

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 28



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

31 stycznia 2012

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 64/2012 z dnia 23 stycznia 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 z dnia 24 stycznia 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ 24

Cena: 3 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 64/2012

z dnia 23 stycznia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 2 i art. 12,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)⁽²⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 595/2009 określa wspólne wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych w zakresie emitowanych przez nie zanieczyszczeń oraz ustala zasady zgodności eksploatacyjnej, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych systemów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.
- (2) Zgodnie z art. 3 ust. 15 rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniającego załącz-

niki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾ pojazdy i silniki mają być homologowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 oraz środkami wykonawczymi do niego dopiero po wdrożeniu procedur pomiaru ilości cząstek stałych, określonej w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 595/2009, wszelkich niezbędnych szczegółowych przepisów dotyczących silników wielonastawnych oraz przepisów wdrażających art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 582/2011, aby uwzględnić takie wymogi.

- (3) Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009, art. 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽⁴⁾ stosuje się odpowiednio. Należy zatem przenieść do niniejszego rozporządzenia przepisy w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. oraz środkach wykonawczych do niego. Niezbędne jest jednak dostosowanie tych przepisów, tak by uwzględniały one specyfikę pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.
- (4) W szczególności należy przyjąć szczegółowe procedury dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w przypadku homologacji wielostopniowej. Należy również przyjąć szczegółowe wymagania i procedury w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów w przypadku dostosowań na życzenie klienta lub produkcji małoseryjnej. Należy wreszcie odnieść się do szczegółowych norm dotyczących przeprogramowania opracowanych dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

⁽¹⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

- (5) Stosowanie przepisów w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów może być zbyt uciążliwe dla producentów pojazdów w krótkiej perspektywie w odniesieniu do niektórych układów przenoszonych ze starych typów pojazdów do nowych typów pojazdów. Należy zatem wprowadzić pewne ograniczone odstępstwa od przepisów ogólnych w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.
- (6) Należy określić przepisy w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów na potrzeby konstrukcji i produkcji samochodowych urządzeń przeznaczonych dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, kiedy możliwe będzie udzielanie homologacji typu dla takich urządzeń.
- (7) Zgodnie z dyrektywą Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie ⁽¹⁾ urządzenia ograniczenia prędkości są montowane przez warsztaty lub organy zatwierdzone przez państwa członkowskie. Zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽²⁾ jedynie uprawnione warsztaty mogą kalibrować urządzenia rejestrujące stosowane w pojazdach silnikowych. Należy zatem wyłączyć informacje dotyczące przeprogramowania jednostek sterujących dla urządzeń ograniczenia prędkości i urządzeń rejestrujących z przepisów w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 582/2011.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 dodaje się pkt 42, 43 i 44 w brzmieniu:
- „42) »dostosowanie na życzenie klienta« oznacza każdą zmianę w pojeździe, układzie, części lub oddzielnym zespole technicznym dokonaną na życzenie klienta i podlegającą homologacji;
- 43) »informacje z OBD pojazdu« oznaczają informacje dotyczące pokładowego systemu diagnostycznego odnoszące się do dowolnego układu elektronicznego pojazdu;

- 44) »układ przeniesiony« oznacza układ, określony w art. 3 ust. 23 dyrektywy 2007/46/WE, przeniesiony ze starego typu pojazdów do nowego typu pojazdu.”;

2) dodaje się art. 2a–2h w brzmieniu:

„Artykuł 2a

Dostęp do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów

1. Producenci wprowadzają konieczne uzgodnienia i procedury, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i załącznikiem XVII do niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów na stronach internetowych wykorzystując znormalizowany format, w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi. Producenci zapewniają także dostęp do materiałów szkoleniowych zarówno niezależnym podmiotom, jak i autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji typu wyłącznie po otrzymaniu od producenta świadectwa o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

3. Świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów służy jako dowód zapewnienia zgodności z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

4. Świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów sporządza się zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 1 do załącznika XVII.

5. Informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów obejmują:

- a) jednoznaczną identyfikację pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego za który odpowiada producent;
- b) podręczniki serwisowe, w tym dokumentacja czynności związanych z obsługą techniczną i utrzymaniem;
- c) instrukcje techniczne;
- d) informacje dotyczące części i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiaru);

⁽¹⁾ Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

- e) schematy instalacji elektrycznej;
- f) kody usterek diagnostycznych, w tym kody własne producenta;
- g) numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania odnoszący się do typu pojazdu;
- h) informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i wyposażenia oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i wyposażenia;
- i) dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitoringu i badań;
- j) standardowe jednostki robocze lub czas realizacji prac w zakresie naprawy i obsługi technicznej, jeżeli informacje takie udostępnia się autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi producenta w sposób bezpośredni lub przez stronę trzecią;
- k) w przypadku homologacji wielostopniowej informacje wymagane na mocy art. 2b.

6. Do celów niniejszego rozporządzenia autoryzowane sieci sprzedaży lub stacje obsługi w ramach sieci dystrybucji danego producenta pojazdów traktowane są jako niezależne podmioty, w takim zakresie, w jakim świadczą one usługi naprawy lub obsługi technicznej pojazdów, dla których nie są one częścią sieci dystrybucji producenta pojazdów.

7. Informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów są zawsze dostępne, z wyjątkiem przypadków gdy konieczny jest przegląd systemu informatycznego.

8. Dla celów produkcji i obsługi kompatybilnych z OBD części zamiennych lub części naprawczych oraz narzędzi diagnostycznych i wyposażenia do badań, producenci dostarczają w sposób niedyskryminacyjny odpowiednie informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów wszystkim producentom części, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia do badań, lub stacjom obsługi.

9. Producent dokonuje sukcesywnych zmian i uzupełnień informacji dotyczących napraw i obsługi technicznej pojazdów dostępnych na jego stronach internetowych w tym samym momencie, w którym są one udostępniane autoryzowanym stacjom obsługi.

10. Jeśli dokumentacja dotycząca naprawy i obsługi technicznej pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależnym warsztatom, które uzyskały akredytację i autoryzację zgodnie z wymogiem pkt 2.2 załącznika XVII, należy zapewnić bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i na takich samych warunkach jak autoryzowanym stacjom obsługi, aby umożliwić im zamieszczanie informacji dotyczących dokonanych napraw i czynności związanych z obsługą techniczną.

11. Producent udostępnia zainteresowanym stronom następujące informacje:

- a) odpowiednie informacje pozwalające na opracowanie części zamiennych, które są niezbędne do poprawnego działania systemu OBD;
- b) informacje pozwalające na opracowanie standardowych narzędzi diagnostycznych.

Dla celów akapitu pierwszego lit. a) opracowanie części zamiennych nie jest ograniczone:

- a) niedostępnością istotnych informacji;
- b) wymogami technicznymi dotyczącymi strategii wskazywania nieprawidłowego działania, jeżeli przekroczono wartości progowe systemu OBD lub jeżeli system OBD nie jest w stanie spełnić podstawowych wymogów OBD w zakresie monitorowania określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- c) szczególnymi zmianami w przetwarzaniu informacji z OBD, pozwalającymi na osobne traktowanie działania pojazdu zasilanego benzyną lub gazem;
- d) homologacją typu dla pojazdów zasilanych gazem, które posiadają ograniczoną liczbę małych nieprawidłowości.

Dla celów akapitu pierwszego lit. b), jeżeli producenci korzystają z narzędzi diagnostycznych i badawczych zgodnie z normą ISO 22900 – Modułowy interfejs komunikacyjny pojazdu (MVIC) i normą ISO 22901 – Otwarty format wymiany danych diagnostycznych (ODX) w swoich sieciach franczyzowych, pliki ODX są udostępniane niezależnym podmiotom za pośrednictwem stron internetowych producenta.

Artykuł 2b

Homologacja wielostopniowa

1. W przypadku homologacji wielostopniowej, określonej w art. 3 ust. 7 dyrektywy 2007/46/WE, ostateczny producent jest odpowiedzialny za udostępnienie informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów w odniesieniu do własnego etapu lub etapów produkcji oraz linku do wcześniejszego etapu lub etapów.

Ponadto ostateczny producent na swoich stronach internetowych zapewnia niezależnym podmiotom następujące informacje:

- a) adresy stron internetowych producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;

- b) nazwę i adres producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;
- c) numery homologacji typu na wcześniejszych etapach;
- d) numer silnika.

2. Każdy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu jest odpowiedzialny za udostępnienie na swoich stronach internetowych informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów w odniesieniu do etapu lub etapów homologacji typu, za które jest odpowiedzialny, oraz linku do wcześniejszego etapu lub etapów.

3. Producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu udostępnienia następujące informacje producentowi odpowiedzialnemu za następny etap:

- a) świadectwo zgodności dotyczące etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny;
- b) świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, łącznie z dodatkami;
- c) numer homologacji typu odpowiadający etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;
- d) dokumenty, o których mowa w lit. a) b) i c) dostarczone przez producentów zaangażowanych na wcześniejszych etapach.

Każdy producent upoważnia producenta odpowiedzialnego za następny etap do przekazania dostarczonych dokumentów producentom odpowiedzialnym za kolejne etapy i ostatni etap.

Ponadto na podstawie umowy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu:

- a) udostępnia producentowi odpowiedzialnemu za następny etap informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;
- b) udostępnia na wniosek producenta odpowiedzialnego za kolejny etap homologacji typu informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny.

4. Producent, w tym producent ostateczny, może nakładać opłaty wyłącznie zgodnie z art. 2f w odniesieniu do etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny.

Producent, w tym producent ostateczny, nie może wprowadzać opłat za udzielanie informacji dotyczących adresu stron internetowych lub danych kontaktowych innych producentów.

Artykuł 2c

Dostosowania na życzenie klienta

1. W drodze odstępstwa od art. 2a, jeżeli liczba układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych odpowiednio dostosowywanych na życzenie klienta jest niższa niż 250 jednostek wyprodukowanych na całym świecie, zapewnia się łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej związanych z dostosowaniem na życzenie klienta, w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

Dla celów obsługi i przeprogramowywania elektronicznych jednostek sterujących związanych z dostosowaniem na życzenie klienta, producent udostępnia niezależnym podmiotom odpowiednie zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań tak samo jak autoryzowanym stacjom obsługi.

Dostosowania na życzenie klienta wymieniane są podczas udzielania homologacji typu na stronach internetowych producenta poświęconych informacjom dotyczącym naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz w świadectwie o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

2. Do dnia 31 grudnia 2015 r., jeżeli liczba układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych odpowiednio dostosowywanych na życzenie klienta jest wyższa niż 250 jednostek wyprodukowanych na całym świecie, producent może odstąpić od wynikającego z art. 2a obowiązku udostępniania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów przy wykorzystaniu znormalizowanego formatu. Jeśli producent korzysta z takiego odstępstwa, zapewnia on łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

3. Producenci udostępniają niezależnym podmiotom poprzez sprzedaż lub wynajem zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań do obsługi dostosowanych dla klienta układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.

4. Podczas udzielania homologacji typu producent wymienia w świadectwie o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów dostosowania na życzenie klienta, dla których skorzystał z odstępstwa w odniesieniu do wynikającego z art. 2a obowiązku udostępniania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów przy wykorzystaniu znormalizowanego formatu oraz wszelkie związane z nimi elektroniczne jednostki sterujące.

Dostosowania na życzenie klienta oraz wszelkie związane z nimi elektroniczne jednostki sterujące wymieniane są również na stronach internetowych producenta poświęconych informacjom dotyczącym naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Artykuł 2d

Drobni producenci

1. W drodze odstępstwa od art. 2a producenci, których roczna światowa produkcja typu pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego wynosi mniej niż 250 jednostek, zapewniają łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej, w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

2. Pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w ust. 1, są wymieniane na stronach internetowych producenta poświęconych informacjom dotyczącym naprawy i obsługi technicznej.

3. Organ udzielający homologacji informuje Komisję o każdej homologacji typu udzielonej drobnym producentom.

Artykuł 2e

Układy przeniesione

1. Do dnia 30 czerwca 2016 r. w odniesieniu do układów przeniesionych wymienionych w dodatku 3 do załącznika XVII producent może odstąpić od obowiązku przeprogramowywania elektronicznych jednostek sterujących zgodnie z normami wspomnianymi w załączniku XVII.

Informację o takim odstępstwie podaje się podczas udzielania homologacji typu w świadectwie o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Układy, w odniesieniu do których producent odstępuje od obowiązku przeprogramowywania elektronicznych jednostek sterujących zgodnie z normami wspomnianymi w załączniku XVII, wymienia się na jego stronach internetowych poświęconych informacjom dotyczącym naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

2. W celu obsługi i przeprogramowywania elektronicznych jednostek sterujących w układach przeniesionych, w odniesieniu do których producent odstępuje od

obowiązku przeprogramowywania elektronicznych jednostek sterujących zgodnie z normami wspomnianymi w załączniku XVII, producent umożliwia niezależnym podmiotom zakup lub wynajem odpowiednich zastrzeżonych narzędzi lub wyposażenia.

Artykuł 2f

Opłaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów

1. Producenci mogą pobierać uzasadnione i proporcjonalne opłaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, objętych niniejszym rozporządzeniem.

Dla celów akapitu pierwszego uznaje się, że opłata jest nieuzasadniona lub nieproporcjonalna, jeśli nie uwzględnia zakresu, w jakim niezależny podmiot wykorzystuje informacje, i przez to zniechęca go do korzystania z tych informacji.

2. Producenci udostępniają informacje dotyczące naprawy i obsługi technicznej pojazdów, w tym usług transakcyjnych, takich jak przeprogramowanie i pomoc techniczna, przez określoną liczbę godzin, dni, miesięcy lub lat, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje.

Oprócz dostępu czasowego producenci mogą oferować dostęp w odniesieniu do konkretnych transakcji, za który opłaty pobiera się od transakcji i nie są one uzależnione od czasu, na jaki udzielono dostępu. Jeśli producenci oferują oba systemy dostępu, niezależne warsztaty wybierają preferowany system dostępu, oparty na czasie dostępu lub transakcjach.

Artykuł 2g

Zgodność z obowiązkami w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów

1. Organ udzielający homologacji może w dowolnym momencie, z własnej inicjatywy, na podstawie otrzymanej skargi lub na podstawie oceny dokonanej przez służbę techniczną, sprawdzić zgodność producenta z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009, niniejszym rozporządzeniem i zasadami określonymi w świadectwie o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

2. Jeżeli organ udzielający homologacji uznaje, że producent nie spełnił obowiązków w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu, podejmuje stosowne środki w celu zaradzenia tej sytuacji.

Środki te mogą obejmować cofnięcie lub zawieszenie homologacji typu, kary pieniężne lub inne środki przyjęte zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

3. Organ udzielający homologacji przystępuje do kontroli w celu sprawdzenia zgodności producenta z obowiązkami w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, jeżeli niezależny podmiot lub stowarzyszenie handlowe reprezentujące niezależne podmioty złożyło skargę do organu udzielającego homologacji.

4. Podczas kontroli organ udzielający homologacji może zwrócić się do służby technicznej lub innego niezależnego rzeczoznawcy o przeprowadzenie oceny sprawdzającej, czy te obowiązki zostały spełnione.

Artykuł 2h

Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach

Zakres stosowania działań prowadzonych przez Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach ustanowione zgodnie z art. 13 ust. 9 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 (*) rozszerza się na pojazdy objęte rozporządzeniem (WE) nr 595/2009.

Na podstawie dowodów dotyczących umyślnego lub niezamierzonego nadużycia informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów Forum doradza Komisji w zakresie środków mających zapobiec takim nadużyciom informacji.

(*) Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Aby uzyskać homologację typu WE układu silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego, homologację typu WE pojazdu z homologowanym układem silnika w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, bądź homologację typu WE pojazdu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów producent, zgodnie z przepisami załącznika I, wykazuje, że pojazdy lub układy silnika poddano badaniom określonym w art. 4 i 14 oraz w załącznikach III–VIII, X, XIII, XIV i XVII, oraz że spełniają one określone w nich wymogi. Producent zapewnia również zgodność ze specyfikacjami paliw wzorcowych podanymi w załączniku IX.”;

b) dodaje się ust. 1a, 1b i 1c w brzmieniu:

„1a. Jeżeli w chwili składania wniosku o udzielenie homologacji typu informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów nie są dostępne lub nie są zgodne z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009, art. 2a i w stosownych przypadkach art. 2b, 2c i 2d niniejszego rozporządzenia, oraz załącznikiem XVII do niniejszego rozporządzenia, producent dostarcza te informacje w terminie sześciu miesięcy od daty określonej w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 lub w terminie sześciu miesięcy od daty

wydania homologacji typu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

1b. Obowiązek dostarczenia informacji w terminach, o których mowa w ust. 1a, ma zastosowanie wyłącznie w sytuacjach, gdy po uzyskaniu homologacji typu pojazd jest wprowadzany do obrotu.

W sytuacji gdy pojazd jest wprowadzany do obrotu później niż sześć miesięcy od daty uzyskania homologacji typu, informacje są dostarczane w terminie odpowiadającym dacie wprowadzenia pojazdu do obrotu.

1c. W oparciu o wypełnione świadectwo dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów organ udzielający homologacji może założyć, że producent wprowadził wystarczające uzgodnienia i procedury w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, pod warunkiem że nie złożono żadnej skargi, a producent dostarczył świadectwo w terminach, o których mowa w ust. 1a.

W razie niedostarczenia świadectwa zgodności w wymaganym terminie organ udzielający homologacji podejmuje właściwe działania mające na celu zapewnienie zgodności.”;

c) skreśla się ust. 15;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Wniosek o udzielenie homologacji typu WE dla układu silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów”;

b) ust. 4 lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów”;

5) tytuł art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE dla układu silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów”;

6) w art. 7 ust. 4 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów”;

7) w art. 14 ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) wymogi dotyczące badania demonstracyjnego PEMS w ramach homologacji typu oraz wszelkie dodatkowe wymogi dotyczące nieobjętych cyklem badawczym badań eksploatacyjnych pojazdów, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu;”;

8) w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Producent zapewnia posiadanie przez urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń stanowiące części zamienne, przeznaczone do zamontowania w układach silnika lub pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 595/2009, homologacji typu WE jako oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z wymogami niniejszego artykułu oraz art. 1a, 16 i 17.”;

9) w art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Producent przedstawia świadectwo o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.”;

10) w załącznikach I, II, III, VI, X, XI i XIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

11) dodaje się nowy załącznik XVII, którego tekst znajduje się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 stycznia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, II, III, VI, X, XI i XIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. Wymogi dotyczące homologacji typu ograniczonej zakresem paliwa w przypadku silników o zapłonie iskrowym napędzanych gazem ziemnym lub LPG

Homologacji ograniczonej zakresem paliwa udziela się z zastrzeżeniem wymogów zawartych w pkt 1.2.1–1.2.2.2.”;

b) pkt 5.3.3 otrzymuje brzmienie:

„5.3.3. Zgodność sygnału momentu obrotowego ECU z wymogami pkt 5.2.2 i 5.2.3 wykazuje się dla silnika macierzystego rodziny silników podczas ustalania mocy silnika zgodnie z załącznikiem XIV oraz podczas wykonywania badania WHSC zgodnie z załącznikiem III i nieobjętych cyklem badawczym badań laboratoryjnych w ramach homologacji typu zgodnie z sekcją 6 załącznika VI.”;

c) po pkt 5.3.3 dodaje się pkt 5.3.3.1 w brzmieniu:

„5.3.3.1. Zgodność sygnału momentu obrotowego ECU z wymogami pkt 5.2.2 i 5.2.3 wykazuje się dla każdego członka rodziny silników podczas ustalania mocy silnika zgodnie z załącznikiem XIV. W tym celu przeprowadza się dodatkowe pomiary dla kilku punktów pracy przy częściowym obciążeniu oraz stałej prędkości obrotowej silnika (na przykład dla punktów WHSC i losowych punktów dodatkowych).”;

d) w dodatku 4 dodaje się część 3 we „Wzorach dokumentu informacyjnego” w brzmieniu:

„CZĘŚĆ 3

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW

16.	DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW
16.1.	Adres głównej strony internetowej zapewniającej dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów
16.1.1.	Data udostępnienia strony (nie później niż 6 miesięcy od daty homologacji typu)
16.2.	Warunki i zasady dostępu do stron internetowych
16.3.	Format informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów dostępnych na stronach internetowych

e) w dodatku 5, w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu WE po pkt 1.4.3 dodaje się pkt 1.4.4 w brzmieniu:

„1.4.4. *Badanie demonstracyjne PEMS*

Tabela 6a

Badanie demonstracyjne PEMS

Typ pojazdu (np. M ₃ , N ₃ i zastosowanie np. samochód ciężarowy skrzyniowy lub ciągnik siodłowy, autobus miejski)						
Opis pojazdu (np. model pojazdu, prototyp)						
Wyniki stanowiące podstawę dla decyzji pozytywnej/negatywnej ⁽⁷⁾	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Masa cząstek stałych
Współczynnik zgodności w oknie pracy						
Współczynnik zgodności w oknie pracy dla CO ₂						

Informacje na temat przejazdu	W terenie miejskim	W terenie wiejskim	Po autostradzie
Udziały czasu jazdy w terenie miejskim, terenie wiejskim i po autostradzie, jak opisano w pkt 4.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 582/2011			
Udziały czasu jazdy charakteryzującej się przyspieszaniem, zwalnianiem, utrzymywaniem prędkości podróżnej oraz zatrzymywaniem, jak opisano w pkt 4.5.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 582/2011			
	Minimum		Maksimum
Średnia moc w oknie pracy (%)			
Czas trwania okna pracy dla masy CO ₂ (s)			
Okno pracy: procent ważnych okien			
Okno dla masy CO ₂ : procent ważnych okien			
Współczynnik zgodności zużycia paliwa”			

f) w dodatku 7, w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu WE po pkt 1.4.3 dodaje się pkt 1.4.4 w brzmieniu:

„1.4.4. Badanie demonstracyjne PEMS

Tabela 6a

Badanie demonstracyjne PEMS

Typ pojazdu (np. M ₃ , N ₃ i zastosowanie np. samochód ciężarowy skrzyniowy lub ciągnik siodłowy, autobus miejski)						
Opis pojazdu (np. model pojazdu, prototyp)						
Wyniki stanowiące podstawę dla decyzji pozytywnej/negatywnej (⁷)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	PM mass
Współczynnik zgodności w oknie pracy						
Współczynnik zgodności w oknie pracy dla CO ₂						
Informacje na temat przejazdu	W terenie miejskim		W terenie wiejskim		Po autostradzie	
Udziały czasu jazdy w terenie miejskim, terenie wiejskim i po autostradzie, jak opisano w pkt 4.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 582/2011						
Udziały czasu jazdy charakteryzującej się przyspieszaniem, zwalnianiem, utrzymywaniem prędkości podróżnej oraz zatrzymywaniem, jak opisano w pkt 4.5.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 582/2011						
	Minimum			Maksimum		
Średnia moc w oknie pracy (%)						
Czas trwania okna pracy dla masy CO ₂ (s)						
Okno pracy: procent ważnych okien						
Okno dla masy CO ₂ : procent ważnych okien						
Współczynnik zgodności zużycia paliwa”						

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 10.1.12 dodaje się następujące pkt 10.1.12.5.1–10.1.12.5.5 w brzmieniu:

„10.1.12.5.1. Wyniki regresji liniowej opisanej w pkt 3.2.1 dodatku 1 do niniejszego załącznika, w tym spadek linii regresji m , współczynnik wyznaczania r^2 oraz punkt przecięcia b linii regresji z osią y .

10.1.12.5.2. Wyniki kontroli spójności danych ECU, zgodnie z pkt 3.2.2 dodatku 1 do niniejszego załącznika.

10.1.12.5.3. Wyniki kontroli zgodności współczynnika jednostkowego zużycia paliwa, zgodnie z pkt 3.2.3 dodatku 1 do niniejszego załącznika, w tym obliczonego współczynnika jednostkowego zużycia paliwa oraz stosunku współczynnika jednostkowego zużycia paliwa obliczonego na podstawie pomiaru PEMS do deklarowanego współczynnika jednostkowego zużycia paliwa dla badania WHTC.

10.1.12.5.4. Weryfikacja wskazań drogomierza, zgodnie z pkt 3.2.4 dodatku 1 do niniejszego załącznika.

10.1.12.5.5. Wynik kontroli spójności ciśnienia otoczenia, zgodnie z pkt 3.2.5 dodatku 1 do niniejszego załącznika.”;

b) w dodatku 1, po pkt 4.3.1 dodaje się pkt 4.3.1.1, 4.3.1.2 i 4.3.1.3 w brzmieniu:

„4.3.1.1. Jeśli odsetek ważnych okien jest mniejszy niż 50 %, ocenę danych powtarza się z zastosowaniem dłuższych czasów trwania okna. Osiąga się to obniżając wartość 0,2 we wzorze podanym w pkt 4.3.1 stopniowo co 0,01 do momentu, gdy odsetek ważnych okien osiągnie wartość 50 % lub większą.

4.3.1.2. W każdym przypadku niższa wartość w powyższym wzorze nie może być niższa niż 0,15.

4.3.1.3. Jeśli przy maksymalnym czasie trwania okna obliczonym zgodnie z pkt 4.3.1, 4.3.1.1 i 4.3.1.2 odsetek ważnych okien jest mniejszy niż 50 %, badanie jest nieważne.”;

c) w dodatku 4 pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Jeśli podczas badania emisji ISC-PEMS nie osiągnięto punktu na krzywej maksymalnego momentu obrotowego odniesienia jako funkcji prędkości obrotowej silnika, producent ma prawo zmodyfikować obciążenie pojazdu lub trasę badania w sposób konieczny do wykazania osiągnięcia takiego punktu po zakończeniu badania emisji ISC-PEMS.”;

3) w załączniku III po pkt 2.1 dodaje się pkt 2.1.1 w brzmieniu:

„2.1.1. Wymogi dotyczące pomiaru liczby cząstek stałych przedstawiono w załączniku 4C do regulaminu nr 49 EKG ONZ.”;

4) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„6. NIEOBJĘTE CYKLEM BADAWCZYM BADANIA LABORATORYJNE ORAZ BADANIA SILNIKÓW W POJEŹDZIE W RAMACH HOMOLOGACJI TYPU”;

(ii) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. Punkt 7.3 załącznika 10 do regulaminu nr 49 EKG ONZ należy rozumieć następująco:

Badanie rzeczywistego działania

Badanie demonstracyjne PEMS przeprowadza się w ramach homologacji typu poprzez badanie silnika macierzystego w pojeździe stosując procedurę opisaną w dodatku 1 do niniejszego załącznika.

Dodatkowe wymogi w odniesieniu do badań eksploatacyjnych pojazdu zostaną określone na późniejszym etapie zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 582/2011.”;

(iii) po pkt 6.1.3 dodaje się pkt 6.1.3.1 i 6.1.3.2 w brzmieniu:

„6.1.3.1. Producent może wybrać pojazd używany do badań, ale wybór pojazdu podlega zatwierdzeniu przez organ udzielający homologacji. Charakterystyka pojazdu używanego do badania demonstracyjnego PEMS powinna być reprezentatywna dla kategorii pojazdu, dla której przeznaczony jest układ silnika. Pojazd ten może być pojazdem prototypowym.

6.1.3.2. Na wniosek organu udzielającego homologacji w pojeździe może być badany dodatkowy silnik z danej rodziny silników lub silnik równoważny reprezentujący inną kategorię pojazdu.”;

b) dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

„Dodatek 1

Badanie demonstracyjne PEMS w ramach homologacji typu

1. WSTĘP

Niniejszy dodatek opisuje procedurę badania demonstracyjnego PEMS w ramach homologacji typu.

2. BADANY POJAZD

2.1. Pojazd używany do badania demonstracyjnego PEMS powinien być reprezentatywny dla kategorii pojazdu, dla której przeznaczony jest układ silnika. Pojazd ten może być pojazdem prototypowym lub dostosowanym pojazdem produkowanym seryjnie.

2.2. Należy wykazać dostępność i zgodność informacji ciągu danych z ECU (na przykład zgodnie z przepisami sekcji 5 załącznika II do niniejszego rozporządzenia).

3. WARUNKI TESTU

3.1. Obciążenie użytkowe pojazdu

Obciążenie użytkowe pojazdu wynosi 50–60 % maksymalnego obciążenia użytkowego pojazdu zgodnie z załącznikiem II.

3.2. Warunki otoczenia

Badanie przeprowadza się w warunkach otoczenia opisanych w pkt 4.2 załącznika II.

3.3. Temperatura płynu chłodzącego silnika jest zgodna z pkt 4.3 załącznika II.

3.4. Paliwo, środki smarujące i odczynnik

Paliwo, środki smarujące i odczynnik do układu oczyszczania spalin są zgodne z przepisami pkt 4.4–4.4.3 załącznika II.

3.5. Wymogi operacyjne i związane z przejazdem

Wymogi operacyjne i związane z przejazdem opisano w pkt 4.5–4.6.8 załącznika II.

4. OCENA EMISJI

4.1. Badanie jest przeprowadzane, a jego wyniki obliczane zgodnie z sekcją 6 załącznika II.

5. SPRAWOZDANIE

5.1. W sprawozdaniu technicznym opisującym badanie demonstracyjne PEMS przedstawia się przeprowadzone czynności oraz wyniki badania i zawiera ono co najmniej następujące informacje:

a) informacje ogólne określone w pkt 10.1.1–10.1.1.14 załącznika II;

b) uzasadnienie, dlaczego pojazd lub pojazdy⁽¹⁾ używane do badania można uznać za reprezentatywne dla kategorii pojazdów, dla której przeznaczony jest układ silnika;

c) informacje o wyposażeniu do badań i danych z badań określone w pkt 10.1.3–10.1.4.8 załącznika II;

d) informacje o badanym silniku określone w pkt 10.1.5–10.1.5.20 załącznika II;

- e) informacje o pojeździe używanym do badania określone w pkt 10.1.6–10.1.6.18 załącznika II;
- f) informacje o charakterystyce trasy określone w pkt 10.1.7–10.1.7.7 załącznika II;
- g) informacje o danych zmierzonych i obliczonych w danym momencie określone w pkt 10.1.8–10.1.9.24 załącznika II;
- h) informacje o uśrednionych i połączonych danych określone w pkt 10.1.10–10.1.10.12 załącznika II;
- i) wyniki stanowiące podstawę dla decyzji pozytywnej/negatywnej określone w pkt 10.1.11–10.1.11.13 załącznika II;
- j) informacje o weryfikacji badań określone w pkt 10.1.12–10.1.12.5 załącznika II.

(¹) Pojazd lub pojazdy w przypadku silnika nienapędowego.”;

(5) w załączniku X wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2.4.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Producent może stosować albo wszystkie przepisy niniejszego załącznika i załącznika XIII do niniejszego rozporządzenia albo wszystkie przepisy załączników XI i XVI do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.”;

b) w pkt 2.4.2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się nagłówek;

(ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Producentowi nie wolno stosować alternatywnych przepisów określonych w niniejszym punkcie w odniesieniu do więcej niż 500 silników rocznie.”;

c) skreśla się pkt 2.4.3;

d) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. Podejmując decyzję o zatwierdzeniu dokonanego przez producenta wyboru monitorowania wydajności organ udzielający homologacji uwzględnia informacje techniczne przedstawione przez producenta.”;

(ii) pkt 2.2.2.1 i 2.2.2.2 otrzymują brzmienie:

„2.2.2.1. Badanie kwalifikacyjne przeprowadza się w sposób określony w pkt 6.3.2 załącznika 9B do regulaminu nr 49 EKG ONZ.

2.2.2.2. Dokonuje się pomiaru obniżenia wydajności danej części, a uzyskana wartość stanowi następnie wartość graniczną wydajności silnika macierzystego rodziny silników OBD.”;

(iii) pkt 2.2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.2.3. Kryterium monitorowania wydajności zatwierdzone dla silnika macierzystego uważa się za mające zastosowanie do wszystkich pozostałych członków rodziny silników OBD bez dalszej demonstracji.”;

(iv) po pkt 2.2.3 dodaje się pkt 2.2.4 i 2.2.4.1 w brzmieniu:

„2.2.4. Za porozumieniem producenta i organu udzielającego homologacji możliwe jest dostosowanie wartości granicznej wydajności do poszczególnych członków rodziny silników OBD, aby objąć różne parametry konstrukcyjne (na przykład wielkość zespołu chłodzącego EGR). Porozumienia takie opierają się na elementach technicznych świadczących o jego zasadności.

2.2.4.1. Na wniosek organu udzielającego homologacji drugi silnik z rodziny silników OBD może podlegać procedurze homologacji opisanej w pkt 2.2.2”;

(v) pkt 2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„2.3.1. Do celów demonstracji wydajności systemu OBD wybranego układu monitorującego rodziny silników OBD część o obniżonej jakości kwalifikuje się w silniku macierzystym rodziny silników zgodnie z pkt 6.3.2 załącznika 9B do regulaminu nr 49 EKG ONZ.”;

(vi) po pkt 2.3.1 dodaje się pkt 2.3.2 w brzmieniu:

„2.3.2. W przypadku badania drugiego silnika zgodnie z pkt 2.2.4.1 część o obniżonej jakości kwalifikuje się w tym drugim silniku zgodnie z pkt 6.3.2 załącznika 9B do regulaminu nr 49 EKG ONZ.”;

6) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

w dodatku 1 dodaje się nową sekcję we wzorze dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW

2.	DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW
2.1.	Adres głównej strony internetowej zapewniającej dostęp do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów
2.1.1.	Data udostępnienia strony (nie później niż 6 miesięcy od daty homologacji typu)
2.2.	Warunki i zasady dostępu do stron internetowych
2.3.	Format informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów dostępnych na stronach internetowych

7) w załączniku XIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Producent może stosować albo wszystkie przepisy niniejszego załącznika i załącznika X do niniejszego rozporządzenia albo wszystkie przepisy załączników XI i XVI do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.”;

b) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. Do celów wyświetlania wizualnych sygnałów ostrzegawczych opisanych w pkt 4.1 nie używa się układu wyświetlacza pokładowego systemu diagnostycznego pojazdu (OBD), opisanego w załączniku 9B do regulaminu nr 49 EKG ONZ i wspomnianego w załączniku X do niniejszego rozporządzenia. Ostrzeżenie różni się od ostrzeżenia stosowanego do celów systemu OBD (tj. MI – wskaźnik nieprawidłowego działania) lub do innych celów związanych z obsługą techniczną silnika. Jeśli nie usunięto przyczyny włączenia ostrzeżenia, nie jest możliwe wyłączenie systemu ostrzegania ani wizualnych sygnałów ostrzegawczych za pomocą narzędzia skanującego. Warunki włączania i wyłączania systemu ostrzegania i wizualnych sygnałów ostrzegawczych przedstawiono w dodatku 2 do niniejszego załącznika.”;

c) w pkt 5.3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„System wymuszający niskiego poziomu zmniejsza maksymalny dostępny moment obrotowy silnika w całym zakresie prędkości obrotowych silnika o 25 % między szczytową prędkością momentu obrotowego i punktem zatrzymania regulatora, zgodnie z opisem w dodatku 3. Maksymalny dostępny zmniejszony moment obrotowy silnika poniżej prędkości silnika, przy której uzyskiwany jest szczytowy moment obrotowy przed jego zmniejszeniem, nie może przekraczać zmniejszonego momentu obrotowego przy tej prędkości.”;

d) pkt 5.5 otrzymuje brzmienie:

„5.5. System wymuszający włącza się w sposób określony w pkt 6.3, 7.3, 8.5 i 9.4.”;

e) pkt 6.3.1 i 6.3.2 otrzymują brzmienie:

„6.3.1. System wymuszający niskiego poziomu opisany w pkt 5.3 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeżeli poziom odczynnika w zbiorniku spada poniżej 2,5 % jego znamionowej całkowitej pojemności lub poniżej większej wartości procentowej, zależnie od wyboru producenta.

- 6.3.2. System stanowczego wymuszania opisany w pkt 5.4 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, kiedy zbiornik odczynnika jest pusty (tj. układ dozownika nie jest już w stanie pobierać odczynnika ze zbiornika) lub poziom odczynnika w zbiorniku jest niższy niż 2,5 % jego znamionowej całkowitej pojemności, zależnie od wyboru producenta.”;
- f) pkt 7.3.1 i 7.3.2 otrzymują brzmienie:
- „7.3.1. System wymuszający niskiego poziomu opisany w pkt 5.3 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli jakość odczynnika nie zostanie poprawiona w ciągu 10 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, opisanego w pkt 7.2.
- 7.3.2. System stanowczego wymuszania opisany w pkt 5.4 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli jakość odczynnika nie zostanie poprawiona w ciągu 20 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, opisanego w pkt 7.2.”;
- g) pkt 8.5.1 i 8.5.2 otrzymują brzmienie:
- „8.5.1. System wymuszający niskiego poziomu opisany w pkt 5.3 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli błąd w zakresie zużycia odczynnika lub przerwa w dozowaniu odczynnika nie zostaną usunięte w ciągu 10 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, określonego w pkt 8.4.1 i 8.4.2.
- 8.5.2. System stanowczego wymuszania opisany w pkt 5.4 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli błąd w zakresie zużycia odczynnika lub przerwa w dozowaniu odczynnika nie zostaną usunięte w ciągu 20 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, określonego w pkt 8.4.1 i 8.4.2.”;
- h) pkt 9.2.2.1 otrzymuje brzmienie:
- „9.2.2.1. Zablokowanemu zaworowi EGR przypisuje się specjalny licznik. Licznik zaworu EGR liczy godziny pracy silnika, podczas których potwierdzony jest aktywny status dowolnego diagnostycznego kodu błędu związanego z zablokowanym zaworem EGR.”;
- i) pkt 9.4.1 i 9.4.2 otrzymują brzmienie:
- „9.4.1. System wymuszający niskiego poziomu opisany w pkt 5.3 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli awaria określona w pkt 9.1 nie zostanie usunięta w ciągu 36 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, opisanego w pkt 9.3.
- 9.4.2. System stanowczego wymuszania opisany w pkt 5.4 włącza się, a następnie aktywuje zgodnie z wymogami tego punktu, jeśli awaria określona w pkt 9.1 nie zostanie usunięta w ciągu 100 godzin pracy silnika od włączenia systemu ostrzegania kierowcy, opisanego w pkt 9.3.”;
- j) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 3.2.3 otrzymuje brzmienie:
- „3.2.3. Do celów demonstracji włączania systemu ostrzegania w przypadku awarii, które można przypisać ingerencji osób niepowołanych, zdefiniowanej w sekcji 9 niniejszego załącznika, wyboru dokonuje się zgodnie z następującymi wymogami;”;
- (ii) w pkt 3.3.6.2 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) system ostrzegania włączył się przy dostępności odczynnika większej niż lub równej 10 % pojemności zbiornika odczynnika;
- b) system ostrzegania włączył się w trybie ciągłym przy dostępności odczynnika większej niż lub równej wartości zadeklarowanej przez producenta zgodnie z przepisami sekcji 6 niniejszego załącznika.”;
- (iii) pkt 3.4 otrzymuje brzmienie:
- „3.4. Demonstrację włączania systemu ostrzegania uważa się za udaną w odniesieniu do zdarzeń związanych z poziomem odczynnika, jeśli z końcem badania demonstracyjnego przeprowadzonego zgodnie z pkt 3.2.1 system ostrzegania włączył się prawidłowo.”;

(iv) po pkt 3.4 dodaje się pkt 3.5 w brzmieniu:

„3.5. Demonstrację włączania systemu ostrzegania uważa się za udaną w odniesieniu do zdarzeń wywołanych przez diagnostyczny kod błędu, jeśli z końcem badania demonstracyjnego przeprowadzonego zgodnie z pkt 3.2.1 system ostrzegania włączył się prawidłowo, a diagnostyczny kod błędu odpowiadający wybranej awarii ma status podany w tabeli 1 w dodatku 2 do niniejszego załącznika.”;

(v) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. W trakcie sekwencji badania demonstruje się włączanie systemu wymuszającego w przypadku braku odczynnika i w przypadku jednej z awarii zdefiniowanych w sekcjach 7, 8 lub 9 niniejszego załącznika.”;

(vi) w pkt 4.3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) organ udzielający homologacji wybiera, oprócz braku odczynnika, jedną z awarii zdefiniowanych w sekcjach 7, 8 lub 9 niniejszego załącznika, które uprzednio wykorzystano w demonstracji systemu ostrzegania.”;

(vii) formuła wprowadzająca w pkt 4.4 otrzymuje brzmienie:

„Ponadto producent demonstruje działanie systemu wymuszania w tych warunkach awarii zdefiniowanych w sekcjach 7, 8 lub 9 niniejszego załącznika, których nie wybrano do użycia w badaniach demonstracyjnych opisanych w pkt 4.1, 4.2 i 4.3”;

(viii) pkt 4.5.2 otrzymuje brzmienie:

„4.5.2. Podczas sprawdzania reakcji systemu na przypadek braku odczynnika w zbiorniku, układ silnika użytkuje się do czasu, kiedy dostępność odczynnika osiągnie wartość 2,5 % całkowitej znamionowej pojemności zbiornika lub wartości zadeklarowanej przez producenta zgodnie z pkt 6.3.1 niniejszego załącznika, przy której ma się włączać system wymuszający niskiego poziomu.”;

(ix) pkt 4.6.4 otrzymuje brzmienie:

„4.6.4. Demonstrację włączania systemu stanowczego wymuszania uważa się za pomyślną, jeśli z końcem każdego badania demonstracyjnego przeprowadzonego zgodnie z pkt 4.6.2 i 4.6.3 producent wykaże organowi udzielającemu homologacji, że włączył się wymagany mechanizm zmniejszenia momentu obrotowego.”;

(x) pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2. Kiedy producent ubiega się o homologację silnika lub rodziny silników jako oddzielnego zespołu technicznego, przedstawia organowi udzielającemu homologacji dowody zgodności pakietu dokumentacji instalacyjnej z przepisami pkt 2.2.4 niniejszego załącznika dotyczącymi środków zapewniających zgodność pojazdu, użytkowanego na drodze lub w inny sposób, stosownie do przypadku, z wymogami niniejszego załącznika w odniesieniu do stanowczego wymuszania.”;

(xi) pkt 5.4.2 otrzymuje brzmienie:

„5.4.2. Jedna z awarii zdefiniowanych w sekcjach 6–9 niniejszego załącznika jest wybierana przez producenta i wprowadzana do układu silnika lub symulowana w nim, odpowiednio do uzgodnień między producentem i organem udzielającym homologacji.”;

k) w dodatku 2 formuła wprowadzająca w pkt 4.1.1 otrzymuje brzmienie:

„Na potrzeby zgodności z wymogami niniejszego załącznika system obejmuje co najmniej pięć liczników rejestrujących liczbę godzin pracy silnika w czasie, gdy system wykrył dowolną z następujących awarii”;

l) w dodatku 5 w pkt 3.1 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) liczbę cykli rozgrzewania i liczbę godzin pracy silnika od usunięcia zapisanych »informacji o kontroli NO_x« w wyniku obsługi lub naprawy”;

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK XVII

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH OBD ORAZ NAPRAWY I OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW**1. WSTĘP**

- 1.1. Niniejszy załącznik określa wymogi techniczne w zakresie dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

2. WYMOGI

- 2.1. Informacje dotyczące OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów dostępne na stronach internetowych określa wspólny standard, o którym mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 595/2009. Do czasu przyjęcia tego standardu producenci zapewniają dostęp do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów, w sposób ujednolicony i niedyskryminacyjny w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

Osoby wnioskujące o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji zwracają się bezpośrednio do właściwego producenta. Informacje dotyczące materiałów szkoleniowych również są dostępne, jednak mogą być udostępnianie innymi kanałami niż przez strony internetowe.

Informacje o wszystkich częściach pojazdu, w które jest on wyposażony przez producenta pojazdu zgodnie z numerem identyfikacyjnym pojazdu (VIN) i dodatkowymi kryteriami takimi jak rozstaw osi, moc wyjściowa silnika, wyposażenie lub opcje, i które można wymienić na części zamienne oferowane przez producenta pojazdu autoryzowanym stacjom obsługi lub sieciom sprzedaży lub stronom trzecim poprzez odniesienie do numeru części z oryginalnego wyposażenia, udostępnia się w bazie danych łatwo dostępnej dla niezależnych podmiotów.

Wspomniana baza danych zawiera VIN, numery części z oryginalnego wyposażenia, nazwy części z oryginalnego wyposażenia, informacje na temat okresu ważności (daty ważności: od-do), informacje na temat montażu oraz, w stosownych przypadkach, cechy dotyczące budowy.

Informacje w bazie danych są regularnie uaktualniane. W aktualizacjach uwzględnia się przede wszystkim wszystkie zmiany wprowadzone w poszczególnych pojazdach po ich wyprodukowaniu, jeżeli informacje takie są dostępne autoryzowanym sieciom sprzedaży.

- 2.2. Dostęp do informacji o zabezpieczeniach pojazdu zastosowanych przez autoryzowane sieci sprzedaży i warsztaty naprawcze jest otwarty dla niezależnych podmiotów z zastrzeżeniem ochrony technologii zabezpieczeń zgodnie z następującymi wymogami:

- a) sposób wymiany danych musi zapewniać ich poufność, integralność i ochronę przed powielaniem;
- b) stosuje się standardowy protokół [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- c) do celów wzajemnego ustalania autentyczności niezależnych podmiotów i producentów stosuje się certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z ISO 20828;
- d) prywatny klucz niezależnych podmiotów chroniony jest za pomocą bezpiecznego sprzętu komputerowego.

Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach, o którym mowa w art. 2h, określa parametry dla spełnienia tych wymogów zgodnie z aktualnym stanem wiedzy. W tym celu niezależne podmioty uzyskują akredytację i autoryzację w oparciu o dokumenty wykazujące, że prowadzą legalną działalność gospodarczą i nie były skazane za działalność przestępczą.

- 2.3. Przeprogramowania jednostek sterujących dokonuje się zgodnie z ISO 22900-2 lub SAE J2534 lub TMC RP1210B stosując sprzęt niezastrzeżony. Można również stosować interfejs w postaci Ethernetu, portu szeregowego lub sieci lokalnej (LAN) oraz media alternatywne, jak płyta kompaktowa (CD), płyta DVD lub pamięci półprzewodnikowe wykorzystywane w urządzeniach informacyjno-rozrywkowych (np. systemy nawigacyjne, telefon), ale pod warunkiem że nie jest wymagane żadne zastrzeżone oprogramowanie komunikacyjne (np. sterowniki lub wtyczki) ani zastrzeżony sprzęt. W celu zatwierdzania zgodności aplikacji producenta i interfejsów komunikacyjnych pojazdów (VCI) zgodnych z ISO 22900-2 lub SAE J2534 lub TMC RP1210B producent oferuje zatwierdzanie niezależnie stworzonych VCI lub wynajem i informacje dotyczące specjalistycznego sprzętu niezbędnego producentowi VCI do samodzielnego dokonania takiego zatwierdzenia. Opłaty za takie zatwierdzanie lub informacje i sprzęt podlegają warunkom określonym w art. 2f ust. 1.

- 2.4. Wymogi określone w pkt 2.3 nie mają zastosowania w przypadku przeprogramowania urządzeń ograniczenia prędkości i urządzeń rejestrujących.

- 2.5. Wszystkie diagnostyczne kody błędów odnoszące się do emisji muszą być zgodne z załącznikiem X.

- 2.6. W odniesieniu do uzyskania dostępu do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej innych, niż informacje dotyczące zabezpieczonych obszarów pojazdu, zgodnie z wymogami rejestracyjnymi dotyczącymi korzystania ze stron internetowych producenta przez niezależne podmioty, konieczne jest jedynie dostarczenie informacji niezbędnych do potwierdzenia sposobu uiszczenia zapłaty za informacje. W przypadku informacji dotyczących zabezpieczonych obszarów pojazdu niezależny podmiot przedkłada certyfikat zgodny z ISO 20828 w celu identyfikacji siebie i organizacji, do której należy. W odpowiedzi producent przedkłada własny certyfikat zgodny z ISO 20828 w celu potwierdzenia niezależnemu podmiotowi, że zwrócił się do odpowiedniego oddziału właściwego producenta. Obie strony przechowują zapis takich transakcji określający pojazdy i zmiany, jakie dokonano w nich na mocy tego przepisu.
- 2.7. Na swoich stronach internetowych zawierających informacje o naprawie producenci podają numery homologacji typu dla każdego modelu.
- 2.8. Na żądanie producenta, w przypadku pojazdów kategorii M1, M2, N1 i N2 o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony oraz kategorii M3 klasy I, klasy II i klasy A oraz klasy B zdefiniowanych w załączniku I do dyrektywy 2001/85/WE o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony, zgodność z wymogami dodatku 5 do załącznika I i załącznika XIV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 uważa się za równoważną zgodności z niniejszym załącznikiem.
- 2.9. Organ udzielający homologacji powiadamia Komisję o okolicznościach udzielenia każdej homologacji typu udzielonej na mocy pkt 2.8.
-

Dodatek 1

Świadectwa producenta o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów

(Producent): ...

(Adres producenta): ...

poświadcza, że

umożliwia dostęp do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów zgodnie z przepisami:

- art. 6 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 oraz art. 2a rozporządzenia (UE) nr 582/2011,
- art. 4 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 582/2011,
- pkt 16 dodatku 4 do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011,
- pkt 2.1 załącznika X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011,
- załącznika XVII rozporządzenia (UE) nr 582/2011.

w odniesieniu do typów pojazdów, silników, urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń wymienionych w załączniku do niniejszego świadectwa.

Stosuje się następujące odstępstwa: dostosowania na życzenie klienta ⁽¹⁾ – drobni producenci ⁽¹⁾ – układy przeniesione ⁽¹⁾.

Adresy głównych stron internetowych, poprzez które można uzyskać odpowiednie informacje i których zgodność z powyższymi przepisami niniejszym poświadcza się, wymienione są w załączniku do niniejszego świadectwa razem ze szczegółami dotyczącymi kontaktu z przedstawicielem odpowiedniego producenta, którego podpis znajduje się poniżej.

W stosownych przypadkach: Producent niniejszym poświadcza również, że spełnił wymóg przewidziany w art. 3 ust. 1a rozporządzenia (UE) nr 582/2011, polegający na udostępnieniu odpowiednich informacji w odniesieniu do poprzednich homologacji tych typów pojazdów nie później niż w terminie sześciu miesięcy od daty udzielenia homologacji typu.

Sporządzono w[miejscowość]

W dniu [data]

[podpis] [stanowisko]

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Załączniki:

- Adresy stron internetowych
- Dane kontaktowe.

ZAŁĄCZNIK I

do świadectwa producenta o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów

Adresy stron internetowych, o których mowa w niniejszym świadectwie:

ZAŁĄCZNIK II

do świadectwa producenta o dostępie do informacji dotyczących OBD oraz naprawy i obsługi technicznej pojazdów

Dane kontaktowe przedstawiciela producenta, o którym mowa w niniejszym świadectwie:

Dodatek 2

Informacje z OBD pojazdu

1. Producent pojazdu dostarcza informacje wymagane w niniejszym dodatku w celu umożliwienia produkcji części zamiennych lub zapasowych kompatybilnych z systemem OBD oraz narzędzi diagnostycznych i wyposażenia do badań.
2. Następujące informacje są udostępniane na żądanie i na zasadzie niedyskryminacji każdemu zainteresowanemu producentowi części, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia do badań:

- Opis typu i liczby cykli wstępnego przygotowania zastosowanych w pierwotnej homologacji typu pojazdu.
- Opis typu cyklu prezentującego system OBD zastosowanego w pierwotnej homologacji typu pojazdu dla części monitorowanej przez system OBD.
- Wyczerpujący dokument opisujący wszystkie części, do których podłączono czujniki, wraz ze strategią wykrywania usterek i aktywacji wskaźnika MI (ustalona liczba cykli jazdy lub metoda statystyczna), obejmujący wykaz odpowiednich wtórnych odczytanych parametrów dla każdej części monitorowanej przez system OBD. Wykaz wszystkich kodów wyjściowych systemu OBD i wykorzystywanych formatów (wraz z wyjaśnieniem dla każdego kodu i formatu), powiązanych z poszczególnymi częściami mechanizmu napędowego związanymi z emisją i poszczególnymi częściami niezwiązanymi z emisją, jeżeli monitoring części wykorzystywany jest do aktywacji wskaźnika MI. W szczególności, w przypadku typów pojazdów, które wykorzystują łącze komunikacyjne zgodnie z ISO 15765-4 „Pojazdy drogowe – Diagnostyka dotycząca lokalnej sieci sterującej (CAN) – Część 4: wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń”, należy wyczerpująco wyjaśnić dane podane w serwisie USD 05 (badanie ID USD 21 do FF) oraz dane podane w serwisie USD 06 oraz wyczerpująco wyjaśnić dane podane w serwisie USD 06 (badanie ID USD 00 do FF) dla każdego monitora systemu OBD wspomagane go identyfikatorem ID.

W przypadku stosowania innych standardowych protokołów komunikacji należy przedstawić podobne, obszerne wyjaśnienia.

Informacji tych można udzielić w formie następującej tabeli:

Część | Kod usterki | Strategia monitorowania | Kryteria wykrywania usterki | Kryteria aktywacji MI | Parametry wtórne | Wstępne przygotowanie | Badanie demonstracyjne |

Katalizator | P0420 | Czujnik tlenu 1- i 2-sygnałowy | Różnica między czujnikiem 1- a czujnikiem 2-sygnałowym | Trzeci cykl | Prędkość obrotowa silnika, obciążenie silnika, tryb A/F, temperatura katalizatora | Dwa cykle typu 1 | Typ 1 |

3. Informacje wymagane do produkcji narzędzi diagnostycznych

W celu ułatwienia dostępu do standardowych narzędzi diagnostycznych dla warsztatów naprawczych obsługujących wiele marek, producenci pojazdów udostępniają informacje określone w pkt 3.1, 3.2 i 3.3 poprzez strony internetowe zawierające informacje o naprawie pojazdów. Informacje te obejmują wszystkie funkcje narzędzia diagnostycznego oraz wszystkie łącza do informacji o naprawie i instrukcji rozwiązywania problemów. Dostęp do tych informacji może być uzależniony od uiszczenia uzasadnionej opłaty.

3.1. Informacje o protokole komunikacyjnym

Następujące informacje są wymagane w odniesieniu do marki pojazdu, modelu i wariantu lub innej możliwej do wykorzystania definicji, takiej jak VIN lub identyfikacja pojazdu i układów:

- a) każdy dodatkowy system protokołu informacyjnego konieczny dla przeprowadzenia pełnej diagnostyki będącej uzupełnieniem norm określonych w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu EKG ONZ nr 49, obejmujący dodatkowy protokół informacyjny sprzętu lub oprogramowania, parametr identyfikacji, funkcje przesyłu, wymogi utrzymania aktywności lub warunki błędu;
- b) szczegółowe informacje dotyczące sposobu uzyskania i interpretacji wszystkich kodów błędu niezgodnych z normami określonymi w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu EKG ONZ nr 49;
- c) wykaz wszystkich dostępnych parametrów żywych danych, w tym informacji o skalowaniu i dostępie;
- d) wykaz wszystkich dostępnych badań funkcjonalnych, w tym aktywacji urządzenia lub sterowania nim, i sposobów przeprowadzania tych badań;
- e) szczegółowe wskazówki dotyczące uzyskiwania wszystkich informacji o częściach i statusie, znaczników czasowych, oczekujących diagnostycznych kodów błędów i ramek zamrożonych;

- f) zmiana adaptacyjnych parametrów uczenia, kodowania wariantu i ustawień części zamiennej oraz preferencje klienta;
- g) identyfikacja sterownika ECU i kodowanie wariantu;
- h) szczegółowe informacje dotyczące resetowania lampek kontrolnych;
- i) położenie złącza diagnostycznego i szczegółowe informacje dotyczące złącza;
- j) identyfikacja kodu silnika.

3.2. *Badanie i diagnostyka części monitorowanych przez system OBD*

Wymagane są następujące informacje:

- a) opis badań mających na celu potwierdzenie funkcjonalności, przeprowadzanych na części lub na wiązce;
- b) procedura badania obejmująca parametry badania i informacje o części;
- c) szczegółowe informacje o połączeniu obejmujące najniższą i najwyższą wartość wejścia i wyjścia oraz wartości dotyczące jazdy i ładowania;
- d) wartości spodziewane w niektórych warunkach jazdy, również na biegu jałowym;
- e) wartości elektryczne dla części w stanie statycznym i dynamicznym;
- f) wartości w trybie błędu dla każdego z podanych powyżej przypadków;
- g) sekwencje diagnostyki w trybie błędu obejmujące drzewa błędu i wspomaganą eliminację niewłaściwych diagnoz.

3.3. *Dane wymagane do przeprowadzenia naprawy*

Wymagane są następujące informacje:

- a) inicjalizacja sterownika ECU i części (w przypadku zamontowania części zamiennych);
 - b) inicjalizacja nowych lub zamiennych sterowników ECU, w razie potrzeby przy wykorzystaniu technik (prze-)programowania przesyłowego.
-

Dodatek 3

Wykaz układów przeniesionych objętych art. 2e

1. Układy klimatyzacji	a) układy regulacji temperatury; b) grzejnik niezależny od silnika; c) klimatyzacja niezależna od silnika.
2. Układy dla autobusów i autokarów	a) układy sterowania drzwiami; b) układy sterowania przegubu; c) sterowanie oświetleniem wewnętrznym."

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 65/2012**z dnia 24 stycznia 2012 r.****wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Artykuł 1

Zakres

uwzględniając rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. a),

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów kategorii M₁, które spełniają następujące wymogi:

- są wyposażone w ręcznie sterowaną skrzynię biegów,
- ich masa odniesienia nie przekracza 2 610 kg lub rozszerzono na nie homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

a także mając na uwadze, co następuje:

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pojazdów przeznaczonych do zaspokajania szczególnych potrzeb społecznych w znaczeniu przyjętym w art. 3 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 oraz następujące definicje dodatkowe:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 nakłada obowiązek instalowania sygnalizatora zmiany biegów we wszystkich pojazdach kategorii M₁ wyposażonych w ręcznie sterowaną skrzynię biegów, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz w pojazdach, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ⁽²⁾.
- (2) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 wymaga się, aby szczegółowe informacje techniczne dotyczące zawartych w nim przepisów dotyczących sygnalizatorów zmiany biegów zostały określone w przepisach wykonawczych. Konieczne jest obecnie ustalenie szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących tego rodzaju homologacji typu sygnalizatorów zmiany biegów.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) ⁽³⁾.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

- 1) „typ pojazdu w odniesieniu do sygnalizatora zmiany biegów” oznacza grupę pojazdów, które nie wykazują różnic pod względem parametrów funkcjonalnych sygnalizatora zmiany biegów oraz logiki określania przez sygnalizator zmiany biegów chwili wskazania punktu zmiany biegów. Przykłady różnych logik obejmują, lecz nie ograniczają się do:
 - (i) wskazywania zmiany biegu na wyższy przy określonych prędkościach silnika;
 - (ii) wskazywania zmiany biegu na wyższy, kiedy dane mapy zużycia paliwa przez silnik pokazują, że na wyższym biegu zostanie osiągnięta określona minimalna poprawa zużycia paliwa;
 - (iii) wskazywania zmiany biegu na wyższy, kiedy na wyższym biegu można osiągnąć wymagany moment obrotowy;
- 2) „parametry funkcjonalne sygnalizatora zmiany biegów” oznaczają zestaw parametrów wejściowych, takich jak prędkość obrotowa silnika, zapotrzebowanie mocy, moment obrotowy oraz ich zmienność w czasie, określających wskazanie sygnalizatora, jak również funkcjonalną zależność wskazań sygnalizatora od tych parametrów;
- 3) „tryb pracy pojazdu” oznacza stan pojazdu, podczas którego mogą mieć miejsce zmiany między co najmniej dwoma biegami do jazdy do przodu;

⁽¹⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

- 4) „tryb ręczny” oznacza tryb pracy pojazdu, w którym zmiana wszystkich lub niektórych biegów jest zawsze bezpośrednią konsekwencją działania kierowcy;
- 5) „emisja spalin z układu wylotowego” oznacza emisję spalin z układu wylotowego w znaczeniu przyjętym w art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Artykuł 3

Ocena ręcznie sterowanej skrzyni biegów

Do celów oceny, czy skrzynia biegów jest zgodna z definicją podaną w art. 3 ust. 16 rozporządzenia (WE) nr 661/2009, skrzynię biegów z co najmniej jednym ręcznym trybem zmiany biegów zgodnie z art. 2 ust. 4 niniejszego rozporządzenia uznaje się za „ręcznie sterowaną skrzynię biegów”. W tej ocenie nie bierze się pod uwagę automatycznych zmian biegów, które nie mają na celu optymalizacji pracy pojazdu, ale są wykonywane tylko w warunkach ekstremalnych w takich celach, jak zabezpieczenie silnika przed zgaśnięciem lub uniknięcie jego zgaśnięcia.

Artykuł 4

Homologacja typu WE

1. Producenci gwarantują, że wprowadzane do obrotu pojazdy podlegające przepisom art. 11 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 są wyposażone w sygnalizatory zmiany biegów zgodnie z wymogami określonymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.
2. Aby uzyskać homologację typu WE na pojazdy podlegające przepisom art. 11 rozporządzenia (WE) nr 661/2009, producent musi zastosować się do następujących obowiązków:
 - a) sporządzić i przedłożyć organowi udzielającemu homologacji typu dokument informacyjny opracowany zgodnie ze wzorem określonym w części 1 załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
 - b) przedłożyć organowi udzielającemu homologacji typu oświadczenie stwierdzające, że według producenta pojazd spełnia wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu;
 - c) przedstawić organowi udzielającemu homologacji typu świadectwo sporządzone zgodnie ze wzorem określonym w części 2 załącznika II do niniejszego rozporządzenia;

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 stycznia 2012 r.

d) albo

- (i) przedłożyć organowi udzielającemu homologacji typu punkty zmiany biegów określone na podstawie danych zgodnie z pkt 4.1 akapit ostatni załącznika I; lub
- (ii) przedłożyć placówce technicznej upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany, aby umożliwić przeprowadzenie badań opisanych w załączniku I pkt 4.

3. Na podstawie dokumentów przekazanych przez producenta zgodnie z ust. 2 lit. a), b) i c) oraz wyników badania homologacyjnego typu, o którym mowa w ust. 2 lit. d), organ udzielający homologacji typu ocenia zgodność z wymogami określonymi w załączniku I.

Organ ten wystawia świadectwo homologacji typu WE na pojazdy podlegające przepisom art. 11 rozporządzenia (WE) nr 661/2009, zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części 3 załącznika II do niniejszego rozporządzenia, tylko w przypadku potwierdzenia zgodności.

Artykuł 5

Monitorowanie skutków przepisów

W celu monitorowania skutków niniejszego rozporządzenia i oceny potrzeby dalszych rozwiązań producenci i organy udzielające homologacji typu udostępniają Komisji, na jej wniosek, informacje określone w załączniku II. Informacje te są traktowane przez Komisję i jej delegatów w sposób poufny.

Artykuł 6

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W załącznikach I, III, IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SYGNALIZATORY ZMIANY BIEGÓW**1. Opis wyglądu sygnalizatora zmiany biegów**

- 1.1. Zalecenia dotyczące zmiany biegów są przekazywane za pośrednictwem wyraźnego wskaźnika wizualnego, np. wyraźnej wskazówki nakazującej zmianę biegu na wyższy lub wyższy/nniższy lub symbolu określającego bieg, który kierowca powinien ustawić. Widoczną wskazówkę można uzupełnić o inne wskazania, w tym dźwiękowe, pod warunkiem że nie zagrażają bezpieczeństwu.
- 1.2. Sygnalizator zmiany biegów nie może zakłócać odczytów urządzeń ostrzegawczych, regulatorów ani wskaźników, obowiązkowych lub wspomagających bezpieczne działanie pojazdu, ani ich zasłaniać. Niezależnie od przepisów pkt 1.3 przekazywanie sygnałów projektuje się w taki sposób, aby nie rozpraszało uwagi kierowcy i nie powodowało zakłóceń w prawidłowej i bezpiecznej pracy pojazdu.
- 1.3. Sygnalizator zmiany biegów umieszcza się zgodnie z przepisami pkt 5.1.2 regulaminu EKG ONZ nr 121. Musi być zaprojektowany w sposób uniemożliwiający pomylenie go z innymi urządzeniami ostrzegawczymi, regulatorami i wskaźnikami, w jakie pojazd jest wyposażony.
- 1.4. Do wyświetlania wskazówek sygnalizatora zmiany biegów można użyć wyświetlacza, pod warunkiem że w wystarczającym stopniu różni się on od innych wskaźników oraz jest wyraźnie widoczny i łatwy do zidentyfikowania przez kierowcę.
- 1.5. W wyjątkowych okolicznościach wskazanie sygnalizatora zmiany biegów może zostać automatycznie zignorowane lub wyłączone. Do tego rodzaju okoliczności zalicza się sytuacje, które mogą zagrażać bezpiecznej pracy lub integralności pojazdu, np. włączenie siły ciągu lub systemów kontroli stabilności pojazdu, tymczasowe wskazania systemów wspomagania kierowców lub wydarzenia wiążące się z niewłaściwym działaniem pojazdu. Po ustaniu sytuacji wyjątkowej sygnalizator zmiany biegów musi podjąć normalną pracę z opóźnieniem do 10 s lub dłuższym, jeżeli jest to uzasadnione szczególnymi przyczynami technicznymi lub związanymi z zachowaniem.

2. Wymogi funkcjonalne dotyczące sygnalizatorów zmiany biegów (mające zastosowanie do wszystkich trybów ręcznych)

- 2.1. Sygnalizator zmiany biegów musi proponować zmianę biegu w sytuacji, gdy szacowane zużycie paliwa na proponowanym biegu jest niższe niż bieżące, z uwzględnieniem wymogów określonych w pkt 2.2 i 2.3.
- 2.2. Sygnalizator zmiany biegów projektuje się w sposób zachęcający do optymalizacji stylu jazdy pod względem zużycia paliwa w racjonalnie przewidywalnych warunkach jazdy. Jego stosowanie ma na celu przede wszystkim maksymalne ograniczenie zużycia paliwa przez pojazd, gdy kierowca postępuje zgodnie z jego wskazaniem. Jednak przy stosowaniu się do wskazań sygnalizatora limitowana emisja spalin z układu wylotowego nie może wzrosnąć w sposób niewspółmierny w porównaniu ze stanem początkowym. Ponadto sposób postępowania zgodnie ze strategią przewidującą stosowanie sygnalizatorów zmiany biegów nie powinien wywierać niekorzystnego wpływu na prawidłową pracę urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, np. katalizatorów, po rozruchu zimnego silnika. W tym celu producenci pojazdów przekazują organowi udzielającemu homologacji typu dokumentację techniczną zawierającą opis wpływu strategii przewidującej stosowanie sygnalizatorów na limitowaną emisję spalin z układu wylotowego pojazdu w warunkach co najmniej stałej prędkości pojazdu.
- 2.3. Postępowanie zgodnie ze wskazaniem sygnalizatora zmiany biegów nie może zagrażać bezpiecznej pracy pojazdu z takich powodów, jak np. gaśnięcie silnika, zbyt słabe hamowanie silnikiem lub za niski moment obrotowy silnika w sytuacji dużego zapotrzebowania mocy.

3. Informacje obowiązkowe

- 3.1. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji typu poniżej wymienione informacje. Są one udostępniane w dwóch częściach:
 - a) w „formalnym pakiecie dokumentacji”, który może być udostępniony zainteresowanym stronom na ich wniosek;
 - b) w „poszerzonym pakiecie dokumentacji”, który pozostaje ściśle poufny.
- 3.1.1. Formalny pakiet dokumentacji zawiera:
 - a) opis wyglądu pełnego zestawu sygnalizatorów zmiany biegów mocowanych w pojazdach, które wchodzą w zakres typu pojazdów w odniesieniu do sygnalizatora zmiany biegów, oraz dowód ich zgodności z wymogami określonymi w pkt 1;
 - b) dowód w postaci danych lub ocen technicznych, np. danych wzorcowych, map emisji lub zużycia paliwa, badań emisji, które w wystarczającym stopniu wskazują na skuteczność sygnalizatorów zmiany biegów w terminowym przekazywaniu kierowcy zaleceń dotyczących zmiany biegów w celu spełnienia wymogów określonych w pkt 2;
 - c) wyjaśnienie celu, zastosowania i funkcji sygnalizatorów zmiany biegów w poświęconej im części podręcznika użytkownika, jaki jest dołączany do pojazdu.

- 3.1.2. Poszerzony pakiet dokumentacji zawiera dane strategiczne dotyczące konstrukcji sygnalizatorów zmiany biegów, w szczególności ich parametry funkcjonalne.
- 3.1.3. Niezależnie od przepisów art. 5 poszerzony pakiet dokumentacji pozostaje ściśle poufny, do wiadomości organu udzielającego homologacji typu oraz producenta. Może go przechowywać organ udzielający homologacji typu lub, według uznania takiego organu, producent. Jeśli pakiet dokumentacji przechowuje producent, po dokonaniu jego przeglądu i zatwierdzenia organ udzielający homologacji typu opatruje go identyfikatorem i datą. Jest udostępniany do wglądu organowi udzielającemu homologacji w czasie homologacji lub w dowolnym terminie w okresie ważności homologacji.
- 3.2. Producent przedkłada wyjaśnienie celu, zastosowania i funkcji sygnalizatora zmiany biegów w poświęconej mu części podręcznika użytkownika, jaki jest dołączany do pojazdu.
4. **Wpływ zalecanych przez sygnalizator punktów zmiany biegów na oszczędność paliwa określa się zgodnie z procedurą opisaną poniżej:**
- 4.1. *Określenie wartości prędkości pojazdu, przy których sygnalizator zmiany biegów zaleca ich zmianę*

Badanie przeprowadza się przy rozgrzanym silniku na hamowni podwoziowej, zgodnie z profilem prędkości opisanym w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Wykonuje się zalecenia sygnalizatora dotyczące zmiany biegów oraz rejestruje się prędkości pojazdu, przy których sygnalizator zaleca zmianę biegu. Badanie powtarza się trzykrotnie.

V_{GSI}^n oznacza przeciętną prędkość, przy której sygnalizator zmiany biegów zaleca zmianę biegu z n ($n = 1, 2, \dots, \#g$) na $n + 1$, określoną na podstawie trzykrotnie wykonanego badania, gdzie $\#g$ oznacza dla danego pojazdu liczbę biegów do jazdy do przodu. Do tego celu bierze się pod uwagę jedynie instrukcje zmiany biegów sygnalizatora w fazie przed osiągnięciem maksymalnej prędkości i nie uwzględnia się instrukcji sygnalizatora zmiany biegów podczas zmniejszania prędkości.

Do celów poniżej przedstawionych obliczeń przyjmuje się V_{GSI}^0 równe 0 km/h i $V_{\text{GSI}}^{\#g}$ równe 140 km/h lub maksymalnej prędkości pojazdu, zależnie od tego, która z tych wielkości jest mniejsza. Jeżeli pojazd nie może osiągnąć prędkości 140 km/h, pojazd prowadzi się przy maksymalnej prędkości aż do osiągnięcia profilu prędkości określonego na rys. I.1.

Zalecane przez sygnalizator prędkości, przy których dokonuje się zmiany biegów, mogą być alternatywnie określone przez producenta na podstawie danych analitycznych, w oparciu o określony dla sygnalizatora zmiany biegów algorytm zawarty w poszerzonym pakiecie dokumentacji przekazanym zgodnie z pkt 3.1.

4.2. *Standardowe punkty zmiany biegów*

V_{std}^n oznacza wartość prędkości, przy której zgodnie z założeniem typowy kierowca zmienia bieg z n na $n + 1$ bez zalecenia ze strony sygnalizatora zmiany biegów. Na podstawie punktów zmiany biegów określonych w badaniu emisji typu 1 ⁽¹⁾ określono następujące standardowe wartości prędkości, przy których dokonuje się zmiany biegu:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V_{min}^n oznacza minimalną prędkość pojazdu, z jaką można go prowadzić na biegu n bez zgaśnięcia silnika, a V_{max}^n oznacza maksymalną prędkość pojazdu, z jaką można go prowadzić na biegu n bez uszkodzenia silnika.

Jeżeli podana w tym wykazie wartość V_{std}^n jest mniejsza od wartości V_{min}^{n+1} , wówczas przyjmuje się wartość V_{std}^n równą V_{min}^{n+1} . Jeżeli podana w tym wykazie wartość V_{std}^n jest większa od wartości V_{max}^n , przyjmuje się wartość V_{std}^n równą V_{max}^n ($n = 1, 2, \dots, \#g - 1$).

Jeżeli określona w wyniku zastosowania tej procedury wartość $V_{\text{std}}^{\#g}$ jest mniejsza od wartości $V_{\text{GSI}}^{\#g}$, przyjmuje się, że wynosi ona $V_{\text{GSI}}^{\#g}$.

⁽¹⁾ Określone w załączniku 4a do regulaminu EKG ONZ nr 83, seria poprawek 05.

4.3. Krzywe zużycia paliwa w funkcji prędkości jazdy

Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji typu dane dotyczące funkcjonalnej zależności zużycia paliwa przez pojazd jadący ze stałą prędkością na biegu n zgodnie z poniżej podanymi zasadami.

FC_i^n oznacza zużycie paliwa wyrażone w kg/h (kilogramy na godzinę) przy prowadzeniu pojazdu ze stałą prędkością $v_i = i \times 5 \text{ km/h} - 2,5 \text{ km/h}$ (gdzie i jest dodatnią liczbą całkowitą) na biegu n . Producent przekazuje tego rodzaju dane dla każdego biegu n ($n = 1, 2, \dots, \#g$) i $v_{\min}^n \leq v_i \leq v_{\max}^n$. Wartości zużycia paliwa określa się w takich samych warunkach otoczenia, odpowiadających rzeczywistym sytuacjom spotykanym podczas kierowania pojazdem, które jego producent może określić w drodze badania fizycznego lub przy zastosowaniu odpowiedniego modelu obliczeniowego uzgodnionego między nim i organem udzielającym homologacji.

4.4. Rozkład prędkości pojazdu

Dla wartości P_i określającej prawdopodobieństwo, że pojazd porusza się z prędkością v , gdzie $v_i - 2,5 \text{ km/h} < v \leq v_i + 2,5 \text{ km/h}$ ($i = 1, \dots, 28$), stosuje się następujące wartości z rozkładu, jak niżej:

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

Jeżeli maksymalna prędkość pojazdu odpowiada krokowi i oraz $i < 28$, wartości od P_{i+1} do P_{28} dodaje się do P_i .

4.5. Określenie wzorcowego zużycia paliwa

FC_{GSI} oznacza zużycie paliwa przez pojazd w sytuacji, gdy kierowca stosuje się do wskazówek sygnalizatora zmiany biegów:

$$FC_{GSI}^n = FC_i^n, \text{ gdzie } V_{GSI}^{n-1} \leq v_i < V_{GSI}^n \text{ (dla } n = 1, \dots, \#g) \text{ i } FC_{GSI}^n = 0, \text{ jeżeli } v_i \geq V_{GSI}^{\#g}$$

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

FC_{std} oznacza wzorcowe zużycie paliwa przez pojazd przy dokonywaniu zmiany biegów w punktach standardowych:

$$FC_{std}^n = FC_i^n, \text{ gdzie } V_{std}^{n-1} \leq v_i < V_{std}^n \text{ (dla } n = 1, \dots, \#g) \text{ i } FC_{std}^n = 0, \text{ jeżeli } v_i \geq V_{std}^{\#g}$$

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

Względna oszczędność zużycia paliwa, uzyskaną dzięki stosowaniu się do zaleceń wzorcowego sygnalizatora zmiany biegów, oblicza się ze wzoru:

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

4.6. *Rejestracja danych*

Rejestruje się następujące dane:

- wartości V_{GSI}^n określone zgodnie z pkt 4.1,
 - wartości FC_i^n krzywej zużycia paliwa w funkcji prędkości jazdy, podane przez producenta zgodnie z pkt 4.3,
 - wartości FC_{GSI} , FC_{std} i $FC_{rel. save}$ obliczone w sposób określony w pkt 4.5.
-

Dodatek 1

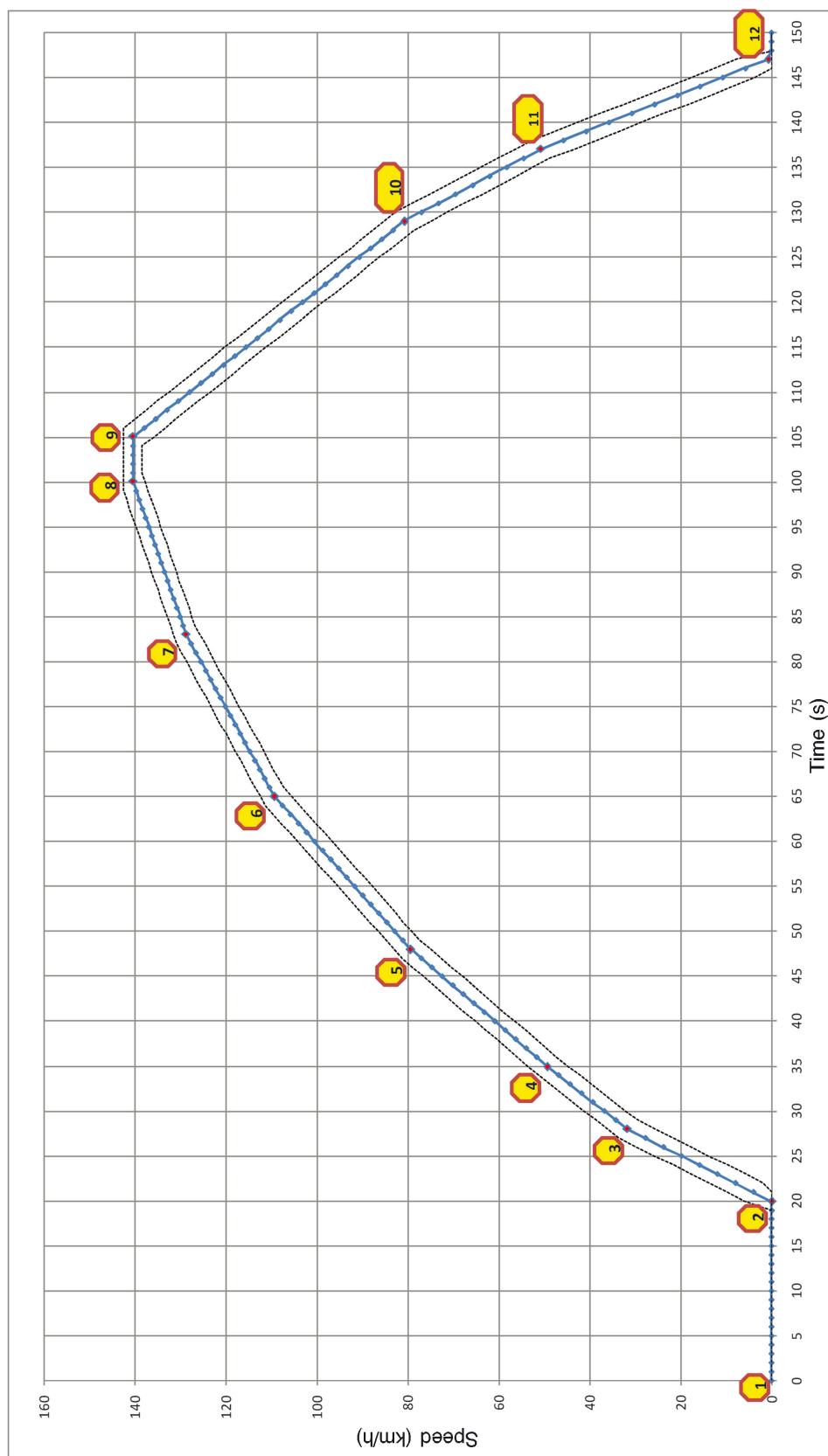
Profil prędkości pojazdu określony w pkt 4.1

Nr trybu pracy	Tryb pracy	Przyspieszenie (m/s ²)	Prędkość (km/h)	Całkowity czas (s)
1	Bieg jałowy	0	0	20
2	Przyspieszanie	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	Stan ustalony	0	140,33	105
9	Zwalnianie	– 0,69	140,33–80,71	129
10		– 1,04	80,71–50,76	137
11		– 1,39	50,76–0	147
12	Bieg jałowy	0	0	150

Wartości tolerancji odchylenia od podanego profilu prędkości określono w pkt 6.1.3.4 załącznika 4a do regulaminu EKG ONZ nr 83, seria poprawek 05.

Rysunek I.1

Graficzne odwzorowanie profilu prędkości określonego w pkt 4.1; linia ciągła: profil prędkości; linie przerywane: tolerancje odchyłeń od przedstawionego profilu prędkości



W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowy (sekunda po sekundzie) opis profilu prędkości. Jeżeli pojazd nie może osiągnąć prędkości 140 km/h, prowadzi się go przy maksymalnej prędkości aż do osiągnięcia powyższego profilu prędkości.

Czas (s)	Prędkość (km/h)	Czas (s)	Prędkość (km/h)	Czas (s)	Prędkość (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				

ZAŁĄCZNIK II

CZĘŚĆ 1

Dokument informacyjny

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów.

Następujące informacje, o ile mają zastosowanie, przekazuje się w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, przekazuje się w formacie A4 lub złożone do formatu A4. Ewentualne fotografie muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, należy przedstawić informacje dotyczące ich działania.

Informacje określone w pkt 0, 3 i 4 dodatku 3 do załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 ⁽¹⁾:

4.11. Sygnalizatory zmiany biegów

4.11.1. Wskaźnik akustyczny: tak/nie ⁽²⁾. Jeżeli tak, należy dołączyć opis dźwięku i poziom natężenia dźwięku docierającego do ucha kierowcy w dB(A) (należy zagwarantować możliwość włączenia/wyłączenia wskaźnika akustycznego):

4.11.2. Informacje wymagane zgodnie z pkt 4.6 załącznika I (wartość podana przez producenta):

4.11.3. Informacje wymagane zgodnie z pkt 3.1.1 załącznika I:

4.11.4. Informacje wymagane zgodnie z pkt 3.1.2 załącznika I:

4.11.5. Fotografie lub rysunki mechanizmu sygnalizatora zmiany biegów oraz krótki opis elementów układu i jego działania:

4.11.6. Informacje dotyczące sygnalizatora zmiany biegów w podręczniku użytkownika pojazdu:

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

CZĘŚĆ 2

WZÓR

Wystawione przez producenta świadectwo zgodności sygnalizatora zmiany biegów z odpowiednimi wymogami

(Producent):

(Adres producenta):

poświadcza, że

typy pojazdów wymienione w załączniku do niniejszego świadectwa spełniają wymogi określone w przepisach rozporządzenia (UE) nr 65/2012 dotyczące sygnalizatorów zmiany biegów

Sporządzono w [..... miejscowość]

w dniu [..... data] r.

[podpis] [stanowisko]

Załączniki:

— Wykaz typów pojazdów, do których ma zastosowanie niniejsze świadectwo

CZĘŚĆ 3

Świadectwo homologacji typu WE

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczeń organu udzielającego homologacji typu WE

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

dla typu pojazdu w odniesieniu do sygnalizatora zmiany biegów

w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 65/2012, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) nr .../2012 ⁽¹⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Nazwy handlowe (o ile występują):
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Nazwy i adresy zakładów montujących:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje)

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (w stosownych przypadkach): zob. uzupełnienie
2. Placówka techniczna upoważniona do przeprowadzania badań i ocen:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Informacje wymagane zgodnie z pkt 4.6 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 65/2012 (określone przy udzielaniu homologacji typu):
6. Uwagi (o ile istnieją): zob. uzupełnienie
7. Miejscowość:
8. Data:
9. Podpis:

Załączniki: Pakiet informacyjny
Sprawozdanie z badań
Informacje dodatkowe: ...

Uzupełnienie do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczące ...

ZAŁĄCZNIK III

ZMIANY W DYREKTYWIE RAMOWEJ 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się punkty w brzmieniu:

„4.11. Sygnalizator zmiany biegów

4.11.1. Wskaźnik akustyczny: tak/nie ⁽¹⁾. Jeżeli tak, należy dołączyć opis dźwięku i poziom natężenia dźwięku docierającego do ucha kierowcy w dB(A) (należy zagwarantować możliwość włączenia/wyłączenia wskaźnika akustycznego)

4.11.2. Informacje wymagane zgodnie z pkt 4.6 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 65/2012 (wartość podana przez producenta)

4.11.3. Fotografie lub rysunki mechanizmu sygnalizatora zmiany biegów oraz krótki opis elementów układu i jego działania.”;

2) w załączniku III dodaje się punkty w brzmieniu:

„4.11. Sygnalizator zmiany biegów

4.11.1. Wskaźnik akustyczny: tak/nie ⁽¹⁾. Jeżeli tak, należy dołączyć opis dźwięku i poziom natężenia dźwięku docierającego do ucha kierowcy w dB(A) (należy zagwarantować możliwość włączenia/wyłączenia wskaźnika akustycznego)

4.11.2. Informacje wymagane zgodnie z pkt 4.6 załącznika I do rozporządzenia (UE) (UE) nr 65/2012 (określone przy udzielaniu homologacji typu);

3) w części I załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli dodaje się pkt 63.1 w brzmieniu:

Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„63.1. Sygnalizatory zmiany biegów	(UE) nr 65/2012	L 28 z 31.1.2012, s. 24	X”;										

b) w tabeli zamieszczonej w dodatku dodaje się pkt 63.1 w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M ₁
„63.1.	Sygnalizatory zmiany biegów	(UE) nr 65/2012	L 28 z 31.1.2012, s. 24	Nie dot.”;

4) w tabeli zamieszczonej w dodatku do załącznika VI dodaje się pkt 63.1 w brzmieniu:

Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Akt zmieniony przez	Dotyczy wersji
„63.1 Sygnalizatory zmiany biegów	(UE) nr 65/2012”;		

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL