

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 566/2011

z 8. júna 2011,

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel<sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 4 ods. 4, článok 5 ods. 3 a článok 8,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica)<sup>(2)</sup>, a najmä na jej článok 39 ods. 2,

keďže:

- (1) V nariadení (ES) č. 715/2007 sa zavádzajú spoločné technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel (ďalej len „vozidlá“) a náhradných dielov so zreteľom na ich emisie a ustanovujú sa pravidlá pre zhodu v prevádzke, životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania, palubné diagnostické systémy (ďalej len „OBD“), meranie spotreby paliva a dostupnosť informácií o opravách a údržbe vozidiel.
- (2) Nariadením Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a

Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel<sup>(3)</sup>, sa od Komisie vyžaduje zavedenie nového skúšobného postupu v súvislosti s množstvom tuhých častíc emitovaných ľahkými nákladnými vozidlami.

- (3) V smernici Rady 76/756/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa osvetlenia a svetelných signalizačných zariadení na motorových a ich prípojných vozidlách<sup>(4)</sup> sa z bezpečnostných dôvodov vyžaduje používanie denných prevádzkových svetiel. Dosah týchto zariadení, ktoré sú počas prevádzky vozidla trvalo zapnuté, by sa mal riadne zohľadniť v nameraných emisiách znečisťujúcich látok a oxidu uhličitého (ďalej len „CO<sub>2</sub>“).
- (4) Riziko neoprávneného zasahovania a celkové poruchy si vyžadujú, aby sa filtre tuhých častíc (ďalej len „DPF“) monitorovali, a to bez ohľadu na prekročenie povoleného prahového limitu zisteného OBD.
- (5) Z dôvodu trvalej povahy by monitorovanie elektrických obvodov malo byť vylúčené z nahlasovania hodnôt na základe požiadaviek na pomer prevádzkovej výkonnosti systému OBD.
- (6) Obmedzená frekvencia jazdných situácií, počas ktorých je možné prevádzkovať monitory systému regulácie plniaceho tlaku alebo monitory, ktoré si vyžadujú použitie studeného štartu, si vyžaduje uplatnenie osobitných požiadaviek na výkonnosť týchto monitorov.
- (7) Štatistické podmienky, podľa ktorých sa štandardne posudzuje súlad s požiadavkami na pomer prevádzkovej výkonnosti, by sa mali zosúladiť.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 1.

- (8) Ak sa zistí neoprávnené zasahovanie do systému selektívnej katalytickej redukcie (ďalej len „SCR“) prostredníctvom monitorovania emisií NO<sub>x</sub>, mali by sa určiť podmienky, za ktorých sa aktivuje podnecovanie vodiča systému SCR.
- (9) Zaznamenávanie aktivácie systému podnecovania vodiča by sa malo objasniť s ohľadom na možné budúce použitie tejto informácie pri kontrolách technickej spôsobilosti.
- (10) Pokiaľ ide o ochranu počítača regulujúceho emisie pred neoprávneným zasahovaním, malo by byť umožnené jej technické zdokonalenie na základe inovácií.
- (11) Zaznamenávanie a nahlasovanie údajov z neho predstavuje základnú súčasť povinného monitora OBD a nemalo by sa od neho upustiť na základe údajných nedostatkov, najmä nie systematickým spôsobom, keď si výrobca zvolí určité normy na komunikáciu so systémom vo vozidle/mimo vozidla.
- (12) S cieľom zaručiť efektívnu hospodársku súťaž na trhu s informačnými systémami opráv a údržby vozidiel, ako aj s cieľom ujasniť, že k takýmto informáciám patria aj informácie, ktoré sa musia poskytnúť nezávislým prevádzkovateľom iným ako opravovne, aby sa zabezpečilo, že nezávislý trh opráv vozidiel ako celok môže konkurovať autorizovaným predajcom, bez ohľadu na to, či výrobca vozidla priamo poskytne takéto informácie svojim autorizovanými predajcom a opravovniam, pričom je potrebné ďalšie vysvetlenie v súvislosti s podrobnosťou informácií, ktoré sa majú poskytovať na základe nariadenia (ES) č. 715/2007.
- (13) Zatiaľ čo by výrobcovia vozidiel na základe zásady proporcionality nemali byť nútení zhromažďovať od tretích osôb údaje o úpravách jednotlivých vozidiel výlučne na účely nariadenia (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacích predpisov, s cieľom zabezpečiť konkurencieschopný trh údržby a opráv by sa mali nezávislým prevádzkovateľom poskytovať aktualizované údaje o komponentoch vozidiel v rozsahu, v akom sú k dispozícii autorizovaným predajcom a opravovniam.
- (14) Pracovné jednotky predstavujú pre nezávislých prevádzkovateľov významné technické informácie o opravách a údržbe. Objasnením toho, že na pracovné jednotky sa vzťahuje článok 6 nariadenia (ES) č. 715/2007, pre aktérov na trhu dôjde k vytvoreniu obchodnej istoty.
- (15) V prípade, že výrobcovia vozidiel uvedú, že záznamy o opravách a údržbe sa už vo vozidle nenachádzajú vo fyzickej podobe, v ktorej ich vlastník vozidla môže sprístupniť aj nezávislým opravovniam, aby mohli uviesť výkaz o realizovaných opravách a údržbe, ale nachádzajú sa v centrálnej databáze výrobcu vozidla, tieto záznamy musia byť so súhlasom vlastníka vozidla prístupné aj nezávislým opravovniam, aby mohli naďalej poskytovať
- komplexný zoznam vykonaných prác údržby a opráv a aby vlastníci vozidla mali dôkaz o týchto prácach v inom dokumente.
- (16) Malo by sa poskytnúť viac flexibility pri preprogramovaní riadiacich jednotiek vozidla a pri výmene údajov medzi výrobcami vozidiel a nezávislými prevádzkovateľmi, aby sa vytvoril priestor pre inovatívny vývoj a aby sa ušetrili náklady.
- (17) Malo by sa zabezpečiť, aby vozidlá schválené v súlade s predpisom Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov (ďalej len „EHK OSN“) rovnocenným s požiadavkami súvisiacimi s emisiami uvedenými v nariadení (ES) č. 715/2007 a nariadením (ES) č. 692/2008, ktoré spĺňajú požiadavky týchto nariadení o prístupe k informáciám, boli schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 bez administratívnej záťaže.
- (18) Keďže v súčasnosti neexistuje spoločný štruktúrovaný proces výmeny údajov o komponentoch vozidiel medzi výrobcami vozidiel a nezávislými prevádzkovateľmi, je vhodné vypracovať zásady tejto výmeny. Budúci spoločný štruktúrovaný proces týkajúci sa formátu vymieňaných informácií by mal vypracovať Európsky výbor pre normalizáciu (CEN) ako formálnu normu, pričom v mandáte poskytnutom CEN sa nepredpisuje úroveň podrobností, ktoré bude táto norma zabezpečovať. V práci CEN by sa mali najmä zohľadniť záujmy a potreby výrobcov vozidiel a nezávislých prevádzkovateľov, ako aj preskúmať riešenia ako napríklad formáty s otvorenými dátami opísané súborom dobre definovaných metadát s cieľom prispôsobenia existujúcej IT infraštruktúry.
- (19) Nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 692/2008 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (20) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 6 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Informácie uvedené v odseku 1 zahŕňajú:

a) jednoznačnú identifikáciu vozidla;

b) príručky na obsluhu vrátane záznamov o opravách a údržbe;

- c) technické manuály;
- d) informácie o komponentoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);
- e) schémy zapojenia;
- f) diagnostické poruchové kódy (vrátane osobitných kódov výrobcu);
- g) kalibračné identifikačné číslo softvéru platné pre typ vozidla;
- h) informácie týkajúce sa špeciálnych nástrojov a zariadení poskytnuté a dodané ich prostredníctvom;
- i) informácie o ukladaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach a
- j) štandardné pracovné jednotky alebo časové obdobia na úlohy opravy a údržby, ak sa priamo alebo prostredníctvom tretej osoby sprístupnia autorizovaným predajcom a opravovňiam výrobcu.“

b) Dopĺňa sa tento odsek 8:

„8. V prípade, že sa záznamy o opravách a údržbe vozidiel vedú v centrálnej databáze výrobcu vozidla alebo v jeho mene, nezávislé opravovne, ktoré sú schválené a autorizované v súlade s oddielom 2.2 prílohy XIV k nariadeniu Komisie (ES) č. 692/2008 (\*), majú takisto prístup k takýmto záznamom, a to bezplatne a za rovnakých podmienok ako autorizovaní predajcovia alebo autorizované opravovne, aby vkladali informácie o vykonávaných opravách a údržbe.

(\*) Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.“

2. V článku 7 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Výrobcovia sprístupnia informácie o opravách a údržbe vozidiel vrátane informácií o transakčných službách ako preprogramovanie alebo technická pomoc a to každú hodinu, denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za takéto informácie sa majú líšiť v závislosti od príslušného časového obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje. Okrem časovo podmieneného prístupu môžu výrobcovia ponúknuť aj prístup v závislosti od transakcie, v prípade ktorého sa poplatky určujú podľa transakcie a nie podľa času na ktorý sa poskytne prístup. Ak výrobca ponúka oba systémy prístupu, nezávislé opravovne si vyberú systém prístupu, ktorí uprednostňujú, a to podľa času alebo podľa transakcie.“

3. V prílohe I sa v tabuľke 1 vypúšťajú poznámky 1 a 2 a v tabuľke 2 poznámky 1, 2 a 5.

Článok 2

Nariadenie (ES) č. 692/2008 sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 sa dopĺňa tento bod 33:

„33. „Studený štart“ znamená teplotu chladiacej kvapaliny motora (alebo rovnakú teplotu) pri štarte motora, ktorá je o menej ako alebo presne o 35 °C a o menej ako alebo presne o 7 K vyššia ako teplota okolia (ak je údaj k dispozícii) pri štarte motora.“

2. V článku 6 ods. 1 sa dopĺňa tento štvrtý a piaty pododsek:

„Príslušné požiadavky sa považujú za splnené, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

- a) sú splnené požiadavky článku 13;
- b) vozidlo bolo schválené v súlade s predpisom EHK OSN č. 83, šiestou sériou zmien a doplnení, s predpisom č. 101, prvou sériou zmien a doplnení, a v prípade vozidiel so vznetovými motormi v súlade s predpisom č. 24 časťou III treťou sériou zmien a doplnení.

V prípade uvedenom v štvrtom pododseku sa uplatňuje článok 14.“

3. V článku 10 ods. 1 sa dopĺňa tento tretí a štvrtý pododsek:

„Príslušné požiadavky sa považujú za splnené, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

- a) sú splnené požiadavky článku 13;
- b) náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania sú schválené v súlade s predpisom EHK OSN č. 103.

V prípade uvedenom v treťom pododseku sa uplatňuje článok 14.“

4. Článok 13 ods. 9 sa nahrádza takto:

„9. Týmto sa zakladá Fórum pre prístup k informáciám o vozidle (ďalej len „fórum“).

Toto fórum posudzuje, či prístup k informáciám ovplyvňuje pokrok dosiahnutý v oblasti znižovania počtu krádeží vozidiel, a dáva odporúčania na skvalitnenie požiadaviek týkajúcich sa prístupu k informáciám. Predovšetkým fórum poskytuje rady Komisii, pokiaľ ide o zavedenie procesu schvaľovania a autorizácie nezávislých prevádzkovateľov akreditovanými organizáciami, aby mali prístup k informáciám o bezpečnosti vozidiel.

Komisia môže rozhodnúť, že diskusie a závery fóra majú dôverný charakter.“

5. Prílohy I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI a XVIII sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

6. Príloha II sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tomuto nariadeniu.

*Článok 3*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 8. júna 2011

*Za Komisiu*  
*predseda*  
José Manuel BARROSO

---

## PRÍLOHA I

**Zmeny a doplnenia niektorých príloh k nariadeniu (ES) č. 692/2008**

1. Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 2.3.1 sa nahrádza takto:

„2.3.1. Každé vozidlo s počítačom regulujúcim emisie musí obsahovať prvky zabraňujúce jeho úprave okrem prípadov povolených výrobcom. Výrobca povoľuje úpravy, ak sú potrebné na diagnostiku, servis, kontrolu, dodatočné vybavenie alebo opravu vozidla. Všetky preprogramovateľné počítačové kódy alebo prevádzkové parametre musia byť odolné voči neoprávnenému zasahovaniu a musia umožňovať aspoň takú úroveň ochrany, ako sa uvádza v ustanoveniach normy ISO 15031 – 7 z 15. marca 2001 (SAE J2186 z októbra 1996). Všetky vymeniteľné kalibračné pamäťové čipy sú zaliate, uzavreté v zapečatenej schránke alebo chránené elektronickými algoritmami a nemôžu sa vymeniť bez použitia špeciálnych nástrojov a postupov. Takto môžu byť chránené len prvky priamo spojené s kalibrovaním emisií alebo s ochranou pred odcudzením vozidla.“

b) Obrázok I.2.4 sa nahrádza takto:

## Uplatňovanie požiadaviek skúšok na typové schvaľovanie a rozšírenia

	Vozidlá so zážihovými motormi vrátane hybridov								Vozidlá so vznetrovými motormi vrátane hybridov	
	Jednopalivové				Dvojpaliivé (1)			Flexibilné palivo (1)	Flexibilné palivo	Jednopalivové
Referenčné palivo	Benzín (E5)	LPG	NG/Biométán	Vodík	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Nafta (B5)	Nafta (B5)
					LPG	NG/Biométán	Vodík	Etanol (E85)	Bionafta	
Plynné znečisťujúce látky (skúška typu 1)	Áno	Áno	Áno		Áno (obidve palivá)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba B5) (2)	Áno
Tuhé častice a počet častíc (skúška typu 1)	Áno	—	—		Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba B5) (2)	Áno
Emisie pri voľnobehu (skúška typu 2)	Áno	Áno	Áno		Áno (obidve palivá)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (obidve palivá)	—	—
Emisie z kľukovej skrine (skúška typu 3)	Áno	Áno	Áno		Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (benzín)	—	—
Emisie z odparovania (skúška typu 4)	Áno	—	—		Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (benzín)	—	—
Životnosť (skúška typu 5)	Áno	Áno	Áno		Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (benzín)	Áno (iba B5) (2)	Áno
Emisie pri nízkych teplotách (skúška typu 6)	Áno	—	—		Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (obidve palivá) (3)		
Zhoda v prevádzke	Áno	Áno	Áno		Áno (obidve palivá)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba benzín) (2)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba B5) (2)	Áno
Palubný diagnostický systém	Áno	Áno	Áno		Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno

	Vozidlá so zážihovými motormi vrátane hybridov							Vozidlá so vznetrovými motormi vrátane hybridov		
	Jednopalivové				Dvojpaliivé <sup>(1)</sup>			Flexibilné palivo <sup>(1)</sup>	Flexibilné palivo	Jednopalivové
Emisie CO <sub>2</sub> a spotreba paliva	Áno	Áno	Áno		Áno (obidve palivá)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba benzín)	Áno (obidve palivá)	Áno (iba B5) <sup>(2)</sup>	Áno
Opacita dymu	—	—	—		—	—	—	—	Áno (iba B5) <sup>(2)</sup>	Áno

<sup>(1)</sup> Keď je dvojpaliivé vozidlo spojené s vozidlom poháňaným flexibilným palivom, uplatňujú sa obidve požiadavky skúšky.

<sup>(2)</sup> Toto ustanovenie má dočasný charakter, neskôr sa navrhnu ďalšie požiadavky na bionaftu a vodík.

<sup>(3)</sup> Skúška na benzín len pred dátumami uvedenými v článku 10 ods. 6 nariadenia (ES) č. 715/2007. Skúška na obidvoch palivách sa vykoná po týchto dátumoch. Použije sa referenčné palivo E75 pre skúšky emisií podľa prílohy IX oddielu B.“

c) V doplnku 3 sa bod 3.4.8 nahrádza takto:

„3.4.8. Dojazd vozidla ..... km (podľa prílohy 9 k predpisu EHK OSN č. 101)“.

d) Bod 3.2 doplnku 4 sa nahrádza takto:

„3.2. Podmienky prístupu (t. j. trvanie prístupu, cena prístupu na hodinu, deň, mesiac, rok a na transakciu) k internetovým stránkam uvedeným v bode 3.1): .....“

e) V doplnku 6 sa v kľúči k tabuľke 1 dopĺňa:

„Emisná norma Euro 5b = úplné požiadavky na emisie Euro 5 vrátane revidovaného postupu merania pre tuhé častice, normu počtu častíc a skúšok emisií pri nízkych teplotách emisií u vozidiel na flexibilné palivo s biopalivom.

Emisná norma Euro 6b = úplné požiadavky na emisie Euro 6 vrátane revidovaného postupu merania pre tuhé častice, normu počtu častíc a skúšok emisií pri nízkych teplotách emisií u vozidiel na flexibilné palivo s biopalivom.

Normy OBD Euro 5 = základné požiadavky OBD Euro 5 s výnimkou prevádzkového výkonového pomeru (IUPR), monitorovania NO<sub>x</sub> pre benzínové vozidlá a sprísnených prahových limitov PM pre naftu.

Normy OBD Euro 6 = úplné požiadavky OBD Euro 6.“

2. Príloha III sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 3.1 sa nahrádza takto:

„3.1. Technické požiadavky sú tie, ktoré sú uvedené v prílohe 4 k predpisu EHK OSN č. 83, s výnimkami stanovenými v bodoch 3.2 až 3.12. Od dátumov uvedených v druhej vete článku 10 ods. 6 nariadenia (ES) č. 715/2007 sa hmotnosť tuhých častíc (PM) a množstvo častíc (P) určuje podľa postupu emisných skúšok uvedeného v oddiele 6 prílohy 4a k predpisu EHK OSN č. 83, sérii zmien a doplnení 05, dodatku 07, a to s použitím skúšobného zariadenia podľa oddielu 4.4 prípadne 4.5 uvedeného predpisu.“

b) Bod 3.4 sa dopĺňa takto:

„Pre etanol (E75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0,886 g/l“.

c) Tabuľka v bode 3.8 sa nahrádza takto:

„Palivo	X
Benzín (E5)	13,4
Nafta (B5)	13,5
LPG	11,9
NG/Biometán	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7“

d) Bod 3.10 sa dopĺňa takto:

„Q<sub>THC</sub> = 0,886 v prípade etanolu (E75)“.

e) Dopĺňa sa tento bod 3.14:

„3.14. Od dátumov stanovených v článku 2 smernice Komisie 2008/89/ES (\*) musia byť denné prevádzkové svetlá vozidla vymedzené v odseku 2 predpisu EHK OSN č. 48 (\*\*) počas skúšobného cyklu zapnuté. Skúšané vozidlo musí byť vybavené systémom denných prevádzkových svetiel, ktorého najvyššia spotreba elektrickej energie je najvyššia spomedzi systémov denných prevádzkových svetiel, ktoré výrobca montuje do vozidiel v rámci skupiny zastúpenej homologizovaným vozidlom. V tejto súvislosti výrobca poskytne schvaľovaciemu orgánu príslušnú technickú dokumentáciu.

(\*) Ú. v. EÚ L 257, 25.9.2008, s. 14.

(\*\*) Ú. v. EÚ L 135, 23.5.2008, s. 1.“

3. V prílohe IV sa bod 2.2 doplnku 1 nahrádza takto:

„2.2. Atómový pomer uvedený v oddiele 5.3.7.3 sa chápe takto:



Hcv = atómový pomer vodíka k uhlíku:

- pre benzín (E5) 1,89,
- pre LPG 2,53,
- pre NG/Biométán 4,0,
- pre etanol (E85) 2,74,
- pre etanol (E75) 2,61.

Ocv = atómový pomer kyslíka k uhlíku:

- pre benzín (E5) 0,016,
- pre LPG 0,0,
- pre NG/Biométán 0,0,
- pre etanol (E85) 0,39,
- pre etanol (E75) 0,329.\*

4. V prílohe VIII sa bod 2.3 nahrádza takto:

„2.3. Limitné hodnoty uvedené v oddiele 5.3.5.2 predpisu EHK OSN č. 83 sa týkajú limitných hodnôt stanovených v tabuľke 4 prílohy 1 k nariadeniu (ES) č. 715/2007.“

5. Na konci prílohy IX sa v oddiele B znenie „Špecifikácie referenčného paliva sa vypracujú v predstihu oproti údajom uvedeným v článku 10 ods. 6 nariadenia (ES) č. 715/2007“ nahrádza touto tabuľkou:

„Parameter	Jednotka	Limitné hodnoty <sup>(1)</sup>		Skúšobná metóda <sup>(2)</sup>
		Minimum	Maximum	
Oktánové číslo stanovené výskumnou metódou, RON		95	—	EN-ISO 5164
Oktánové číslo stanovené motorovou metódou, MON		85	—	EN-ISO 5163
Hustota pri 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	protokol		EN-ISO 12185
Tlak pary	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Obsah síry <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>	mg/kg	—	10	EN-ISO 20846 EN-ISO 20884
Stabilita oxidácie	minúty	360	—	EN-ISO 7536
Obsah živčných látok (rozpušťaadlo odplavené)	mg/100ml	—	4	EN-ISO 6246
Vzhľad – Určuje sa pri teplote okolia alebo pri 15 °C, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia		Priehľadný a svetlý, viditeľne bez suspendovaných alebo zrážaných prímiesí		Vizuálna kontrola
Etanol a vyššie alkoholy <sup>(7)</sup>	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Vyššie alkoholy (C <sub>3</sub> – C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Benzín <sup>(5)</sup>	% (V/V)	Zostatok		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 <sup>(6)</sup>		ASTM D 3231 EN 15487
Obsah vody	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parameter	Jednotka	Limitné hodnoty (1)		Skúšobná metóda (2)
		Minimum	Maximum	
Obsah anorganických chloridov	mg/l	—	1	ISO 6227 – EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Korózia pásika medi (3 h pri 50 °C)	Klasifikácia	Trieda 1		EN-ISO 2160
Acidita (ako kyselina octová CH <sub>3</sub> COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Pomer uhlík/vodík		protokol		
Pomer uhlík/vodík		protokol		

(1) Hodnoty uvedené v špecifikácii sú „skutočné hodnoty“. Pri stanovení ich limitných hodnôt boli použité podmienky normy ISO 4259 Ropné produkty – určovanie a uplatňovanie presných údajov vo vzťahu k metódam skúšky. Pri stanovení minimálnej hodnoty sa zohľadnil minimálny rozdiel 2R nad nulou. Ak sa stanovuje maximálna aj minimálna hodnota, minimálny rozdiel je 4R (R = reprodukovateľnosť). Bez ohľadu na toto opatrenie, ktoré je nevyhnutné z technických dôvodov, výrobcovia palív sa majú zamerať na nulovú hodnotu, ak predpokladaná maximálna hodnota je 2R, a na strednú hodnotu v prípade uvádzania maximálnych a minimálnych limitov. Ak je potrebné objasniť otázku, či palivo spĺňa požiadavky špecifikácií, uplatňujú sa ustanovenia normy ISO 4259.

(2) V prípade sporu sa použijú postupy na urovanie sporu a interpretáciu výsledkov založené na presnosti skúšobnej metódy opísanej v norme EN ISO 4259.

(3) V prípade vnútroštátneho sporu ohľadne obsahu síry sa použije buď norma EN ISO 20846, alebo norma EN ISO 20884 podobná odkazu na vnútroštátnu prílohu k norme EN 228.

(4) V správe sa uvádza skutočný obsah síry v palive použitom pre skúšku typu 6.

(5) Obsah bezolovnatého benzínu sa určuje ako 100 mínus súčet percentuálneho obsahu vody a alkoholu.

(6) Do referenčného paliva sa nesmú vedome pridávať žiadne zlúčeniny obsahujúce fosfor, železo, mangán alebo olovo.

(7) Etanol, ktorý spĺňa špecifikácie normy EN 15376, je jediná látka obsahujúca kyslík, ktorá sa vedome pridáva do referenčného paliva.“

6. Príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

a) Dopĺňa sa tento bod 2.14:

„2.14. Od 1. septembra 2011 a odchylné od bodu 3.3.5 prílohy 11 k predpisu EHK OSN č. 83 sa v prípade, že zachytávač tuhých častíc je namontovaný ako samostatná jednotka alebo je súčasťou kombinovaného zariadenia na riadenie emisií, vždy monitoruje aspoň to, či nedošlo k jeho celkovej poruche alebo odstráneniu, ak sa monitorovaním odstránenia zistilo prekročenie platných emisných limitov. Monitoruje sa aj to, či došlo k akejkoľvek poruche, ktorej následkom by bolo prekročenie platných prahových hodnôt OBD.“

b) Bod 3.3 sa nahrádza takto:

„3.3. Schvaľovací orgán neakceptuje ani jednu žiadosť súvisiacu s nedostatkami, ktorá zahŕňa úplnú absenciu požadovaného diagnostického monitorovania alebo nariadeného zaznamenávania a nahlasovania údajov týkajúcich sa monitorovania.“

c) Doplnok 1 sa mení a dopĺňa takto:

i) Body 3.1.7 a 3.1.8 sa nahrádzajú takto:

„3.1.7. Výrobca musí preukázať schvaľovaciemu orgánu a na požiadanie Komisii, že tieto štatistické podmienky sú splnené pre všetky monitory, ktoré má hlásiť systém OBD podľa bodu 3.6 tohto doplnku, najneskôr 18 mesiacov po uvedení prvého typu vozidla s IUPR v rade OBD na trh a potom každých 18 mesiacov. Na tento účel sa pri radoch OBD pozostávajúcich z viac ako 1 000 registrácií v EÚ, ktoré podliehajú odberu vzoriek v rámci obdobia odberu vzorky, používa proces opísaný v prílohe II, a to bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia bodu 3.1.9 tohto doplnku.

Okrem požiadaviek stanovených v prílohe II a bez ohľadu na výsledky auditu uvedeného v oddiele 2 prílohy II orgán, ktorý vydal povolenie, uplatní pri IUPR uvedenom v doplnku 1 k prílohe II kontrolu zhody v prevádzke, a to vo vhodnom počte náhodne vybraných prípadov. Vhodný počet náhodne vybraných prípadov znamená, že týmto opatrením sa odrádza od neplnenia požiadaviek oddielu 3 tejto prílohy alebo poskytovania zmanipulovaných, falošných alebo nereprezentatívnych údajov na účely auditu. Ak neexistujú a schvaľovacie orgány nepreukázali žiadne osobitné okolnosti, považuje sa náhodná kontrola zhody v prevádzke pri 5 % typovo schválených OBD radov za dostatočnú na stanovenie súladu s touto požiadavkou. Na tieto účely sa môžu schvaľovacie orgány dohodnúť

s výrobcom na znížení počtu dvojitých skúšok daného radu OBD, pokiaľ takáto dohoda nenaruša účinok, ktorým kontrola zhody v prevádzke vykonávaná orgánom odrádza od neplnenia požiadaviek oddielu 3 tejto prílohy. Údaje zhromaždené členskými štátmi v rámci kontrolných skúšobných programov sa môžu používať na účely kontrol zhody v prevádzke. Na základe žiadosti schvaľovacie orgány poskytnú Komisii a ostatným schvaľovacím orgánom údaje o uskutočnených auditoch a náhodných kontrolách zhody v prevádzke vrátane metodiky použitej na určenie tých prípadov, ktoré podliehali náhodnej kontrole zhody v prevádzke.

3.1.8. Za celú skúšobnú vzorku vozidiel musí výrobca poskytnúť príslušným orgánom všetky údaje o prevádzkovej výkonnosti, ktoré má poskytovať systém OBD podľa oddielu 3.6 tohto doplnku v súčinnosti s určením skúšaného vozidla a metódou použitou na výber skúšaných vozidiel z vozového parku. Schvaľovací orgán, ktorý udeľuje povolenie, musí na požiadanie sprístupniť tieto údaje a výsledky štatistického vyhodnotenia Komisii a ostatným schvaľovacím orgánom.“

ii) Dopĺňa sa bod 3.1.10:

„3.1.10. Neplnenie požiadaviek bodu 3.1.6 ustanovených na základe skúšok podľa bodu 3.1.7 alebo bodu 3.1.9 tohto doplnku sa považuje za porušenie, ktoré podlieha uloženiu sankcií podľa článku 13 nariadenia (ES) č. 715/2007. Týmto ustanovením sa neobmedzuje uloženie týchto sankcií na iné prípady porušenia ďalších ustanovení nariadenia (ES) č. 715/2007 alebo tohto nariadenia, ktoré sa výslovne neuvádzajú v článku 13 nariadenia (ES) č. 715/2007.“

iii) V bode 3.3.2 sa dopĺňajú tieto písmená e) a f):

„e) Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky na prírastok menovateľov iných monitorov, menovatele monitorov týchto komponentov sa zvýšia iba v prípade, že jazdný cyklus sa začal studeným štartom:

i) snímače teploty kvapaliny (olej, chladiaca kvapalina motora, benzín, čidlo SCR);

ii) snímače teploty čistého vzduchu (okolitý vzduch, nasávaný vzduch, plniaci vzduch, privádzacie potrubie);

iii) snímače teploty výfukových plynov (recirkulácia/chladienie výfukových plynov, turbopreplňovanie výfukovými plynmi, katalyzátor).

f) Menovatele monitorov systému regulácie plniaceho tlaku sa zvýšia, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

i) sú splnené všeobecné podmienky menovateľov;

ii) systém regulácie plniaceho tlaku je aktívny najmenej 15 sekúnd.“

iv) Bod 3.6.2 sa nahrádza takto:

„3.6.2. V prípade komponentov a systémov vybavených väčším počtom monitorov, o ktorých sa podľa tohto bodu musí podávať hlásenie (napr. časť 1 kyslíkového snímača môže mať väčší počet monitorov pre odozvu a iné charakteristiky snímača), systém OBD samostatne sleduje čitateľa a menovatele pre každý osobitný monitor s výnimkou tých, ktoré monitorujú skraty alebo poruchy otvorených obvodov, a podáva hlásenie len o príslušnom čitateli a menovateli pre osobitný monitor, ktorý má najnižší numerický pomer. Ak dva alebo viac osobitných monitorov má rovnaké pomery, o príslušnom čitateli a menovateli pre osobitný monitor, ktorý má najvyšší menovateľ, sa podáva hlásenie pre osobitný komponent.“

7. Príloha XII sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 2.3 sa nahrádza takto:

„2.3. Bod 5.2.4 predpisu EHK OSN č. 101 znie:

1. hustota: meraná na skúšobnom palive podľa normy ISO 3675 alebo ekvivalentnou metódou. V prípade benzínu, nafty, bionafty a etanolu (E85 a E75) sa použije hustota meraná pri teplote 15 °C; v prípade zemného plynu/biometánu sa použije referenčná hustota takto:

0,538 kg/liter pre LPG,

0,654 kg/m<sup>3</sup> pre NG (<sup>3</sup>);

2. pomer vodík – uhlík – kyslík: použijú sa pevne stanovené hodnoty, ktoré sú:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> pre benzín,

C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub> pre naftu,

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> pre LPG (skvapalnený ropný plyn),

CH<sub>4</sub> pre NG (zemný plyn) a biometán,

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

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

b) Dopĺňa sa tento bod 3.5:

„3.5. Počas skúšobného cyklu použitého pri určovaní emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva vozidla sa uplatňuje ustanovenie bodu 3.14 prílohy III.“

8. Príloha XIV sa mení a dopĺňa takto:

a) V bode 2.1 sa dopĺňa tento text:

„Informácie o všetkých častiach vozidla, ktorými výrobca vybaví vozidlo určené na základe identifikačného čísla vozidla (VIN) a ďalších kritérií ako rázvoru kolies, výkonu motora, rozsahu alebo možností vyhotovenia vozidla, a ktoré môžu byť nahradené náhradnými dielmi ponúkanými zo strany výrobcu vozidla jeho autorizovaným opravovňom, predajcom alebo tretím osobám prostredníctvom odkazu na číslo pôvodných častí, sa sprístupnia v databáze, ktorá je ľahko prístupná nezávislým prevádzkovateľom.“

Táto databáza obsahuje čísla VIN, čísla pôvodných častí, pôvodné názvy týchto častí, údaje o platnosti (dátumy začiatku a skončenia platnosti), údaje o montáži a prípadne usporiadanie.

Informácie v databáze sa pravidelne aktualizujú. Aktualizácie obsahujú najmä akékoľvek úpravy jednotlivých vozidiel po výrobe v prípade, že tieto informácie sú k dispozícii autorizovaným predajcom.“

b) Body 2.2 a 2.3 sa nahrádzajú takto:

„2.2. Prístup k informáciám o bezpečnosti vozidiel, ktoré používajú autorizovaní predajcovia a opravovne, sa sprístupnia nezávislým prevádzkovateľom za podmienok ochrany bezpečnostnej technológie v súlade s týmito požiadavkami:

i) údaje sa vymieňajú pri zabezpečení ich dôvernosti, celistvosti a ochrany pred kopírovaním;

ii) použije sa štandard <https://ssl-tls> (RFC4346);

iii) na vzájomné overenie nezávislých prevádzkovateľov a výrobcov sa použijú bezpečnostné certifikáty v súlade s normou ISO 20828;

iv) súkromný kľúč nezávislého prevádzkovateľa musí byť chránený bezpečným hardvérom.

Fórum pre prístup k informáciám o vozidle uvedené v odseku 9 článku 13 určí konkrétne parametre plnenia týchto požiadaviek podľa najvyššej úrovne techniky.

Nezávislý prevádzkovateľ musí byť na tento účel schválený a splnomocnený na základe dokumentov preukazujúcich, že vykonáva zákonnú obchodnú činnosť a nebol odsúdený za súvisiacu trestnú činnosť.

2.3. Preprogramovanie riadiacich jednotiek vozidiel vyrobených neskôr ako 31. augusta 2010 sa musí vykonať v súlade s normou ISO 22900 alebo SAE J2534, bez ohľadu na dátum typového schválenia. Na účely overenia kompatibility konkrétneho použitia výrobcom a súladu komunikačných rozhraní vozidla (VCI) s normami ISO 22900 alebo SAE J2534 výrobca poskytne buď overenie nezávisle vytvorených VCI alebo informácie a požičia akýkoľvek osobitný hardvér, ktorý výrobca VCI potrebuje na to, aby overenie vykonal sám. Na poplatky za toto overenie, alebo za informácie a hardvér sa uplatňujú podmienky článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007.

V prípade vozidiel vyrobených do 1. septembra 2010 výrobca môže poskytnúť buď úplné preprogramovanie v súlade s normou ISO 22900 alebo SAE J2534 alebo preprogramovanie prostredníctvom predaja alebo prenájmu svojho vlastného aplikačného nástroja. V tomto poslednom prípade musia nezávislí prevádzkovatelia získať prístup nediskriminačne, okamžite a primeraným spôsobom a uvedený aplikačný nástroj sa musí poskytovať prijateľnou formou. Na poplatky za prístup k týmto aplikačným nástrojom sa uplatňujú ustanovenia článku 7 nariadenia (ES) č. 715/2007.“

c) Bod 2.8 sa nahrádza takto:

„2.8. Výrobcovia stanovujú odôvodnené a primerané poplatky za hodinový, denný, mesačný, ročný prístup a za prístup na transakciu k svojim internetovým stránkam obsahujúcim informácie o opravách a údržbe.“

9. Príloha XVI sa mení a dopĺňa takto:

a) V bode 6.2 sa dopĺňa tento text:

„Na účely tohto bodu tieto situácie nastanú, ak dôjde k prekročeniu platného emisného limitu NO<sub>x</sub> podľa tabuľky 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 vynásobeného koeficientom 1,5. Výnimočne v prípade vozidla schváleného podľa dočasných prahových limitov OBD Euro 6 uvedených v bode 2.3.2 prílohy XI k tomuto nariadeniu tieto situácie nastanú, ak sa platný emisný limit NO<sub>x</sub> podľa tabuľky 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 prekročí o 100 mg alebo viac. Emisie NO<sub>x</sub> počas skúšky na preukázanie plnenia týchto požiadaviek nesmú byť o viac ako 20 % vyššie ako hodnoty uvedené v prvej a druhej vete.“

b) Bod 7.1 sa nahrádza takto:

„7.1. V prípade odkazu na tento bod sa ukladajú nevymazateľné identifikátory parametrov (PID) identifikujúce dôvod pre aktiváciu systému podnecovania vodiča a vzdialenosť prejdenú vozidlom počas aktivácie tohto systému. Vozidlo uchováva záznam o PID najmenej 800 dní alebo 30 000 km prevádzky vozidla. PID sa sprístupní prostredníctvom sériového portu štandardného diagnostického konektora na žiadosť generického snímacieho nástroja v súlade s ustanoveniami bodu 6.5.3.1 doplnku 1 prílohy 11 predpisu EHK OSN č. 83 a bodom 2.5 doplnku 1 prílohy XI k tomuto nariadeniu. Od dátumov uvedených v článku 17 sa informácie uložené v PID prepoja s obdobím kumulovanej prevádzky vozidla, počas ktorého sa ukladali, a to s presnosťou najmenej 300 dní alebo 10 000 km.“

10. V prílohe XVIII sa bod 3.4.8 nahrádza takto:

„3.4.8. Dojazd vozidla ..... km (podľa prílohy 9 k predpisu EHK OSN č. 101)“.

## PRÍLOHA II

## „PRÍLOHA II

## ZHODA V PREVÁDZKE

1. ÚVOD
  - 1.1. Táto príloha stanovuje podmienky zhody v prevádzke so zreteľom na výfukové emisie a OBD (vrátane IUPR<sub>M</sub>) pre typ vozidiel schválený podľa tohto nariadenia.
2. KONTROLA ZHODY V PREVÁDZKE
  - 2.1. Kontrolu zhody v prevádzke vykonáva schvaľovací orgán na základe relevantných informácií, ktoré má výrobca k dispozícii, podľa rovnakých postupov, ako sú postupy pre zhodu výroby uvedené v článku 12 ods. 1 a ods. 2 smernice 2007/46/EHS a v bodoch 1 a 2 prílohy X k uvedenej smernici. Informácie od schvaľovacieho orgánu a kontrolného skúšobného orgánu členského štátu môžu dopĺňať prevádzkové monitorovacie správy dodané výrobcom.
  - 2.2. Obrázok uvedený pod bodom 9 doplnku 2 k tejto prílohe a obrázok 4/2 v doplnku 4 k predpisu EHK OSN č. 83 (iba pre výfukové emisie) ilustrujú postup pre kontrolu zhody v prevádzke. Proces v rámci zhody v prevádzke je opísaný v doplnku 3 k tejto prílohe.
  - 2.3. Spolu s informáciami poskytovanými na kontrolu zhody v prevádzke výrobca, na žiadosť schvaľovacieho orgánu, podáva orgánu vykonávajúcemu typové schválenie správu o záručných reklamáciách, prácach na záručných opravách a chybách OBD zaznamenaných pri servisných prácach, v súlade s formátom dohodnutým pri typovom schvaľovaní. Informácie obsahujú údaje o frekvencii výskytu a podstate porúch komponentov a systémov súvisiacich s emisiami. Správa sa podáva najmenej raz ročne za každý model vozidla počas obdobia vymedzeného v článku 9 ods. 4 tohto nariadenia.
  - 2.4. **Parametre vymedzujúce rad vozidiel v prevádzke vzhľadom na výfukové emisie**

Rad vozidiel v prevádzke môže byť vymedzený základnými konštrukčnými parametrami, ktoré musia byť spoločné pre vozidlá v rámci radu. Typy vozidiel možno preto považovať za patriace do toho istého radu, ak majú tieto parametre spoločné alebo spadajúce do stanovených tolerancií:

    - 2.4.1. proces spaľovania (dvojdobý, štvordobý, rotačný);
    - 2.4.2. počet valcov;
    - 2.4.3. usporiadanie bloku valcov (v rade, v tvare V, radiálne, horizontálne s protiľahlými valcami, iné; sklon alebo orientácia valcov nie je kritériom);
    - 2.4.4. spôsob prívodu paliva do motora (napr. nepriamy alebo priamy vstreky);
    - 2.4.5. typ chladiaceho systému (vzduch, voda, olej);
    - 2.4.6. spôsob nasávania (s prirodzeným nasávaním, preplňované);
    - 2.4.7. palivo, na ktoré je motor konštruovaný (benzín, nafta, NG, LPG atď.); dvojpališové vozidlá môžu byť v skupine s vozidlami poháňanými jedným palivom za predpokladu, že jedno palivo je spoločné;
    - 2.4.8. typ katalyzátora (trojcestný katalyzátor, tenký zachytávač NO<sub>x</sub>, SCR, tenký NO<sub>x</sub> katalyzátor alebo iné);
    - 2.4.9. typ zachytávača tuhých častíc (so zachytávačom alebo bez neho);
    - 2.4.10. recirkulácia výfukových plynov (s ňou alebo bez nej, chladená alebo nechladená) a
    - 2.4.11. zdvihový objem valcov najväčšieho motora v rámci radu vozidiel mínus 30 %.
  - 2.5. **Požiadavky na informácie**

Kontrolu zhody v prevádzke vykonáva schvaľovací orgán na základe informácií dodaných výrobcom. Tieto informácie zahŕňajú najmä:

    - 2.5.1. názov a adresu výrobcu;
    - 2.5.2. meno, adresu, telefónne a faxové číslo a e-mailovú adresu jeho oprávneného zástupcu v oblastiach, na ktoré sa vzťahujú informácie výrobcu;
    - 2.5.3. názov/názvy modelu vozidiel zahrnutých v informáciách výrobcu;
    - 2.5.4. podľa potreby zoznam typov vozidiel, na ktoré sa vzťahujú informácie od výrobcu, t. j. vzhľadom na výfukové emisie rad prevádzkovaných vozidiel v súlade s bodom 2.4 a vzhľadom na OBD a IUPR<sub>M</sub> rad OBD v súlade s prílohou XI doplnkom 2;

- 2.5.5. kódy identifikačného čísla vozidla (VIN) uplatniteľné na tieto typy vozidiel v rámci radu vozidiel (predpona VIN);
- 2.5.6. čísla typových schválení uplatniteľných na tieto typy vozidiel v rámci radu vozidiel vrátane prípadných čísiel všetkých rozšírení a dodatočných väčších zmien/zrušení (prerábok);
- 2.5.7. podrobné údaje o rozšíreniach, dodatočných väčších zmenách/zrušeníach tých typových schválení vozidiel, na ktoré sa vzťahujú informácie od výrobcu (ak ich vyžaduje schvaľovací orgán);
- 2.5.8. obdobie, počas ktorého sa zhromažďovali informácie výrobcu;
- 2.5.9. obdobie výroby vozidla, na ktoré sa vzťahujú informácie výrobcu (napr. vozidlá vyrobené počas kalendárneho roku 2007);
- 2.5.10. výrobcov postup pri kontrole zhody v prevádzke vozidiel vrátane:
- i) spôsobu zistenia polohy vozidla;
  - ii) kritérií výberu a odmietnutia vozidla;
  - iii) typov testov a postupov použitých pre program;
  - iv) kritérií výrobcu týkajúcich sa schválenia/odmietnutia radu vozidiel;
  - v) geografických oblastí, v ktorých výrobca realizoval zber informácií;
  - vi) veľkosti vzorky a použitého plánu odberu vzoriek;
- 2.5.11. výsledky výrobcovho postupu pri kontrole zhody vozidiel v prevádzke vrátane:
- i) identifikácie vozidiel zahrnutých do programu (skúšaných alebo nesúšaných). identifikácia obsahuje:
    - názov modelu,
    - identifikačné číslo vozidla (VIN),
    - registračné číslo vozidla,
    - dátum výroby,
    - región, v ktorom sa používa (ak je známy),
    - pneumatiky, ktorými je vozidlo vybavené (iba pre výfukové emisie);
  - ii) dôvodu(-ov) odmietnutia vozidiel, ktoré neboli zahrnuté do vzorky;
  - iii) podrobností o doterajšej údržbe každého vozidla vo vzorke (vrátane všetkých prerábok);
  - iv) podrobností o doterajších opravách každého vozidla vo vzorke (ak sú známe);
  - v) údajov o skúške vrátane:
    - dátumu skúšky/dátumu stiahnutia,
    - miesta skúšky/miesta stiahnutia,
    - stavu kilometrov na počítadle;
  - vi) údajov o skúške výlučne pre výfukové emisie:
    - špecifikácií skúšaného paliva (napr. skúšané referenčné palivo alebo palivo bežné na trhu),
    - podmienok testu (teplota, vlhkosť, zotrvačná hmotnosť dynamometra),
    - nastavenia dynamometra (napr. nastavenie výkonu),
    - výsledkov skúšky (aspoň z troch rôznych vozidiel každého radu);
  - vii) údajov o skúške výlučne pre  $IUPR_M$ :
    - všetkých požadovaných údajov stiahnutých z vozidla,
    - pre každý monitor, za ktorý sa podáva správa, prevádzkového výkonového pomeru  $IUPR_M$ ;
- 2.5.12. záznamy údajov zo systému OBD;

2.5.13. v prípade odberu vzoriek IUPR<sub>M</sub>:

- priemerná hodnota prevádzkových výkonových pomerov IUPR<sub>M</sub> všetkých vybraných vozidiel pre každý monitor podľa bodov 3.1.4 a 3.1.5 doplnku 1 prílohy XI,
- percentuálny podiel vybraných vozidiel, pri ktorých hodnota IUPR<sub>M</sub> je aspoň taká, ako je minimálna hodnota platná pre monitor podľa bodov 3.1.4 a 3.1.5 doplnku 1 prílohy XI.

### 3. VÝBER VOZIDIEL PRE ZHODU V PREVÁDZKE

3.1. Informácie, ktoré zhromaždil výrobca, musia byť dostatočne komplexné na zabezpečenie toho, aby sa prevádzková výkonnosť mohla hodnotiť pre normálne podmienky používania. Vzorky od výrobcu sa odoberú najmenej z dvoch členských štátov so značne rozdielnymi prevádzkovými podmienkami vozidla (s výnimkou prípadov, ak sa predáva iba v jednom členskom štáte). Faktory, ako sú rozdiely v palivách, podmienky okolia, priemerná rýchlosť jazdy a rozdiely podmienok jazdy v mestách a na diaľnici, sa zohľadnia pri výbere členských štátov.

Pri skúške OBD IUPR<sub>M</sub> sa do skúšobnej vzorky zaradia iba vozidlá spĺňajúce kritériá bodu 2.2.1 doplnku 1.

3.2. Pri výbere členských štátov na odber vzoriek vozidiel môže výrobca vybrať vozidlá z toho členského štátu, ktorý sa považuje za obzvlášť reprezentatívny. V tomto prípade výrobca preukazuje schvaľovaciemu orgánu, ktorý udelil typové schválenie, že výber je reprezentatívny (napr. trhom, ktorý má najväčší ročný objem predaja daného radu vozidiel v rámci Únie). Keď sa pri rade vyžaduje výber viac ako jednej série vzoriek na skúšky ako je vymedzené v bode 3.5, vozidlá v druhej a tretej sérii vzoriek musia odrzkaďovať prevádzkové podmienky vozidiel odlišné od podmienok prevádzkovania vozidiel vybraných v prvej vzorke.

3.3. Emisné skúšky sa môžu vykonať v skúšobnom zariadení, ktoré je situované na trhu alebo v regióne odlišnom od trhu alebo regiónu, kde bolo vozidlo vybrané.

3.4. Skúšky zhody v prevádzke vzhľadom na výfukové emisie uskutočňované výrobcom sa vykonávajú nepretržite, odzrkadľujúc výrobný cyklus použiteľných typov vozidiel v rámci daného prevádzkovaného radu vozidiel. Maximálne obdobie medzi začatím dvoch kontrol zhody v prevádzke nesmie prekročiť 18 mesiacov. V prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje rozšírenie typového schválenia, pri ktorom sa nevyžadovala emisná skúška, sa môže toto obdobie predĺžiť až na 24 mesiacov.

#### 3.5. Veľkosť vzorky

3.5.1. Pri uplatňovaní štatistického postupu vymedzeného v doplnku 2 (t. j. pre výfukové emisie) počet sérií vzoriek závisí od ročného objemu predaja prevádzkovaného radu vozidiel v Únii tak, ako sa vymedzuje v tejto tabuľke:

Počet registrácií v EÚ — za kalendárny rok (pre skúšky výfukových emisií) — týkajúcich sa vozidiel radu OBD s IUPR počas obdobia odberu vzoriek	Počet sérií vzoriek
do 100 000	1
100 001 až 200 000	2
nad 200 000	3

3.5.2. Pre IUPR je počet odoberaných sérií vzoriek uvedený v tabuľke v bode 3.5.1 a je založený na počte vozidiel radu OBD, ktoré sú typovo schválené s IUPR (podliehajúcim odberu vzoriek).

Pri prvom období odberu vzoriek v rámci radu OBD sa všetky typy vozidiel v rade, ktoré sú typovo schválené s IUPR, považujú za podliehajúce odberu vzoriek. Pri následných obdobiach odberu vzoriek sa iba tie typy vozidiel, ktoré predtým neboli predmetom skúšky alebo sa na nich vzťahujú emisné povolenia s predĺženou platnosťou od predchádzajúceho obdobia odberu vzoriek, považujú za podliehajúce odberu vzoriek.

Pri radoch pozostávajúcich z menej ako 5 000 registrácií v EÚ, ktoré podliehajú odberu vzoriek v rámci obdobia odberu vzoriek, je minimálny počet vozidiel v sérii vzoriek šesť. Pri všetkých ostatných radoch je minimálny počet vozidiel v sérii vzoriek pätnásť.

Každá séria vzoriek primeraným spôsobom reprezentuje štruktúru predaja, t. j. reprezentované sú aspoň typy vozidiel s vysokým objemom predaja (≥ 20 % celkového počtu vozidiel v rade).

4. Na základe kontroly uvedenej v bode 2 schvaľovací orgán prijíma jedno z týchto rozhodnutí a opatrení:

- a) rozhodne, že zhoda v prevádzke typu vozidla, prevádzkovaného radu vozidiel alebo vozidiel radu OBD je dostatočná a nie je potrebné žiadne ďalšie opatrenie;
- b) rozhodne, že údaje, ktoré poskytol výrobca, nestačia na prijatie rozhodnutia a požiada výrobcu o doplňujúce informácie alebo údaje o skúškach;



- c) rozhodne na základe údajov od schvaľovacieho orgánu alebo z kontrolných skúšobných programov členského štátu, že informácie, ktoré poskytol výrobca, nestačia na prijatie rozhodnutia, a požiada výrobcu o doplňujúce informácie alebo údaje o skúškach;
- d) rozhodne, že zhoda v prevádzke typu vozidla, ktoré je súčasťou prevádzkovaného radu alebo radu OBD, je nevyhovujúca, a prikróčí k tomu, aby sa taký typ vozidla alebo rad OBD podrobil skúškam v súlade s doplnkom 1.

Ak sú podľa kontroly IUPR<sub>M</sub> v prípade vozidiel v sérii vzoriek splnené skúšobné kritériá bodu 6.1.2 písm. a) alebo b) doplnku 1, schvaľovací orgán musí prijať ďalšie opatrenie v súlade s písmenom d).

- 4.1. Ak sa skúšky typu 1 považujú za nevyhnutné pre kontrolu zhody zariadení na reguláciu emisií s požiadavkami na ich výkon v prevádzke, také skúšky sa vykonajú s použitím skúšobného postupu spĺňajúceho štatistické kritériá vymedzené v doplnku 2.
  - 4.2. Schvaľovací orgán v spolupráci s výrobcom vyberá vzorku vozidiel s dostatočným počtom najjazdených kilometrov, ktorých používanie za normálnych podmienok sa môže primerane zabezpečiť. S výrobcom sa konzultuje výber vozidiel vo vzorke a umožňuje sa mu účasť na potvrdzujúcich kontrolách vozidiel.
  - 4.3. Výrobca je splnomocnený, aby pod dohľadom schvaľovacieho orgánu vykonal kontroly, a to aj deštruktívneho charakteru, na vozidlách, u ktorých hladiny emisií prekračujú limitné hodnoty, s cieľom zistiť možné príčiny zhoršenia, ktoré nemožno pripísať výrobcovi (napr. používanie olovnatého benzínu pred dátumom skúšky). Ak výsledky kontrol potvrdia tieto príčiny, tieto výsledky skúšky sa vylúčia z kontroly zhody.
-

## Doplnok 1

**Kontrola zhody vozidiel v prevádzke**

1. ÚVOD
- 1.1. Tento doplnok stanovuje kritériá uvedené v oddiele 4 týkajúcom sa výberu vozidiel na skúšanie a postupov kontroly zhody v prevádzke.
2. KRITÉRIÁ VÝBERU

Kritériá uznania vybraného vozidla sú pre výfukové emisie vymedzené v bodoch 2.1 až 2.8 a pre IUPR<sub>M</sub> v bodoch 2.1 až 2.5.
- 2.1. Vozidlo musí patriť k typu vozidiel, ktorý je typovo schválený na základe tohto nariadenia a musí sa naň vzťahovať osvedčenie o zhode v súlade so smernicou 2007/46/ES. Na účely kontroly IUPR<sub>M</sub> musí byť vozidlo schválené podľa noriem OBD Euro 5+, Euro 6- plus IUPR alebo neskoršie. Vozidlo musí byť zaregistrované a musí sa používať v Únii.
- 2.2. Vozidlo musí mať najazdených aspoň 15 000 km alebo byť v prevádzke aspoň 6 mesiacov, podľa toho, čo nastane neskôr, a maximálne 100 000 km alebo 5 rokov, podľa toho, čo nastane skôr.
- 2.2.1. Na účely kontroly IUPR<sub>M</sub> obsahuje skúšobná vzorka iba tie vozidlá, pri ktorých:
  - a) sa nazhromaždilo dostatočné množstvo údajov o prevádzke vozidla pre monitor na účely skúšky.

V prípade monitorov, od ktorých sa vyžaduje plnenie prevádzkového výkonového pomeru monitora a sledovať a nahlasovať údaje o pomere v súlade s bodom 3.6.1 doplnku 1 prílohy XI, dostatočný počet údajov o prevádzke znamená, že menovateľ spĺňa ďalej uvedené kritériá. Aby mohol byť monitor podrobený skúške, musí byť hodnota menovateľa vymedzeného v bodoch 3.3 a 3.5 doplnku 1 prílohy XI rovnaká alebo väčšia ako jedna z týchto hodnôt:

    - i) 75 v prípade monitorov odparovacieho systému, monitorov systému sekundárneho vzduchu a monitorov používajúcich menovateľ zvýšený v súlade s bodom 3.3.2 písm. a), b) alebo c) doplnku 1 prílohy XI (napr. monitory studeného štartu, monitory klimatizačného systému atď.) alebo
    - ii) 25 v prípade monitorov filtrov tuhých častíc a monitorov oxidačných katalyzátorov používajúcich menovateľ zvýšený v súlade s bodom 3.3.2 písm. d) doplnku 1 prílohy XI, alebo
    - iii) 150 v prípade monitorov katalyzátora, kyslíkového snímača, EGR, VVT a monitorov všetkých ostatných komponentov;
  - b) nedochádzalo k neoprávnenému zasahovaniu ani neboli vybavené doplnkovými alebo upravenými dielmi, ktoré by mali za následok nesúlad systému OBD s požiadavkami prílohy XI.
- 2.3. Musí existovať záznam o správnej údržbe vozidla (napr. vozidlo bolo podľa pokynov výrobcu pravidelne servisované).
- 2.4. Vozidlo nesmie vykazovať žiadne známky zlého zaobchádzania (napr. pretekanie, preťaženie, nesprávne tankovanie alebo iné nesprávne použitie) ani iné faktory (napr. neoprávnené zasahovanie), ktoré by mohli ovplyvniť emisné charakteristiky. Zohľadňuje sa aj poruchový kód a informácie o počte najazdených kilometrov uložené v počítači. Vozidlo sa nesmie vybrať na skúšky, ak informácie uložené v počítači ukazujú, že vozidlo bolo v prevádzke po tom, ako bol uložený poruchový kód a nevykonala sa relatívne rýchla oprava.
- 2.5. Na motore alebo vozidle sa nesmeli vykonať žiadne väčšie nepovolené opravy.
- 2.6. Obsah olova a síry vo vzorke paliva z nádrže vozidla spĺňa príslušné normy stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES<sup>(1)</sup> a vozidlo nevykazuje žiadne znaky nesprávneho tankovania. Môžu sa vykonať kontroly vo výfukovom potrubí.
- 2.7. Nesmú existovať žiadne náznaky problémov, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť personálu skúšobného laboratória.
- 2.8. Všetky komponenty systému proti znečisťovaniu životného prostredia na vozidle musia byť v súlade s platným typovým schválením.

(1) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58.

### 3. DIAGNOSTIKA A ÚDRŽBA

Na vozidlách prijatých na skúšanie sa pred meraním výfukových emisií vykonáva, v súlade s postupom stanoveným v bodoch 3.1 až 3.7, diagnostika a všetky potrebné úlohy údržby.

- 3.1. Musia sa vykonať tieto kontroly: kontroly neporušenosti vzduchových filtrov, všetkých hnacích remeňov, hladiny všetkých kvapalín, uzáveru chladiča, všetkých podtlakových hadíc a elektrického vedenia, ktoré súvisia so systémom proti znečisťovaniu životného prostredia; kontroly nesprávneho nastavenia a/alebo neoprávneného zásahu do komponentov zapalovania, dávkovania paliva a zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok. Všetky odchýlky sa musia zaznamenať.
- 3.2. Systém OBD sa kontroluje z hľadiska správneho fungovania. Každý údaj o poruche v pamäti systému OBD sa zaznamenáva a musí sa vykonať potrebná oprava. Ak indikátor funkčnej poruchy OBD zaregistruje funkčnú poruchu v priebehu prekondiciovacieho cyklu, porucha sa môže zistiť a opraviť. Skúška sa môže zopakovať a výsledky tohto opraveného vozidla sa môžu použiť.
- 3.3. Musí sa skontrolovať systém zapalovania a chybné komponenty sa musia vymeniť, napr. zapalovacie sviečky, káble atď.
- 3.4. Musí sa skontrolovať kompresia. Ak je výsledok neuspokojivý, vozidlo sa musí vylúčiť.
- 3.5. Musia sa skontrolovať parametre motora podľa špecifikácií výrobcu a musia sa prípadne nastaviť.
- 3.6. Ak je počet najazdených kilometrov vozidla v rozsahu 800 km (viac alebo menej) ako je určený počet kilometrov na vykonanie plánovanej servisnej údržby, tento servis sa musí vykonať podľa pokynov výrobcu. Bez ohľadu na údaj na počítadle kilometrov sa na žiadosť výrobcu môže vymeniť olejový a vzduchový filter.
- 3.7. Po akceptovaní vozidla sa palivo musí nahradiť príslušným referenčným palivom používaným na skúšanie emisií s výnimkou prípadov, keď výrobca pripúšťa použitie paliva, ktoré je na trhu bežne dostupné.

### 4. SKÚŠANIE V PREVÁDZKE

- 4.1. Keď sa kontrola na vozidle považuje za potrebnú, emisné skúšky sa v súlade s prílohou III vykonávajú na vopred pripravených vozidlách vybraných v súlade s požiadavkami oddielov 2 a 3 tohto doplnku. Táto skúška zahŕňa len meranie emisií množstva častíc pre vozidlá schválené podľa emisných noriem Euro 6 v kategóriách W, X a Y ako sa vymedzuje v tabuľke 1 doplnku 6 prílohy I k tomuto nariadeniu. Dodatočné prekondiciovacie cykly okrem cyklov uvedených v oddiele 5.3 prílohy 4 k predpisu EHK OSN č. 83 budú povolené len v prípade, že sú reprezentatívne pre bežnú jazdu.
- 4.2. Vozidlá vybavené systémom OBD sa môžu kontrolovať z hľadiska správneho prevádzkového fungovania indikácie funkčných porúch atď. v súvislosti s hladinami emisií (napr. limitné hodnoty indikácie funkčných porúch vymedzené v prílohe XI) z hľadiska typovo schválených špecifikácií.
- 4.3. Systém OBD sa môže kontrolovať napríklad z hľadiska prekročenia platných limitných hodnôt emisií bez indikácie funkčnej poruchy, systematického chybného aktivovania indikátora funkčnej poruchy a identifikovanej poruchy alebo zhoršenia stavu komponentov systému OBD.
- 4.4. Ak komponent alebo systém pracuje spôsobom, ktorý nie je v súlade s náležitosťami v osvedčení o typovom schválení a/alebo s informačným balíkom pre takéto typy vozidiel, a takáto odchýlka nebola oprávnená na základe článku 13 ods. 1 alebo 2 smernice 2007/46/ES, bez indikácie funkčnej poruchy systémom OBD, komponent alebo systém sa pred emisnou skúškou nesmie vymeniť, pokiaľ sa nezistilo, že do komponentu alebo systému sa nedovolene zasahovalo, alebo že boli nenáležité použité takým spôsobom, že OBD nezistuje výslednú funkčnú poruchu.

### 5. VYHODNOTENIE VÝSLEDKOV EMISNÝCH SKÚŠOK

- 5.1. Výsledky skúšok sa podrobujú hodnotiacemu postupu v súlade s doplnkom 2.
- 5.2. Výsledky skúšok sa nenásobia faktormi zhoršenia.

### 6. PLÁN NÁPRAVNÝCH OPATRENÍ

- 6.1. Schvaľovací orgán požiada výrobcu o predloženie plánu nápravných opatrení na odstránenie nesúladu, keď:
  - 6.1.1. v prípade výfukových emisií sa zistí, že viac ako jedno vozidlo je zdrojom nadmerných emisií, ktorý spĺňa jednu z týchto podmienok:
    - a) podmienky ustanovené v bode 3.2.3 doplnku 4 k predpisu EHK OSN č. 83 a ak sa schvaľovací orgán a výrobca zhodnú na tom, že nadmerné emisie majú tú istú príčinu, alebo
    - b) podmienky ustanovené v bode 3.2.4 doplnku 4 k predpisu EHK OSN č. 83, ak schvaľovací orgán zistí, že nadmerné emisie majú tú istú príčinu;

- 6.1.2. sú v prípade  $IUPR_M$  konkrétneho monitora M splnené tieto štatistické podmienky v skúšobnej vzorke, ktorej veľkosť sa určuje podľa oddielu 3.5 tejto prílohy:
- a) v prípade vozidiel s osvedčením na pomer v hodnote 0,1 v súlade s bodom 3.1.5 doplnku 1 prílohy XI z údajov zhromaždených z vozidiel aspoň pre jeden monitor M v skúšobnej vzorke vyplýva, že priemerný prevádzkový výkonový pomer je buď nižší ako 0,1, alebo 66 percent alebo viac vozidiel v skúšobnej vzorke má prevádzkový výkonový pomer monitora nižší ako 0,1.
  - b) v prípade vozidiel s osvedčením na úplné pomery v súlade s bodom 3.1.4 doplnku 1 prílohy XI z údajov zhromaždených z vozidiel aspoň pre jeden monitor M v skúšobnej vzorke vyplýva, že priemerný prevádzkový výkonový pomer v skúšobnej vzorke je buď nižší ako hodnota  $Test_{min}(M)$ , alebo že 66 percent alebo viac vozidiel v skúšobnej vzorke má prevádzkový výkonový pomer nižší ako  $Test_{min}(M)$ .
- Hodnota  $Test_{min}(M)$  je:
- i) 0,230 ak sa vyžaduje, aby mal monitor M prevádzkový pomer vo výške 0,26;
  - ii) 0,460 ak sa vyžaduje, aby mal monitor M prevádzkový pomer vo výške 0,52;
  - iii) 0,297 ak sa vyžaduje, aby mal monitor M prevádzkový pomer vo výške 0,336,
- podľa bodu 3.1.4 doplnku 1 prílohy XI.
- 6.2. Plán nápravných opatrení musí byť predložený orgánu vykonávajúcemu typové schvaľovanie najneskôr 60 pracovných dní odo dňa oznámenia uvedeného v oddiele 6.1. Orgán vykonávajúci typové schvaľovanie do 30 pracovných dní deklaruje svoj súhlas alebo nesúhlas s plánom nápravných opatrení. No ak výrobca môže ku spokojnosti príslušného schvaľovacieho orgánu preukázať, že na vyšetrenie nesúladu s cieľom predložiť plán nápravných opatrení je potrebný dlhší čas, povoľuje sa predĺženie.
- 6.3. Nápravné opatrenia musia platiť pre všetky vozidlá, ktoré pravdepodobne majú rovnaký nedostatok. Musí sa posúdiť, či je potrebné zmeniť a doplniť dokumenty typového schválenia.
- 6.4. Výrobca poskytne kópiu všetkých oznámení týkajúcich sa plánu nápravných opatrení a tiež vedie záznamy o akciách zvolávania vozidiel a pravidelne predkladá schvaľovaciemu orgánu správy o stave opatrení.
- 6.5. Plán nápravných opatrení musí zahŕňať požiadavky uvedené v bodoch 6.5.1 až 6.5.11. Výrobca musí označiť plán nápravných opatrení osobitným identifikačným názvom alebo číslom.
- 6.5.1. Opis každého typu vozidla musí byť zahrnutý do plánu nápravných opatrení.
- 6.5.2. Opis osobitných úprav, zmien, opráv, náprav, korekcií, nastavení alebo iných zmien, ktoré sa majú urobiť s cieľom zosúladiť vozidlá vrátane stručného prehľadu údajov a technických štúdií, ktoré podporujú rozhodnutie výrobcu, pokiaľ ide o príslušné opatrenia, ktoré sa majú prijať v záujme odstránenia nesúladu.
- 6.5.3. Opis metódy, ktorou výrobca informuje majiteľov vozidiel.
- 6.5.4. Opis riadnej údržby alebo používania, ak existuje, ktoré výrobca ustanovuje ako podmienku oprávnenosti na opravu podľa plánu nápravných opatrení, a vysvetlenie dôvodov výrobcu na uloženie ľubovoľnej takejto podmienky. Nesmú sa uložiť žiadne podmienky údržby alebo používania, kým preukázateľne nesúvisia s nesúladom a nápravnými opatreniami.
- 6.5.5. Opis postupu, ktorý majú majitelia vozidiel použiť, aby sa korigoval nesúlad. Tento opis zahŕňa dátum, po ktorom sa môžu vykonať nápravné opatrenia, odhadovaný čas, ktorý potrebuje dielňa na vykonanie opráv, a údaj o mieste, kde sa môžu vykonať. Oprava sa vykoná účelne, v primeranej dobe po predvedení vozidla.
- 6.5.6. Kópia informácií predložených vlastníčkovi vozidla.
- 6.5.7. Stručný opis systému, ktorý výrobca používa na zaistenie dostatočnej zásoby komponentov alebo systémov na vykonanie opravných opatrení. Musí sa uviesť, kedy sa uskutoční príslušná dodávka komponentov alebo systémov, aby sa opatrenie začalo realizovať.
- 6.5.8. Kópia všetkých pokynov, ktoré majú byť zaslané osobám, ktoré vykonávajú opravu.
- 6.5.9. Opis vplyvu navrhovaných nápravných opatrení na emisie, spotrebu paliva, jazdnú spôsobilosť a bezpečnosť každého typu vozidla, na ktoré sa vzťahuje plán nápravných opatrení, s údajmi, technickými štúdiami atď., ktoré podporujú tieto závery.
- 6.5.10. Akékoľvek iné informácie, správy alebo údaje, o ktorých môže orgán vykonávajúci typové schvaľovanie odôvodnene rozhodnúť, že sú nevyhnutné na ohodnotenie plánu nápravných opatrení.
- 6.5.11. Ak plán nápravných opatrení zahŕňa zvolávaciu akciu, musí sa orgánu vykonávajúcemu typové schvaľovanie predložiť opis metódy záznamu opravy. Ak sa použije značka, musí sa predložiť jej vzor.

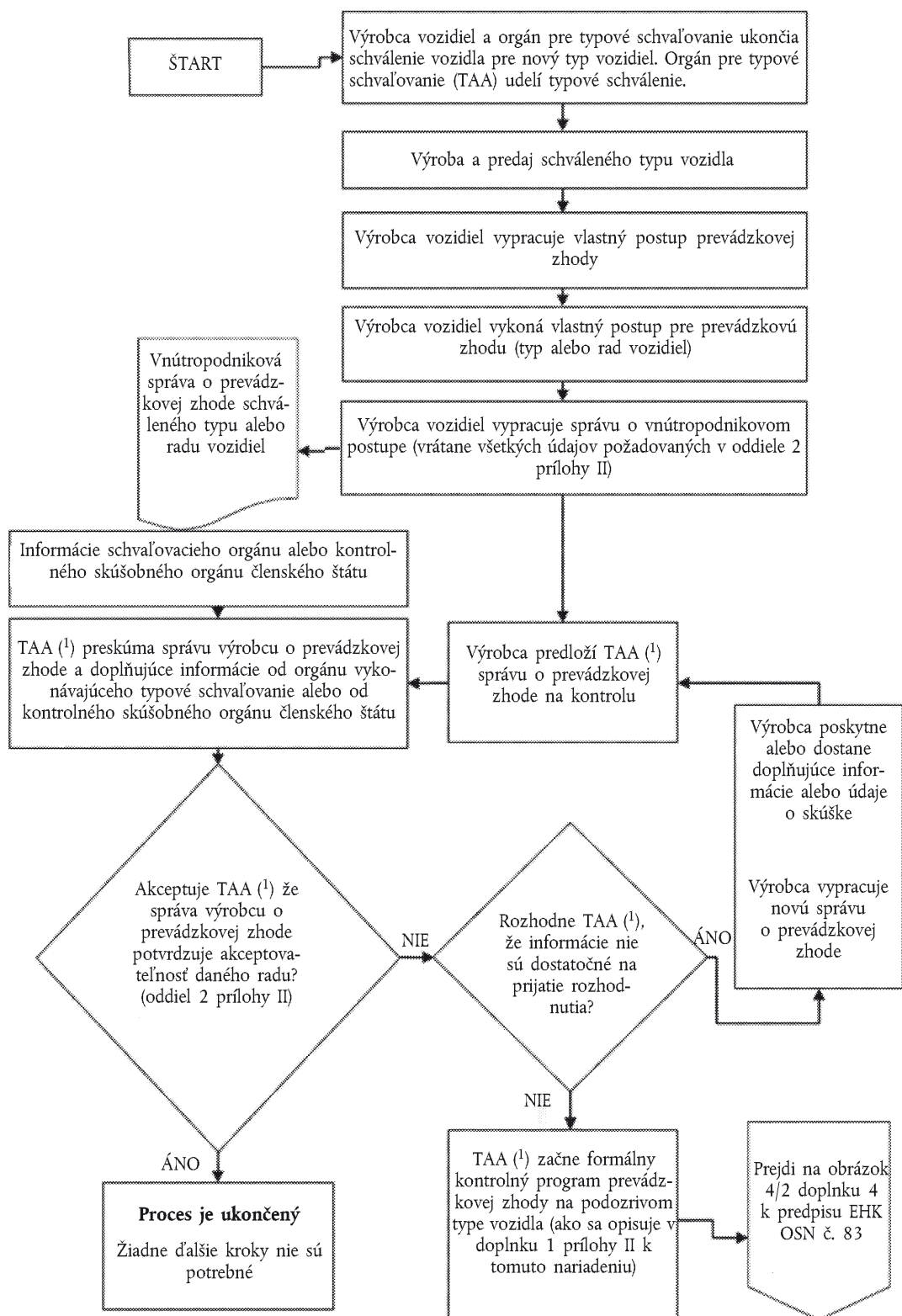
- 6.6. Výrobca môže byť požiadaný, aby vykonal náležite koncipované a potrebné skúšky komponentov a vozidiel, ktoré budú zahŕňať navrhovanú zmenu, opravu alebo úpravu, a tak preukázal efektívnosť zmeny, opravy alebo úpravy.
  - 6.7. Výrobca je zodpovedný za uchovávanie záznamov o každom zvolanom alebo opravenom vozidle a o dielni, v ktorej sa vykonali opravy. Orgán vykonávajúci typové schvaľovanie má na požiadanie prístup k záznamom za obdobie 5 rokov od uskutočnenia plánu nápravných opatrení.
  - 6.8. Oprava a úprava alebo doplnenie nového vybavenia sa zaznamenáva do osvedčenia, ktoré výrobca odovzdáva majiteľovi vozidla.
-

## Doplnok 2

**Štatistický postup na skúšanie zhody v prevádzke**

1. Tento postup sa používa na overovanie požiadaviek na zhodu v prevádzke pre skúšku typu 1. Používa sa uplatniteľná štatistická metóda stanovená v prílohe 4 k predpisu EHK OSN č. 83 s výnimkami opísanými v bodoch 2 až 9 tohto doplnku.
2. Poznámka 1 sa neuplatňuje.
3. Bod 3.2 sa rozumie takto:  
Vozidlo sa považuje za zdroj nadmerných emisií, ak sú splnené podmienky uvedené v bode 3.2.2.
4. Bod 3.2.1 sa neuplatňuje.
5. V bode 3.2.2 sa odkaz na riadok B tabuľky v bode 5.3.1.4 rozumie ako odkaz na tabuľku 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 5 a na tabuľku 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 6.
6. V bodoch 3.2.3.2.1 a 3.2.4.2 sa odkaz na odsek 6 doplnku 3 rozumie ako odkaz na oddiel 6 doplnku 1 prílohy II k tomuto nariadeniu.
7. V poznámkach 2 a 3 sa odkaz na riadok A tabuľky v bode 5.3.1.4 rozumie ako odkaz na tabuľku 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 5 a na tabuľku 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 6.
8. V bode 4.2. sa odkaz na bod 5.3.1.4 rozumie ako odkaz na tabuľku 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 5 a na tabuľku 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 pre vozidlá Euro 6.
9. Obrázok 4/1 sa nahrádza takto:

,Obrázok 4/1



(1) V tomto prípade TAA znamená schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie v súlade s týmto nariadením.

## Doplnok 3

**Zodpovednosť za zhodu v prevádzke**

1. Proces kontroly zhody v prevádzke je ilustrovaný na obrázku 1.
2. Výrobca zhromažďuje všetky informácie potrebné na splnenie požiadaviek tejto prílohy. Schvaľovací orgán môže zohľadniť aj informácie z kontrolných programov.
3. Schvaľovací orgán vykonáva všetky postupy a skúšky potrebné na to, aby sa zabezpečilo splnenie požiadaviek, ktoré sa týkajú zhody v prevádzke (fázy 2 až 4).
4. V prípade rozporov alebo nezrovnalostí v posudzovaní dodaných informácií schvaľovací orgán žiada o vysvetlenie technickú službu, ktorá vykonala skúšku typového schválenia.
5. Výrobca stanovuje a realizuje plán nápravných opatrení. Tento plán schvaľuje pred jeho realizáciou schvaľovací orgán (fáza 5).

Obrázok 1

**Ilustrácia procesu zhody v prevádzke**