegevoegd:

„3.14. Vanaf de in artikel 2 van Richtlijn 2008/89/EG van de Commissie (*) genoemde data moeten de dagrijlichten van het voertuig zoals gedefinieerd in punt 2 van VN/ECE-Reglement nr. 48 (**), tijdens de testcyclus worden ingeschakeld. Het geteste voertuig moet zijn uitgerust met het dagrijlichtsysteem met het hoogste elektrische-energieverbruik van alle dagrijlichtsystemen die de fabrikant monteert op voertuigen van de groep die wordt vertegenwoordigd door het voertuig waarvoor typegoedkeuring is verleend. De fabrikant moet de typegoedkeuringsinstanties ter zake dienende technische documentatie verstrekken.

(*) PB L 257 van 25.9.2008, blz. 14.

(**) PB L 135 van 23.5.2008, blz. 1.“.

3) In bijlage IV komt punt 2.2 van aanhangsel 1 als volgt te luiden:

„2.2. De atoomverhoudingen in punt 5.3.7.3 worden gelezen als volgt:

H_{cv} = atoomverhouding waterstof/koolstof

— voor benzine (E5): 1,89

— voor lpg: 2,53

— voor aardgas/biomethaan: 4,0

— voor ethanol (E85): 2,74

— voor ethanol (E75): 2,61

O_{cv} = atoomverhouding zuurstof/koolstof

— voor benzine (E5): 0,016

— voor lpg: 0,0

— voor aardgas/biomethaan: 0,0

— voor ethanol (E85): 0,39

— voor ethanol (E75): 0,329".

4) In bijlage VIII komt punt 2.3 als volgt te luiden:

„2.3. De in punt 5.3.5.2 van VN/ECE-Reglement nr. 83 bedoelde grenswaarden hebben betrekking op de grenswaarden in tabel 4 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007.”.

5) Aan het einde van bijlage IX, deel B, wordt de tekst „De specificatie van deze referentiebrandstof moet worden ontwikkeld vóór de data in artikel 10, lid 6, van Verordening (EG) nr. 715/2007” vervangen door de volgende tabel:

„Parameter	Eenheid	Grenswaarden ⁽¹⁾		Testmethode ⁽²⁾
		Minimum	Maximum	
Research-octaangetal, RON		95	—	EN ISO 5164
Motoroctaangetal, MON		85	—	EN ISO 5163
Dichtheid bij 15 °C	kg/m ³	rapport		EN ISO 12185
Dampspanning	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Zwavelgehalte ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oxidatiestabiliteit	minuten	360	—	EN ISO 7536
Hoeveelheid aanwezige gom (met solvent gewassen)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Uiterlijk: vast te stellen bij omgevingstemperatuur of bij 15 °C (de hoogste temperatuur is van toepassing)		klaar en helder, zichtbaar vrij van zwevende of bezonken verontreinigende stoffen		visuele inspectie
Ethanol en hogere alcoholen ⁽⁷⁾	vol. %	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Hogere alcoholen (C ₃ -C ₈)	vol. %	—	2	
Methanol		—	0,5	
Benzine ⁽⁵⁾	vol. %	balans		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		ASTM D 3231 EN 15487
Watergehalte	vol. %	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parameter	Eenheid	Grenswaarden ⁽¹⁾		Testmethode ⁽²⁾
		Minimum	Maximum	
Hoeveelheid anorganische chloriden	mg/l	—	1	ISO 6227 — EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Koperstripcorrosie (3 uur bij 50 °C)	rating	klasse 1		EN ISO 2160
Zuurgraad (als azijnzuur CH ₃ COOH)	massa %		0,005	ASTM D 1613 EN 15491
	mg/l		40	
Koolstof-waterstofverhouding		rapport		
Koolstof-zuurstofverhouding		rapport		

(1) De in de specificaties vermelde waarden zijn „werkelijke waarden”. De grenswaarden zijn vastgesteld aan de hand van ISO 4259, Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test, terwijl bij het vastleggen van een minimumwaarde rekening is gehouden met een minimumverschil van 2R boven nul. Bij het vaststellen van een maximum- en minimumwaarde bedroeg het minimumverschil 4R (R = reproduceerbaarheid). Hoewel deze procedure om technische redenen is ingevoerd, moet de fabrikant van een brandstof er toch naar streven een nulwaarde te verkrijgen indien de vastgestelde maximumwaarde 2R bedraagt, en de gemiddelde waarde te verkrijgen ingeval maximum- en minimumgrenswaarden zijn opgegeven. Indien moet worden nagegaan of een brandstof al dan niet aan de specificatievoorschriften voldoet, wordt ISO 4259 toegepast.

(2) Bij geschillen worden de in EN ISO 4259 beschreven procedures voor het oplossen van geschillen en de interpretatie van de resultaten op basis van de precisie van de testmethode gebruikt.

(3) Bij nationale geschillen over het zwavelgehalte wordt een beroep gedaan op hetzij EN ISO 20846, hetzij EN ISO 20884 cf. de verwijzing in de nationale bijlage bij EN 228.

(4) Het eigenlijke zwavelgehalte van de voor de test van type 6 gebruikte brandstof rapporteren.

(5) Het gehalte aan loodvrije benzine kan worden bepaald als 100 min de som van het percentage water en alcoholen.

(6) Fosfor-, ijzer-, mangaan- of loodhoudende verbindingen mogen niet opzettelijk aan deze referentiebrandstof worden toegevoegd.

(7) Ethanol die aan de specificatie van EN 15376 voldoet, is de enige zuurstofhoudende verbinding die opzettelijk aan de referentiebrandstof mag worden toegevoegd.”.

6) Bijlage XI wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt 2.14 wordt toegevoegd:

„2.14. In afwijking van punt 3.3.5 van bijlage 11 bij VN/ECE-Reglement nr. 83 moet, met ingang van 1 september 2011, een deeltjesvanger die als afzonderlijke eenheid is gemonteerd of in een gecombineerde emissiebeheersingsvoorziening is geïntegreerd, altijd ten minste op volledige uitval of verwijdering worden gecontroleerd, als dat tot overschrijding van de toepasselijke emissiegrenswaarden heeft geleid. De deeltjesvanger moet ook worden gecontroleerd op elke storing die ertoe kan leiden dat de toepasselijke OBD-grenswaarden worden overschreden.”;

b) punt 3.3 komt als volgt te luiden:

„3.3. De goedkeuringsinstantie accepteert geen verzoeken in verband met gebreken waarbij een diagnostische bewakingsfunctie of de verplichte registratie en melding van gegevens over een bewakingsfunctie volledig ontbreekt.”;

c) aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten 3.1.7 en 3.1.8 komen als volgt te luiden:

„3.1.7. De fabrikant toont tegenover de goedkeuringsinstantie en, op verzoek, tegenover de Commissie aan dat alle bewakingsfuncties die overeenkomstig punt 3.6 van dit aanhangsel door het OBD-systeem moeten worden gemeld, aan deze statistische voorwaarden voldoen, zulks uiterlijk 18 maanden nadat het eerste voertuigtype met IUPR binnen een OBD-familie in de handel is gebracht en vervolgens om de 18 maanden. Daartoe moet voor OBD-families met meer dan 1 000 registraties in de Unie, die tijdens de bemonsteringsperiode worden bemonsterd, de in bijlage II beschreven procedure worden toegepast, onverminderd punt 3.1.9 van dit aanhangsel.

Behalve de voorschriften van bijlage II en ongeacht het resultaat van de in punt 2 van bijlage II beschreven verificatie, past de instantie die de goedkeuring heeft verleend, de in aanhangsel 1 van bijlage II beschreven controle van de overeenstemming tijdens het gebruik voor IUPR toe in een passend aantal willekeurig bepaalde gevallen. „In een passend aantal willekeurig bepaalde gevallen” wil zeggen dat deze maatregel een afschrikkingseffect heeft op niet-naleving van de voorschriften van

punt 3 van deze bijlage of op het verstrekken van gemanipuleerde, valse of niet-representatieve gegevens voor de verificatie. Als geen bijzondere omstandigheden gelden en geen bijzondere omstandigheden door de typegoedkeuringsinstanties kunnen worden aangetoond, wordt de aselechte toepassing van de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik op 5 % van de OBD-families waarvoor typegoedkeuring is verleend, toereikend geacht voor de naleving van dit voorschrift. Daartoe kunnen de typegoedkeuringsinstanties regelingen treffen met de fabrikant om dubbele tests van een bepaalde OBD-familie te beperken, zolang deze regelingen geen afbreuk doen aan het afschrikkingseffect van de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik door de typegoedkeuringinstantie zelf op niet-naleving van de voorschriften van punt 3 van deze bijlage. Gegevens die in het kader van monitoringtestprogramma's van de lidstaten zijn verzameld, mogen voor de controles van de overeenstemming tijdens het gebruik worden aangewend. Op verzoek verstrekken de typegoedkeuringsinstanties de Commissie en andere typegoedkeuringsinstanties gegevens over de uitgevoerde verificaties en aselechte controles van de overeenstemming tijdens het gebruik, inclusief over de toegepaste methoden om te bepalen in welke gevallen de aselechte controle van de overeenstemming wordt uitgevoerd.

3.1.8. Voor de volledige voertuigsteekproef moet de fabrikant de desbetreffende instanties alle gegevens over de prestaties tijdens het gebruik verstrekken die overeenkomstig punt 3.6 van dit aanhangsel door het OBD-systeem moeten worden gemeld, samen met een identificatie van het geteste voertuig en de toegepaste methoden voor de selectie van de geteste voertuigen uit het voertuigenpark. Op verzoek stelt de typegoedkeuringsinstantie die de goedkeuring verleent, deze gegevens en de resultaten van de statistische evaluatie ter beschikking van de Commissie en andere goedkeuringsinstanties.”;

ii) het volgende punt 3.1.10 wordt toegevoegd:

„3.1.10. Niet-naleving van de voorschriften van punt 3.1.6, vastgesteld aan de hand van de in punt 3.1.7 of 3.1.9 beschreven tests, wordt beschouwd als een inbreuk waarvoor de in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 715/2007 genoemde sancties gelden. Dit belet niet dat dergelijke sancties ook kunnen worden getroffen bij andere inbreuken op andere bepalingen van Verordening (EG) nr. 715/2007 of van deze verordening, waarin niet uitdrukkelijk naar artikel 13 van Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt verwezen.”;

iii) in punt 3.3.2 worden de volgende punten e) en f) toegevoegd:

„e) onverminderd de voorschriften inzake de verhoging van de noemers van andere bewakingsfuncties, worden de noemers van de bewakingsfuncties van de volgende onderdelen slechts verhoogd indien de rijcyclus met een koude start werd aangevat:

i) vloeistoftemperatuursensoren (voor olie, motorcoelmiddel, brandstof, SCR-reagens);

ii) schoneluchttemperatuursensoren (omgevingslucht, inlaatlucht, vullucht, inlaatspruitstuk);

iii) uitlaattemperatuursensoren (uitlaatgasrecirculatie/koeling, uitlaatgasturbodruk, katalysator);

f) de noemers van de bewakingsfuncties van het laadrukregelsysteem worden verhoogd indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:

i) de algemene voorwaarden voor de noemer zijn vervuld;

ii) het laadrukregelsysteem is ten minste 15 seconden actief;”;

iv) punt 3.6.2 komt als volgt te luiden:

„3.6.2. Voor specifieke onderdelen of systemen met meervoudige bewakingsfuncties die volgens dit punt moeten worden gemeld (de zuurstofsensor van cilinderrij 1 kan bijvoorbeeld meerdere bewakingsfuncties hebben voor sensorrespons of andere sensorkenmerken), volgt het OBD-systeem afzonderlijk de tellers en noemers voor elke specifieke bewakingsfunctie, behalve die voor kortsluiting of storingen in een open circuit, en meldt het alleen de overeenkomstige teller en noemer voor de specifieke bewakingsfunctie met de laagste getalverhouding. Als twee of meer specifieke bewakingsfuncties een identieke verhouding hebben, worden voor het specifieke onderdeel de overeenkomstige teller en noemer voor de specifieke bewakingsfunctie met de hoogste noemer gemeld.”.

7) Bijlage XII wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2.3 komt als volgt te luiden:

„2.3. Punt 5.2.4 van VN/ECE-Reglement nr. 101 wordt als volgt gelezen:

1. dichtheid: gemeten bij de testbrandstof overeenkomstig ISO 3675 of een equivalente methode. Voor benzine, diesel, biodiesel en ethanol (E85 en E75) wordt de bij 15 °C gemeten dichtheid gebruikt; voor lpg en aardgas/biomethaan wordt de volgende referentiedichtheid gebruikt:

0,538 kg/l voor lpg,

0,654 kg/m³ voor aardgas (3);

2. waterstof-koolstof-zuurstofverhouding: er worden vaste waarden gebruikt, namelijk:

C₁H_{1,89}O_{0,016} voor benzine,

C₁H_{1,86}O_{0,005} voor diesel,

C₁H_{2,525} voor lpg (liquefied petroleum gas),

CH₄ voor aardgas en biomethaan,

C₁H_{2,74}O_{0,385} voor ethanol (E85),

C₁ H_{2,61} O_{0,329} voor ethanol (E75).”;

b) het volgende punt 3.5 wordt toegevoegd:

„3.5. Tijdens de testcyclus die wordt uitgevoerd om de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van het voertuig te bepalen, is punt 3.14 van bijlage III van toepassing.”.

8) Bijlage XIV wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 2.1 wordt het volgende toegevoegd:

„Informatie over alle voertuigonderdelen waarmee het voertuig, aangeduid door het voertuigidentificatienummer (VIN) en door aanvullende criteria zoals wielbasis, motorvermogen, uitrustingsniveau of opties, door de voertuigfabrikant is uitgerust en die kunnen worden vervangen door reserveonderdelen die door de voertuigfabrikant aan zijn erkende reparateurs of dealers of aan derden worden aangeboden met verwijzing naar de originele onderdeelnummers, moet ter beschikking worden gesteld in een gegevensbank die voor onafhankelijke marktdeelnemers gemakkelijk toegankelijk is.

Deze gegevensbank moet het VIN, de originele onderdeelnummers, de originele benaming van de onderdelen, geldigheidsattributen (datum begin en einde geldigheid), montagekenmerken en eventueel structurele eigenschappen omvatten.

De informatie in de gegevensbanken moet geregeld worden geüpdatet. De updates moeten met name alle modificaties van individuele voertuigen sinds hun productie omvatten, als deze informatie voor erkende dealers beschikbaar is.”;

b) de punten 2.2 en 2.3 komen als volgt te luiden:

„2.2. Toegang tot door erkende dealers en reparatiebedrijven gebruikte beveiligingskenmerken van het voertuig wordt aan onafhankelijke marktdeelnemers verleend met behulp van beveiligingstechnologie die voldoet aan de volgende voorschriften:

i) bij de uitwisseling van gegevens worden vertrouwelijkheid, integriteit en beveiliging tegen replay gewaarborgd;

ii) de norm [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346) wordt toegepast;

iii) voor de wederzijdse authenticatie van onafhankelijke marktdeelnemers en fabrikanten wordt gebruikgemaakt van beveiligingscertificaten overeenkomstig ISO 20828;

iv) de privésleutel van de onafhankelijke marktdeelnemer wordt met veilige hardware beveiligd.

Het bij artikel 13, lid 9, ingestelde forum Toegang tot voertuiginformatie zal de parameters vaststellen om volgens de stand van de techniek aan deze voorschriften te voldoen.

De onafhankelijke marktdeelnemer wordt hiertoe goedgekeurd en geautoriseerd op basis van documenten waaruit blijkt dat hij legitieme handelsactiviteiten verricht en niet veroordeeld is voor relevante criminele activiteiten.

2.3. Herprogrammering van besturingseenheden van voertuigen die na 31 augustus 2010 zijn gefabriceerd, geschiedt overeenkomstig ISO 22900 of SAE J2534, ongeacht de datum van typegoedkeuring. Voor de validering van de compatibiliteit van de fabrikantspecifieke toepassing en de voertuigcommunicatie-interfacs (VCI's) overeenkomstig ISO 22900 of SAE J2534, biedt de fabrikant hetzij een validering aan van onafhankelijk ontwikkelde VCI's, hetzij de informatie, inclusief het uitlenen van speciale hardware, die een VCI-fabrikant nodig heeft om een dergelijke validering zelf uit te voeren. De voorwaarden van artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007 zijn van toepassing op vergoedingen voor die validering of voor die informatie en hardware.

Voor voertuigen die vóór 1 september 2010 zijn gefabriceerd, mag de fabrikant hetzij volledige herprogrammering aanbieden overeenkomstig ISO 22900 of SAE J2534, hetzij herprogrammering via de verkoop of lease van zijn eigen instrument. In het laatste geval moeten onafhankelijke marktdeelnemers op niet-discriminerende, prompte en evenredige wijze toegang krijgen en moet het instrument gebruiksklaar worden verstrekt. Op vergoedingen voor de toegang tot deze instrumenten is artikel 7 van Verordening (EG) nr. 715/2007 van toepassing.”;

c) punt 2.8 komt als volgt te luiden:

„2.8. Voor de toegang per uur, dag, maand, jaar en transactie tot hun websites met reparatie- en onderhoudsinformatie stellen de fabrikanten vergoedingen vast die redelijk en evenredig zijn.”.

9) Bijlage XVI wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 6.2 wordt het volgende toegevoegd:

„Voor de toepassing van dit punt wordt deze situatie geacht zich voor te doen als de toepasselijke, met 1,5 vermenigvuldigde NO_x-emissiegrenswaarde in tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt overschreden. Voor een voertuig dat krachtens de tussentijdse OBD-grenswaarden van Euro 6 in punt 2.3.2 van bijlage XI bij deze verordening is goedgekeurd, wordt deze situatie geacht zich voor te doen als de toepasselijke NO_x-emissiegrenswaarde in tabel 2 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 met 100 mg of meer wordt overschreden. Tijdens de test die dient om aan te tonen dat deze voorschriften worden nageleefd, mogen de NO_x-emissies niet meer dan 20 % hoger liggen dan de in de eerste en tweede zin genoemde waarden.”;

b) punt 7.1 komt als volgt te luiden:

„7.1. Wanneer naar dit punt wordt verwezen, worden niet-uitwisbare parameteridentificatoren (PID's) opgeslagen die de oorzaak van de activering van het aansporingsstelsel en de door het voertuig tijdens die activering afgelegde afstand aangeven. In het voertuig blijft gedurende ten minste 800 dagen of 30 000 km een record van de PID's opgeslagen. De PID's worden via de seriële poort van een standaarddiagnoseconnector beschikbaar gesteld op verzoek van een generisch scanapparaat overeenkomstig punt 6.5.3.1 van aanhangsel 1 van bijlage 11 bij VN/ECE-Reglement nr. 83 en van punt 2.5 van aanhangsel 1 van bijlage XI bij deze verordening. Vanaf de in artikel 17 vermelde data wordt de in de PID opgeslagen informatie gelinkt aan de periode van gecumuleerd gebruik van het voertuig waarin de activering is opgetreden, met een nauwkeurigheid van ten minste 300 dagen of 10 000 km.”.

10) In bijlage XVIII komt punt 3.4.8 als volgt te luiden:

„3.4.8. Elektrisch bereik van het voertuig: km (overeenkomstig bijlage 9 bij VN/ECE-Reglement nr. 101)”.

BIJLAGE II

„BIJLAGE II

OVEREENSTEMMING TIJDENS HET GEBRUIK

1. INLEIDING
- 1.1. Deze bijlage bevat de voorschriften voor de overeenstemming tijdens het gebruik met betrekking tot uitlaat-emissies en OBD (met inbegrip van IUPR_M) van voertuigen die krachtens deze verordening zijn goedgekeurd.
2. VERIFICATIE VAN DE OVEREENSTEMMING TIJDENS HET GEBRUIK
- 2.1. De verificatie van de overeenstemming tijdens het gebruik door de goedkeuringsinstantie geschiedt op basis van alle relevante informatie waarover de fabrikant beschikt, volgens dezelfde procedures als die voor de overeenstemming van de productie, zoals beschreven in artikel 12, leden 1 en 2, van Richtlijn 2007/46/EG en in de punten 1 en 2 van bijlage X bij die richtlijn. De door de fabrikant verstrekte controlerapporten over in gebruik zijnde voertuigen kunnen worden aangevuld door informatie uit monitoringtests door de goedkeuringsinstantie en de lidstaten.
- 2.2. De procedure om de overeenstemming tijdens het gebruik te controleren, wordt geïllustreerd door de in punt 9 van aanhangsel 2 van deze bijlage bedoelde figuur en door figuur 4/2 van aanhangsel 4 van VN/ECE-Reglement nr. 83 (alleen voor uitlaatemissies). De procedure voor de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik wordt beschreven in aanhangsel 3 van deze bijlage.
- 2.3. Als onderdeel van de informatie die wordt verstrekt voor de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik, rapporteert de fabrikant aan de goedkeuringsinstantie en op haar verzoek over garantieclaims, reparaties onder garantie en bij het onderhoud geregistreerde OBD-fouten; hij doet dat in een format dat bij de typegoedkeuring is overeengekomen. De informatie beschrijft nauwkeurig de frequentie en de aard van de fouten in emissiegerelateerde onderdelen en systemen. De rapporten worden gedurende de in artikel 9, lid 4, van deze verordening gedefinieerde periode ten minste één keer per jaar ingediend voor elk voertuigmodel.
- 2.4. **Parameters die een in gebruik zijnde voertuigfamilie met betrekking tot uitlaatemissies karakteriseren**

Een in gebruik zijnde voertuigfamilie kan worden gekarakteriseerd aan de hand van fundamentele ontwerpparameters die alle voertuigen van dezelfde familie gemeenschappelijk hebben. Bijgevolg kunnen voertuigtypen die de volgende parameters gemeen hebben of waarvoor de parameters binnen de toegestane marges vallen, beschouwd worden als voertuigen die tot dezelfde in gebruik zijnde voertuigfamilie behoren:
- 2.4.1. verbrandingsproces (tweetakt-, viertakt-, draaizuigercyclus);
- 2.4.2. aantal cilinders;
- 2.4.3. opstelling van de cilinders (in lijn, in V, stervormig, horizontaal tegenover elkaar liggend, anders). De hoek of richting van de cilinders vormt geen criterium;
- 2.4.4. wijze van brandstoftoevoer naar de motor (bv. indirecte of directe insputing);
- 2.4.5. type koelsysteem (lucht, water, olie);
- 2.4.6. aanzuigsysteem (natuurlijke aanzuiging, drukvulling);
- 2.4.7. brandstof waarvoor de motor is ontworpen (benzine, diesel, aardgas, lpg enz.); bifuelvoertuigen mogen worden gegroepeerd met voertuigen die uitsluitend op een van die twee brandstoffen kunnen rijden;
- 2.4.8. type katalysator (drieweg, lean NO_x-filter, SCR, lean NO_x-katalysator of andere);
- 2.4.9. type deeltjesvanger (met of zonder);
- 2.4.10. uitlaatgasrecirculatie (met of zonder, gekoeld of niet); en
- 2.4.11. cilinderinhoud van de grootste motor van de familie min 30 %.
- 2.5. **Informatievoorschriften**

Een verificatie van de overeenstemming tijdens het gebruik wordt uitgevoerd door de goedkeuringsinstantie op basis van door de fabrikant verstrekte informatie. Met name de volgende informatie moet worden verstrekt:
- 2.5.1. naam en adres van de fabrikant;
- 2.5.2. naam, adres, telefoon- en fax en e-mailadres van zijn gemachtigde vertegenwoordiger in de gebieden waarvoor de door de fabrikant verstrekte informatie geldt;
- 2.5.3. naam van de voertuigmodellen waarop de informatie van de fabrikant betrekking heeft;
- 2.5.4. in voorkomend geval, de lijst van voertuigtypen waarop de informatie van de fabrikant betrekking heeft, d.w.z. voor uitlaatemissies de in gebruik zijnde voertuigfamilie overeenkomstig punt 2.4 en voor OBD en IUPR_M de OBD-familie overeenkomstig aanhangsel 2 van bijlage XI;

- 2.5.5. de voertuigidentificatienummers (VIN-codes) van deze voertuigtypen binnen de familie (VIN-prefix);
- 2.5.6. de typegoedkeuringsnummers die op deze voertuigtypen van de familie van toepassing zijn, in voorkomend geval met inbegrip van de nummers van alle uitbreidingen en correcties achteraf/terugroepingen (substantiële wijzigingen);
- 2.5.7. nadere gegevens over de uitbreidingen van de typegoedkeuringen en de correcties achteraf/terugroepingen van de voertuigen waarop de informatie van de fabrikant betrekking heeft (indien de goedkeuringsinstantie daarom verzoekt);
- 2.5.8. de periode waarin de informatie van de fabrikant is vergaard;
- 2.5.9. de voertuigfabricageperiode waarop de informatie van de fabrikant betrekking heeft (bv. voertuigen die in de loop van het kalenderjaar 2007 zijn gefabriceerd);
- 2.5.10. de procedure die de fabrikant toepast om de overeenstemming tijdens het gebruik te controleren, met inbegrip van:
 - i) de methode om de voertuigen te traceren;
 - ii) de criteria op basis waarvan voertuigen voor de steekproef worden geselecteerd c.q. uit de steekproef worden geweerd;
 - iii) in het programma toegepaste testtypen en -procedures;
 - iv) de aanvaardings-/verwerpingscriteria van de fabrikant met betrekking tot de familie;
 - v) het (de) geografische gebied(en) waar de fabrikant zijn informatie heeft vergaard;
 - vi) de steekproefgrootte en het toegepaste schema voor de monsterneming;
- 2.5.11. de resultaten van de procedure die de fabrikant toepast om de overeenstemming tijdens het gebruik te controleren, met inbegrip van:
 - i) de identificatie van de bij het programma betrokken voertuigen (getest of niet), met inbegrip van:
 - naam van het model;
 - voertuigidentificatienummer (VIN);
 - voertuigregistratienummer;
 - fabricagedatum;
 - gebied waar het voertuig wordt gebruikt (indien bekend);
 - gemonteerde banden (alleen voor uitlaatemissies);
 - ii) de reden(en) waarom een voertuig uit de steekproef is geweerd;
 - iii) de onderhoudsbeurten waaraan ieder voertuig in de steekproef is onderworpen (met inbegrip van eventuele substantiële wijzigingen);
 - iv) de reparaties die ieder voertuig in de steekproef heeft ondergaan (voor zover bekend);
 - v) de testgegevens, met inbegrip van:
 - datum van de test/download;
 - plaats van de test/download;
 - kilometerstand van het voertuig;
 - vi) testgegevens alleen voor uitlaatemissies:
 - specificaties van de in de test gebruikte brandstof (bv. referentiebrandstof of in de handel verkrijgbare brandstof);
 - testomstandigheden (temperatuur, vochtigheidsgraad, traagheidsmassa van de rollenbank);
 - instelling van de rollenbank (bv. instelling van het vermogen);
 - testresultaten (voor ten minste drie verschillende voertuigen per familie);
 - vii) testgegevens alleen voor IUPR_M:
 - alle uit het voertuig gedownloadte voorgeschreven gegevens;
 - de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik (IUPR_M) van elke bewakingsfunctie waarover gerapporteerd moet worden;
- 2.5.12. register van meldingen van het OBD-systeem;

2.5.13. voor IUPR_M-monsterneming:

- het gemiddelde van de verhoudingen van de prestaties tijdens het gebruik (IUPR_M) van alle geselecteerde voertuigen voor elke bewakingsfunctie overeenkomstig de punten 3.1.4 en 3.1.5 van aanhangsel 1 van bijlage XI;
- het percentage geselecteerde voertuigen met een IUPR_M gelijk aan of groter dan de minimumwaarde die van toepassing is op de bewakingsfunctie overeenkomstig de punten 3.1.4 en 3.1.5 van aanhangsel 1 van bijlage XI.

3. SELECTIE VAN VOERTUIGEN MET BETREKKING TOT DE OVEREENSTEMMING TIJDENS HET GEBRUIK

- 3.1. De fabrikant moet voldoende informatie verzamelen om te garanderen dat de prestaties tijdens het gebruik kunnen worden beoordeeld in de normale gebruiksomstandigheden. De steekproef van de fabrikant wordt genomen uit ten minste twee lidstaten met sterk verschillende gebruiksomstandigheden (tenzij de voertuigen slechts in één lidstaat worden verkocht). Bij de keuze van de lidstaten wordt rekening gehouden met factoren zoals verschillen in brandstof, omgeving, gemiddelde snelheid op de weg en de verhouding tussen stadsverkeer en snelwegverkeer.

Voor IUPR_M-tests van OBD-systemen worden alleen voertuigen die voldoen aan de criteria van aanhangsel 1, punt 2.2.1, in de steekproef opgenomen.

- 3.2. De fabrikant kan voertuigen selecteren uit een lidstaat die bijzonder representatief wordt geacht. De fabrikant toont in dat geval tegenover de goedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring heeft verleend, aan dat de selectie representatief is (bv. doordat de markt in kwestie goed is voor de grootste jaarlijkse verkoop van een voertuigfamilie in de Unie. Wanneer voor een familie meer dan één monsterreeks moet worden getest overeenkomstig punt 3.5, moeten de voertuigen in de tweede en de derde monsterreeks andere werkingsomstandigheden weerspiegelen dan de voertuigen die voor de eerste monsterreeks werden geselecteerd.
- 3.3. De installatie waar de emissietests plaatsvinden, hoeft niet op dezelfde markt of in dezelfde regio te zijn gevestigd als waar de voertuigen zijn geselecteerd.
- 3.4. De tests van de overeenstemming tijdens het gebruik met betrekking tot uitlaatemissies worden permanent door de fabrikant uitgevoerd overeenkomstig de productiecyclus van toepasselijke voertuigtypen binnen een bepaalde in gebruik zijnde voertuigfamilie. De periode tussen het begin van twee controles van de overeenstemming tijdens het gebruik mag niet meer dan 18 maanden bedragen. In het geval van voertuigtypen waarvoor de typegoedkeuring is uitgebreid zonder dat een emissietest nodig was, kan deze periode tot 24 maanden worden verlengd.

3.5. **Steekproefgrootte**

- 3.5.1. Bij de toepassing van de in aanhangsel 2 gedefinieerde statistische procedure (d.w.z. voor uitlaatemissies) hangt het aantal monsterreeksen af van het jaarlijkse verkoopvolume van een in gebruik zijnde familie in de Unie, zoals aangegeven in de volgende tabel:

Registraties in de EU — per kalenderjaar (voor uitlaatemissietests) — voor voertuigen van een OBD-familie met IUPR tijdens de monsternemingsperiode	Aantal monsterreeksen
tot en met 100 000	1
100 001 tot en met 200 000	2
meer dan 300 000	3

- 3.5.2. Voor IUPR wordt het vereiste aantal monsterreeksen beschreven in de tabel in punt 3.5.1; dit aantal is gebaseerd op het aantal voertuigen van een OBD-familie die met IUPR zijn goedgekeurd (aan monsterneming zijn onderworpen).

Voor de eerste monsternemingsperiode van een OBD-familie worden alle voertuigtypen binnen de familie die met IUPR zijn goedgekeurd, geacht aan monsterneming te zijn onderworpen. Voor de volgende monsternemingsperiodes worden alleen voertuigtypen die niet eerder zijn getest of die vallen onder emissiegoedkeuringen die sinds de vorige monsternemingsperiode zijn uitgebreid, geacht aan monsterneming te zijn onderworpen.

Voor families met minder dan 5 000 registraties in de Europese Unie die zijn onderworpen aan monsterneming gedurende de monsternemingsperiode, bedraagt het aantal voertuigen in een monsterreeks ten minste zes. Voor alle overige families bedraagt het aantal voertuigen in een monsterreeks ten minste vijftien.

Elke monsterreeks moet in voldoende mate overeenkomen met het verkooppatroon, dat wil zeggen dat ten minste de voertuigtypen waarvan grote hoeveelheden worden verkocht ($\geq 20\%$ van het totaal voor de familie), vertegenwoordigd moeten zijn.

4. Op basis van de in punt 2 bedoelde verificatie neemt de goedkeuringsinstantie een van de volgende besluiten:
- a) zij besluit dat de overeenstemming tijdens het gebruik van een voertuigtype, in gebruik zijnde voertuigfamilie of OBD-voertuigfamilie voldoende is en onderneemt geen verdere actie;
 - b) zij besluit dat de door de fabrikant verstrekte gegevens niet volstaan om tot een besluit te komen en verzoekt de fabrikant om aanvullende informatie of testgegevens;

- c) zij besluit dat, op basis van de gegevens van de monitoringtestprogramma's van de goedkeuringsinstantie of de lidstaten, de door de fabrikant verstrekte gegevens niet volstaan om tot een besluit te komen en verzoekt de fabrikant om aanvullende informatie of testgegevens;
- d) zij besluit dat de overeenstemming tijdens het gebruik van een voertuigtype dat tot een in gebruik zijnde voertuigfamilie behoort, of van een OBD-familie onvoldoende is en laat dat voertuigtype of die OBD-familie testen overeenkomstig aanhangsel 1.

Als uit de IUPR_M-verificatie blijkt dat voor de voertuigen in een monsterreeks aan de testcriteria van aanhangsel 1, punt 6.1.2, onder a) of b), wordt voldaan, moet de typegoedkeuringsinstantie verdere actie ondernemen zoals beschreven in dit punt, onder d).

- 4.1. Wanneer tests van type 1 nodig worden geacht om te controleren of de prestaties van systemen voor emissiebeheersing tijdens het gebruik voldoen aan de voorschriften, worden dergelijke tests uitgevoerd volgens een testprocedure die voldoet aan de in aanhangsel 2 gedefinieerde statistische criteria.
 - 4.2. De goedkeuringsinstantie kiest in samenwerking met de fabrikant een reeks voertuigen die voldoende kilometers hebben gereden en die onder normale omstandigheden redelijk bedrijfszeker zijn. De fabrikant wordt geraadpleegd over de keuze van de voertuigen in deze steekproef en mag de confirmatieve controles van de voertuigen bijwonen.
 - 4.3. De fabrikant mag onder toezicht van de typegoedkeuringsinstantie controles, zelfs destructieve, uitvoeren op voertuigen met emissieniveaus die de grenswaarden overschrijden, om na te gaan of er eventueel niet aan de fabrikant te wijten oorzaken van de verslechtering zijn (bv. gebruik van loodhoudende benzine vóór de testdatum). Wanneer de resultaten van de controles dergelijke oorzaken bevestigen, worden die testresultaten van de controle van de overeenstemming uitgesloten.
-

Aanhangsel 1

Controle van de overeenstemming tijdens het gebruik

1. INLEIDING
- 1.1. In dit aanhangsel worden de in punt 4 bedoelde criteria voor de selectie van de testvoertuigen en de procedures voor de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik beschreven.
2. SELECTIECRITERIA

De criteria voor de aanvaarding van een geselecteerd voertuig worden voor uitlaatemissies gedefinieerd in de punten 2.1 tot en met 2.8, en voor IUPR_M in de punten 2.1 tot en met 2.5.
- 2.1. Het voertuig behoort tot een voertuigtype waarvoor krachtens deze verordening typegoedkeuring is verleend en dat vergezeld gaat van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG. Voor het controleren van IUPR_M is het voertuig goedgekeurd volgens OBD-norm Euro 5+, Euro 6+ plus IUPR of later. Het voertuig is ingeschreven en gebruikt in de Unie.
- 2.2. Het voertuig is ten minste 15 000 km of zes maanden in gebruik (de limiet die het laatst wordt bereikt, is van toepassing) en is nog geen 100 000 km of vijf jaar in gebruik (de limiet die het eerst wordt bereikt, is van toepassing).
- 2.2.1. Voor het controleren van IUPR_M omvat de steekproef alleen voertuigen:
 - a) waarvoor voldoende gegevens over de voertuigwerking zijn verzameld voor de te testen bewakingsfunctie.

Voor bewakingsfuncties die aan de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik van bewakingsfuncties moeten voldoen en die overeenkomstig punt 3.6.1 van aanhangsel 1 van bijlage XI gegevens over deze verhouding moeten bijhouden en rapporteren, wordt onder „voldoende gegevens over de werking van het voertuig” verstaan dat de noemer aan de hieronder genoemde criteria voldoet. De noemer, zoals gedefinieerd in de punten 3.3 en 3.5 van aanhangsel 1 van bijlage XI, voor de te testen bewakingsfunctie moet ten minste een van de volgende waarden hebben:

 - i) 75 voor bewakingsfuncties van het verdampingssysteem en van het secundaire luchtsysteem en voor bewakingsfuncties die een noemer gebruiken die overeenkomstig punt 3.3.2, onder a), b) of c), van aanhangsel 1 van bijlage XI is verhoogd (bv. bewakingsfuncties van de koude start en van het airconditioningsysteem), of
 - ii) 25 voor bewakingsfuncties van het deeltjesfilter en van de oxidatiekatalysator die een noemer gebruiken die overeenkomstig punt 3.3.2, onder d), van aanhangsel 1 van bijlage XI is verhoogd, of
 - iii) 150 voor bewakingsfuncties van de katalysator, zuurstofsensor, EGR, VVT en alle andere onderdelen;
 - b) die niet zijn gemanipuleerd en niet zijn uitgerust met toegevoegde of gewijzigde onderdelen die ertoe leiden dat het OBD-systeem niet aan de voorschriften van bijlage XI voldoet.
- 2.3. Uit het onderhoudsrecord blijkt dat het voertuig in goede staat van onderhoud verkeert, d.w.z. dat de door de fabrikant aanbevolen onderhoudsbeurten zijn uitgevoerd.
- 2.4. Het voertuig mag geen tekenen van verkeerd gebruik vertonen (bv. wedstrijden, overbelasting, verkeerde brandstof of andere vormen van verkeerd gebruik) of andere factoren (bv. manipulatie) die gevolgen kunnen hebben voor de emissies. Er wordt rekening gehouden met de in de computer opgeslagen foutcodes en kilometerstand. Een voertuig wordt niet geselecteerd voor tests indien uit de computergegevens blijkt dat het voertuig is gebruikt nadat een foutcode was opgeslagen en er niet betrekkelijk snel een reparatie is uitgevoerd.
- 2.5. De motor en het voertuig hebben geen ongeoorloofde grote reparaties ondergaan.
- 2.6. Het loodgehalte en het zwavelgehalte van een brandstofmonster uit de brandstoftank van het voertuig voldoen aan de toepasselijke normen van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en er zijn geen aanwijzingen voor het gebruik van verkeerde brandstof. De controles mogen in de uitlaat gebeuren.
- 2.7. Er zijn geen aanwijzingen voor problemen die de veiligheid van het laboratoriumpersoneel in gevaar zouden kunnen brengen.
- 2.8. Alle onderdelen van het systeem tegen verontreiniging van het voertuig voldoen aan de voorschriften van de toepasselijke typegoedkeuring.

⁽¹⁾ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

3. DIAGNOSE EN ONDERHOUD

Alle voor de tests geaccepteerde voertuigen worden onderworpen aan een diagnose en krijgen indien nodig een normaal onderhoud voordat de uitlaatemissies worden gemeten, overeenkomstig de procedure van de punten 3.1 tot en met 3.7.

- 3.1. Het luchtfilter, alle aandrijfriemen, alle vloeistofniveaus, de radiatorop, alle vacuümslangen en de elektrische bedrading verbonden aan het antiverontreinigingssysteem worden op integriteit gecontroleerd; de ontsteking, de brandstofdosering en de onderdelen van het systeem voor verontreinigingsbeheersing worden op onjuiste afstelling en/of manipulatie gecontroleerd. Alle anomalieën worden genoteerd.
- 3.2. De juiste werking van het OBD-systeem wordt gecontroleerd. Alle in het geheugen van het OBD-systeem opgeslagen storingsmeldingen worden genoteerd en de nodige reparaties worden verricht. Indien de storingsindicator van het OBD-systeem gedurende een voorconditioneringscyclus een storing aangeeft, mag de fout worden opgespoord en hersteld. Het is toegestaan de test opnieuw uit te voeren en de resultaten van het herstelde voertuig te gebruiken.
- 3.3. Het ontstekingsstelsel wordt gecontroleerd en defecte onderdelen, bv. bougies, kabels enz., worden vervangen.
- 3.4. De compressie wordt gecontroleerd. Bij onbevredigend resultaat wordt het voertuig afgewezen.
- 3.5. De motorparameters worden aan de specificaties van de fabrikant getoetst en zo nodig bijgesteld.
- 3.6. Indien het voertuig minder dan 800 km verwijderd is van een geplande onderhoudsbeurt, wordt die onderhoudsbeurt overeenkomstig de instructies van de fabrikant uitgevoerd. Ongeacht de stand van de kilometerteller mogen op verzoek van de fabrikant het olie- en het luchtfilter worden vervangen.
- 3.7. Als het voertuig wordt geaccepteerd, wordt de brandstof vervangen door de geschikte referentiebrandstof voor de emissietest, tenzij de fabrikant instemt met het gebruik van brandstof van handelskwaliteit.

4. TESTS TIJDENS HET GEBRUIK

- 4.1. Wanneer het nodig wordt geacht voertuigen te controleren, worden emissietests overeenkomstig bijlage III uitgevoerd op voorgeconditioneerde voertuigen die zijn geselecteerd volgens de voorschriften van de punten 2 en 3 van dit aanhangsel. Deze test omvat alleen de meting van het aantal uitgestoten deeltjes voor voertuigen die overeenkomstig de Euro 6-emissienormen zijn goedgekeurd in de categorieën W, X en Y zoals gedefinieerd in tabel 1 in aanhangsel 6 van bijlage 1. Voorconditioneringscycli naast de in punt 5.3 van bijlage 4 bij VN/ECE-Reglement nr. 83 genoemde, zijn alleen toegestaan als zij representatief zijn voor normaal rijden.
- 4.2. Bij voertuigen met OBD-systeem mag worden nagegaan of de storingsindicatie enz. tijdens het gebruik goed werkt met betrekking tot de emissieniveaus (bv. de grenzen voor de activering van de storingsindicator zoals gedefinieerd in bijlage XI) voor de specificatie waarvoor de typegoedkeuring is verleend.
- 4.3. Het OBD-systeem mag worden gecontroleerd, bijvoorbeeld op emissieniveaus boven de toepasselijke grenswaarden die niet tot activering van de storingsindicator leiden, op stelselmatige onterechte activering van de storingsindicator en op defecte of slecht functionerende onderdelen van het OBD-systeem.
- 4.4. Indien een onderdeel of een systeem buiten de op het typegoedkeuringscertificaat en/of in het informatiepakket voor het betrokken voertuigtype vermelde specificaties functioneert en deze afwijking niet is toegestaan op grond van artikel 13, lid 1 of 2, van Richtlijn 2007/46/EG, terwijl het OBD-systeem geen storing meldt, wordt het onderdeel of het systeem niet vóór de emissietest vervangen, tenzij wordt vastgesteld dat het onderdeel of het systeem zo gemanipuleerd is dat het OBD-systeem de optredende storing niet detecteert.

5. EVALUATIE VAN DE RESULTATEN VAN DE EMISSIETEST

- 5.1. De testresultaten worden onderworpen aan de evaluatieprocedure overeenkomstig aanhangsel 2.
- 5.2. De testresultaten worden niet vermenigvuldigd met verslechteringsfactoren.

6. CORRIGERENDE MAATREGELEN

- 6.1. De goedkeuringsinstantie verzoekt de fabrikant een plan van corrigerende maatregelen voor te leggen om een einde te maken aan de niet-naleving van de voorschriften indien:
 - 6.1.1. Voor uitlaatemissies, meer dan één voertuig een grote vervuiler blijkt:
 - a) die aan de voorwaarden van aanhangsel 4, punt 3.2.3, van VN/ECE-Reglement nr. 83 voldoet, terwijl de goedkeuringsinstantie en de fabrikant het erover eens zijn dat de overmatige emissie aan dezelfde oorzaak te wijten is, of
 - b) die aan de voorwaarden van aanhangsel 4, punt 3.2.4, van VN/ECE-Reglement nr. 83 voldoet, terwijl de goedkeuringsinstantie heeft vastgesteld dat de overmatige emissie aan dezelfde oorzaak te wijten is;

- 6.1.2. Voor $IUPR_M$ van een bepaalde bewakingsfunctie M, aan de volgende statistische voorwaarden wordt voldaan in een steekproef van een omvang die overeenkomstig punt 3.5 van deze bijlage is vastgesteld:
- voor voertuigen die overeenkomstig punt 3.1.5. van aanhangsel 1 van bijlage XI voor een verhouding van 0,1 zijn gecertificeerd, tonen de uit de voertuigen verkregen gegevens ten minste voor één bewakingsfunctie M in de steekproef aan dat de gemiddelde verhouding van de prestaties tijdens het gebruik van de steekproef minder dan 0,1 bedraagt, of dat de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik van 66 % of meer van de voertuigen in de steekproef minder dan 0,1 bedraagt;
 - voor voertuigen die overeenkomstig punt 3.1.4. van aanhangsel 1 van bijlage XI voor de volledige verhoudingen zijn gecertificeerd, tonen de uit de voertuigen verkregen gegevens ten minste voor één bewakingsfunctie M in de steekproef aan dat de gemiddelde verhouding van de prestaties tijdens het gebruik van de steekproef minder dan de waarde $Test_{min}(M)$ bedraagt, of dat de verhouding van de prestaties tijdens het gebruik van 66 % of meer van de voertuigen in de steekproef minder dan $Test_{min}(M)$ bedraagt:
De waarde van $Test_{min}(M)$ bedraagt:
 - 0,230 als voor de bewakingsfunctie M een verhouding tijdens het gebruik van 0,26 vereist is;
 - 0,460 als voor de bewakingsfunctie M een verhouding tijdens het gebruik van 0,52 vereist is;
 - 0,297 als voor de bewakingsfunctie M een verhouding tijdens het gebruik van 0,336 vereist is;overeenkomstig punt 3.1.4. van aanhangsel 1 van bijlage XI.
- 6.2. Het plan van corrigerende maatregelen wordt uiterlijk 60 werkdagen na de in punt 6.1 genoemde kennisgevingsdatum bij de typegoedkeuringsinstantie ingediend. Deze deelt binnen 30 werkdagen mee of zij het plan van corrigerende maatregelen goedkeurt of verwerpt. Aan de fabrikant wordt evenwel een verlenging van deze termijn toegekend indien hij tot tevredenheid van de bevoegde goedkeuringsinstantie kan aantonen dat meer tijd voor het onderzoek van de afwijkingen nodig is om een plan van corrigerende maatregelen te kunnen voorleggen.
- 6.3. De corrigerende maatregelen hebben betrekking op alle voertuigen die waarschijnlijk hetzelfde defect vertonen. Beoordeeld moet worden of de typegoedkeuringsdocumenten moeten worden gewijzigd.
- 6.4. De fabrikant verstrekt een kopie van alle correspondentie met betrekking tot het plan van corrigerende maatregelen. Ook houdt hij gegevens bij van de terugroepcampagne en verstrekt hij regelmatig voortgangsverslagen aan de goedkeuringsinstantie.
- 6.5. Het plan van corrigerende maatregelen omvat de voorschriften van de punten 6.5.1 tot en met 6.5.11. De fabrikant kent het plan van corrigerende maatregelen een unieke identificatiernaam of een uniek identificatienummer toe.
- 6.5.1. Een beschrijving van elk voertuigtype waarop het plan van corrigerende maatregelen betrekking heeft.
- 6.5.2. Een beschrijving van de specifieke modificaties, aanpassingen, reparaties, correcties, bijstellingen of andere wijzigingen die moeten worden uitgevoerd om de voertuigen weer in overeenstemming te brengen met de voorschriften, inclusief een kort overzicht van de gegevens en technische studies waarop de fabrikant zich baseert om te bepalen welke specifieke maatregelen moeten worden genomen om de niet-overeenstemming te corrigeren.
- 6.5.3. Een beschrijving van de manier waarop de fabrikant de voertuigeigenaren op de hoogte wil stellen.
- 6.5.4. Indien van toepassing, een beschrijving van de juiste wijze van onderhoud of gebruik die de fabrikant als voorwaarde stelt om voor reparatie in het kader van het plan van corrigerende maatregelen in aanmerking te komen, alsmede een uiteenzetting van de redenen van de fabrikant om een dergelijke voorwaarde te stellen. Voorwaarden ten aanzien van het onderhoud of het gebruik mogen alleen worden gesteld indien er een aantoonbaar verband bestaat met de niet-overeenstemming en de corrigerende maatregelen.
- 6.5.5. Een beschrijving van de procedure die door de voertuigeigenaar moet worden gevolgd om de niet-overeenstemming te laten corrigeren. Deze beschrijving behelst ook een datum met ingang waarvan de corrigerende maatregelen kunnen worden genomen, de geschatte tijd die de garage nodig heeft om de reparatie uit te voeren en de plaats waar dat kan gebeuren. De reparatie wordt snel uitgevoerd binnen een redelijke termijn na aanbieding van het voertuig.
- 6.5.6. Een kopie van de informatie die aan de voertuigeigenaar wordt verstrekt.
- 6.5.7. Een korte beschrijving van het systeem dat de fabrikant zal toepassen om de levering van onderdelen of systemen te waarborgen die nodig zijn om de corrigerende maatregelen uit te voeren. Vermeld wordt wanneer er een voldoende grote voorraad beschikbaar zal zijn om de campagne van start te laten gaan.
- 6.5.8. Een kopie van alle instructies die worden gegeven aan degenen die met de uitvoering van de reparatie worden belast.
- 6.5.9. Een beschrijving van het effect van de voorgestelde corrigerende maatregelen op de emissies, het brandstofverbruik, het rijgedrag en de veiligheid van elk voertuigtype waarop het plan van corrigerende maatregelen betrekking heeft, vergezeld van gegevens en technische studies ter staving van deze conclusies.
- 6.5.10. Alle overige informatie, rapporten of gegevens die de typegoedkeuringsinstantie redelijkerwijs noodzakelijk kan achten voor de evaluatie van het plan van corrigerende maatregelen.
- 6.5.11. Indien het plan van corrigerende maatregelen een terugroepactie omvat, wordt bij de typegoedkeuringsinstantie een beschrijving van de methode voor de registratie van de reparaties ingediend. Indien een label wordt gebruikt, wordt hiervan een model overgelegd.

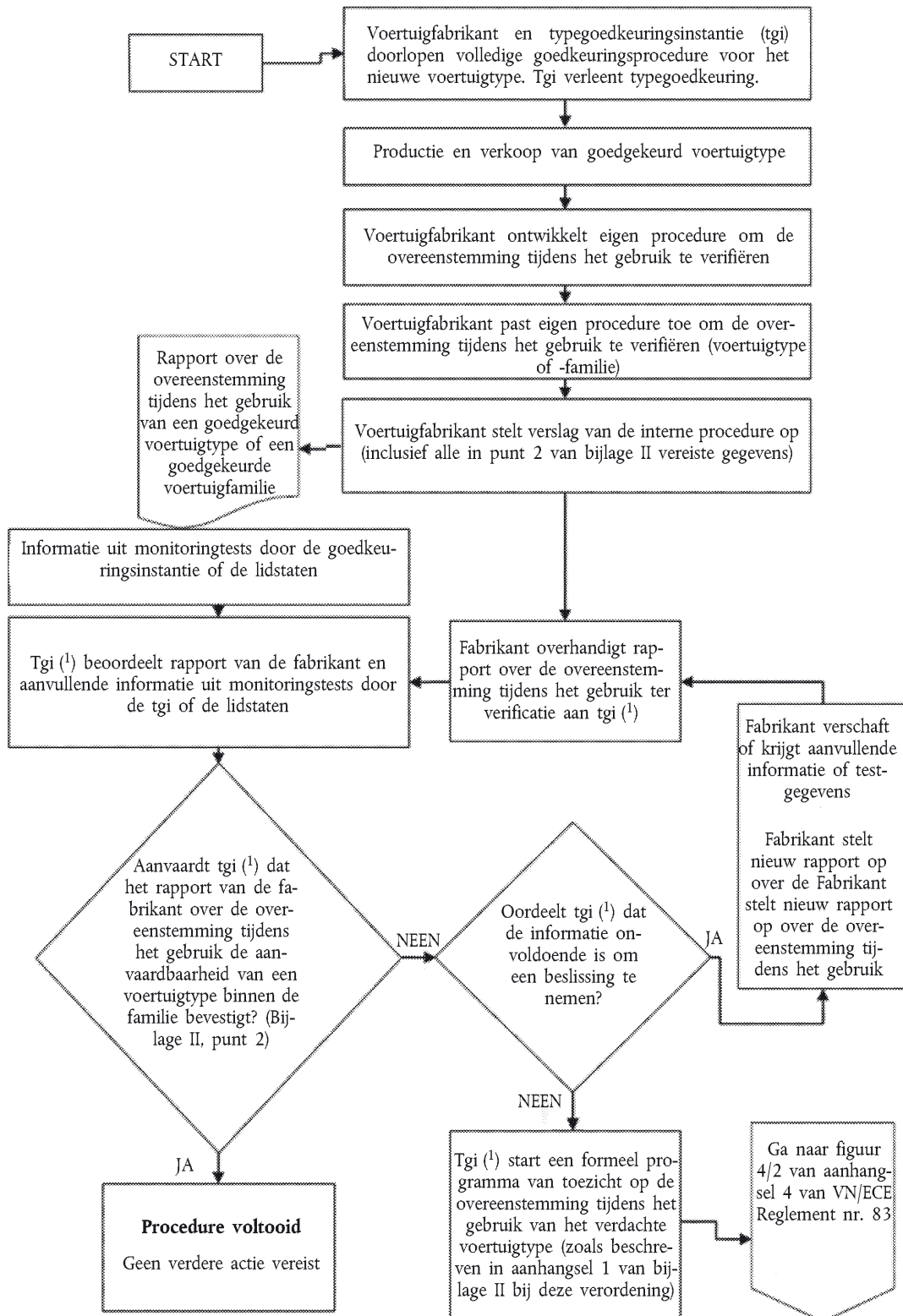
- 6.6. Van de fabrikant kan worden verlangd dat hij degelijk opgezette en noodzakelijke tests verricht op onderdelen en voertuigen waarop de voorgestelde wijziging, reparatie of modificatie is uitgevoerd teneinde de effectiviteit van die wijziging, reparatie of modificatie aan te tonen.
 - 6.7. De fabrikant is verantwoordelijk voor de registratie van elk teruggeroepen en gerepareerd voertuig en van de garage die de reparatie heeft uitgevoerd. De typegoedkeuringsinstantie heeft op verzoek inzage in deze gegevens gedurende een termijn van vijf jaar na de uitvoering van het plan van corrigerende maatregelen.
 - 6.8. De reparaties en modificaties of toevoegingen van nieuwe onderdelen worden vermeld op een certificaat dat de fabrikant aan de eigenaar van het voertuig verstrekt.
-

*Aanhangsel 2***Statistische procedure voor tests van de overeenstemming tijdens het gebruik met betrekking tot uitlaatemissies**

1. Dit is de procedure die wordt gevolgd om na te gaan of bij de test van type 1 aan de voorschriften betreffende de overeenstemming tijdens het gebruik is voldaan. De in aanhangsel 4 van VN/ECE-Reglement nr. 83 beschreven statistische methode is van toepassing, met de in de punten 2 tot en met 9 van dit aanhangsel beschreven uitzonderingen.
2. Noot 1 is niet van toepassing.
3. Punt 3.2 wordt als volgt gelezen:

Een voertuig wordt een grote vervuiler genoemd als aan de voorwaarden van punt 3.2.2 is voldaan.
4. Punt 3.2.1 is niet van toepassing.
5. In punt 3.2.2 wordt de verwijzing naar rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 gelezen als een verwijzing naar bijlage I, tabel 1, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 5-voertuigen en naar bijlage I, tabel 2, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 6-voertuigen.
6. In de punten 3.2.3.2.1 en 3.2.4.2 wordt de verwijzing naar aanhangsel 3, punt 6, gelezen als een verwijzing naar bijlage II, aanhangsel 1, punt 6, bij deze verordening.
7. In de noten 2 en 3 wordt de verwijzing naar rij A van de tabel in punt 5.3.1.4 gelezen als een verwijzing naar bijlage I, tabel 1, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 5-voertuigen en naar bijlage I, tabel 2, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 6-voertuigen.
8. In punt 4.2 wordt de verwijzing naar punt 5.3.1.4 gelezen als een verwijzing naar bijlage I, tabel 1, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 5-voertuigen en naar bijlage I, tabel 2, bij Verordening (EG) nr. 715/2007 voor Euro 6-voertuigen.
9. Figuur 4/1 wordt vervangen door de volgende figuur:

„Figuur 4/1



(1) In dit geval wordt onder tgi (typegoedkeuringsinstantie) verstaan de goedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring krachtens deze verordening heeft verleend."

Aanhangsel 3

Verantwoordelijkheid voor de overeenstemming tijdens het gebruik

1. De procedure voor de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik is afgebeeld in figuur 1.
2. De fabrikant bundelt alle informatie die nodig is om aan de voorschriften van deze bijlage te voldoen. De goedkeuringsinstantie kan ook rekening houden met informatie van monitoringprogramma's.
3. De goedkeuringsinstantie voert alle procedures en tests uit die nodig zijn om ervoor te zorgen dat aan de voorschriften betreffende de overeenstemming tijdens het gebruik is voldaan (fasen 2 tot en met 4).
4. In geval van tegenstrijdigheden of onenigheid bij de beoordeling van de verstrekte informatie vraagt de goedkeuringsinstantie om opheldering aan de technische dienst die de typegoedkeuringstest heeft uitgevoerd.
5. De fabrikant stelt een plan van corrigerende maatregelen op en voert dat uit. Dat plan moet door de goedkeuringsinstantie worden goedgekeurd alvorens het wordt uitgevoerd (fase 5).

Figuur 1

Illustratie van de procedure voor de controle van de overeenstemming tijdens het gebruik

