II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 64/2012

z 23. januára 2012,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 582/2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI)

(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. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES [1], a najmä na jeho článok 4 ods. 3, článok 5 ods. 4, článok 6 ods. 2 a článok 12,

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) [2], a najmä na jej článok 39 ods. 7,

keďže:

(1) V nariadení (ES) č. 595/2009 sa zavádzajú spoločné technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a náhradných dielov, pokiaľ ide o ich emisie, a ustanovujú sa pravidlá pre zhodu v prevádzke, životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania, palubné diagnostické systémy (OBD), meranie spotreby paliva a dostupnosť informácií o opravách a údržbe vozidiel.

(2) V súlade s článkom 3 ods. 15 nariadenia Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES [3], vozidlá a motory sa majú typovo schvaľovať v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami až po prijatí postupov merania počtu PM podľa prílohy I k nariadeniu (ES) č. 595/2009, akýchkoľvek osobitných ustanovení týkajúcich sa motorov s viacnásobným nastavením, ktoré sú potrebné, a ustanovení vykonávajúcich článok 6 nariadenia (ES) č. 595/2009. Preto je vhodné zmeniť a doplniť nariadenie (EÚ) č. 582/2011 s cieľom zahrnúť tieto požiadavky.

(3) V súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 595/2009 sa články 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na emisie z ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel [4] uplatňujú *mutatis mutandis*. Preto je vhodné, aby sa v tomto nariadení prevzali ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe uvedené v nariadení (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacích predpisoch. Tieto ustanovenia však treba prispôsobiť s cieľom zohľadniť osobitosti ťažkých úžitkových vozidiel.

(4) Predovšetkým je vhodné prijať osobitné postupy pre prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel v súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 595/2009 v prípade viacstupňového typového schválenia. Tak isto je vhodné prijať osobitné požiadavky a postupy pre prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel v prípade zákazníckych úprav a malovýroby. A nakoniec je vhodné uviesť odkaz na osobitné normy pre preprogramovanie vypracované pre ťažké úžitkové vozidlá.

[1] Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1.
[2] Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.
[3] Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1.
[4] Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

(5) Uplatňovanie ustanovení o prístupe k informáciám o opravách a údržbe môže z krátkodobého hľadiska priveľmi zaťažovať výrobcov vozidiel vzhľadom na určité systémy, ktoré sú prevzaté zo starších typov vozidiel do nových typov vozidiel. Preto je vhodné zaviesť určité obmedzené odchýlky od všeobecných ustanovení o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel.

(6) Ustanovenia o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel na účely návrhu a výroby automobilového vybavenia pre vozidlá na alternatívne palivá by sa mali stanoviť po tom, ako bude možné typové schválenie tohto vybavenia.

(7) V súlade so smernicou Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve [1] majú zariadenia na obmedzovanie rýchlosti inštalovať dielne alebo orgány schválené členskými štátmi. V súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave [2] môžu záznamové zariadenia v motorových vozidlách kalibrovať iba schválené dielne. Preto je vhodné vyňať z ustanovení o prístupe k informáciám o opravách a údržbe informácie týkajúce sa preprogramovania riadiacich jednotiek pre zariadenia na obmedzenie rýchlosti a záznamové zariadenia.

(8) Nariadenie (EÚ) č. 582/2011 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(9) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 582/2011 sa mení a dopĺňa takto:

1. Do článku 2 sa pridávajú tieto body 42, 43 a 44:

„42. ‚zákaznícka úprava' znamená akúkoľvek zmenu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky uskutočnenú na osobitnú žiadosť zákazníka a podliehajúcu schváleniu;

43. ‚informácie o systéme OBD vozidla' sú informácie týkajúce sa palubného diagnostického systému pre akýkoľvek elektronický systém vo vozidle;

44. ‚prevzatý systém' je systém podľa definície v článku 3 ods. 23 smernice 2007/46/ES prevzatý zo staršieho typu vozidla do nového typu vozidiel."

2. Vkladajú sa tieto články 2a až 2 h:

„Článok 2a

Prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla

1. Výrobcovia zavedú potrebné mechanizmy a postupy v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 595/2009 a prílohy XVII k tomuto nariadeniu s cieľom zabezpečiť, aby bol k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla ľahký a rýchly prístup prostredníctvom webových stránok používajúcich štandardizovaný formát a zároveň, aby bol tento prístup nediskriminačný v porovnaní s ustanoveniami týkajúcimi sa autorizovaných predajcov a opravovní alebo s prístupom, ktorý im bol udelený. Výrobcovia okrem toho sprístupnia nezávislým prevádzkovateľom a autorizovaným predajcom a opravovniam vzdelávacie materiály.

2. Schvaľovacie orgány udeľujú typové schválenie až po tom, ako dostanú od výrobcu osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla.

3. Osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla slúži ako dôkaz súladu s článkom 6 nariadenia (ES) č. 595/2009.

4. Osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla sa zostavuje v súlade so vzorom uvedeným v doplnku 1 k prílohe XVII.

5. Informácie o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla obsahujú:

a) jednoznačnú identifikáciu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, za ktoré zodpovedá výrobca;

b) servisnú príručku vrátane záznamov o opravách a údržbe;

c) technické príručky;

d) informácie o komponentoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);

[1] Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.
[2] Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

e) schémy zapojenia;

f) diagnostické poruchové kódy vrátane osobitných kódov výrobcu;

g) kalibračné identifikačné číslo softvéru platné pre typ vozidla;

h) informácie týkajúce sa značkových nástrojov a zariadení a poskytované a doručované pomocou nich;

i) informácie o zaznamenávaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach;

j) štandardné pracovné jednotky alebo časové obdobia pre úlohy opravy a údržby, ak sa priamo alebo prostredníctvom tretej osoby sprístupnia autorizovaným predajcom a opravovniam výrobcu;

k) v prípade viacstupňového typového schválenia, informácie požadované podľa článku 2b.

6. Autorizované predajne alebo opravovne v rámci distribučného systému daného výrobcu vozidiel sa na účely tohto nariadenia považujú za nezávislých prevádzkovateľov, pokiaľ poskytujú služby opravy alebo údržby vozidiel, ktoré nevykonávajú ako členovia distribučného systému daného výrobcu vozidiel.

7. Informácie o opravách a údržbe vozidiel sú dostupné vždy, s výnimkou prípadov údržby informačného systému.

8. Na účely výroby a údržby náhradných dielov alebo dielov na údržbu a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú informácie o príslušných systémoch OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi alebo opravárovi komponentov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.

9. Výrobca následne zmení a doplní informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na jeho webovej stránke v rovnakom čase, v akom ich sprístupní autorizovaným opravovniam.

10. Ak sa záznamy o opravách a údržbe vedú v centrálnej databáze výrobcu vozidla alebo v jeho mene, nezávislé opravovne, ktoré boli schválené a autorizované podľa požiadaviek oddielu 2.2 prílohy XVII, majú takisto prístup k takýmto záznamom bezplatne a za rovnakých podmienok ako autorizované opravovne, aby mohli vkladať informácie o opravách a údržbe, ktoré vykonali.

11. Výrobca sprístupní osobám, ktoré prejavili záujem, tieto informácie:

a) relevantné informácie s cieľom umožniť vývoj náhradných súčiastok, ktoré majú rozhodujúci význam pre správne fungovanie systému OBD;

b) informácie, ktoré umožnia vývoj generických diagnostických nástrojov.

Na účely písmena a) prvého pododseku vývoj náhradných komponentov nie je obmedzený:

a) nedostupnosťou potrebných informácií;

b) technickými požiadavkami týkajúcimi sa stratégií indikácie funkčnej poruchy, ak sú prekročené prahové hodnoty OBD, alebo ak tento systém nie je schopný plniť základné monitorovacie požiadavky tohto nariadenia na systém OBD;

c) osobitnými úpravami týkajúcimi sa nakladania s informáciami o systéme OBD s cieľom zabezpečiť nezávislú prevádzku vozidla na benzínový alebo plynový pohon;

d) typovým schválením vozidiel poháňaných palivovým plynom, ktoré majú niekoľko menších nedostatkov.

Na účely písmena b) prvého pododseku, ak výrobcovia vo svojich sieťach, ktoré sú oprávnení prevádzkovať, používajú diagnostické a skúšobné nástroje v súlade s normou ISO 22900 Modulárne komunikačné rozhranie vozidla (MVCI) a normou ISO 22901 Otvorená výmena diagnostických údajov (ODX), súbory ODX sú dostupné nezávislým prevádzkovateľom prostredníctvom webovej stránky výrobcu.

Článok 2b

Viacstupňové typové schválenie

1. V prípade viacstupňového typového schválenia definovaného v článku 3 ods. 7 smernice 2007/46/ES je za poskytnutie prístupu k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla zodpovedný konečný výrobca, pokiaľ ide o jeho stupeň (stupne) a prepojenie k predchádzajúcemu(-im) stupňu(-ňom).

Okrem toho, konečný výrobca na svojej webovej stránke poskytuje nezávislým prevádzkovateľom tieto informácie:

a) internetovú adresu výrobcu(-cov) zodpovedných za predchádzajúci(-ce) stupeň(-ne);

b) názov a adresu všetkých výrobcov zodpovedných za predchádzajúci(-ce) stupeň(-ne);

c) číslo(-a) typového schválenia predchádzajúceho(-cich) stupňa(-ňov);

d) číslo motora.

2. Každý výrobca zodpovedný za určitý stupeň alebo určité stupne typového schválenia zodpovedá za poskytnutie prístupu k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla, ktoré sa týkajú stupňa(-ňov) typového schválenia, za ktoré je zodpovedný, na svojej webovej stránke a prepojenia k predchádzajúcemu(-cim) stupňu(-ňom).

3. Výrobca zodpovedný za určitý stupeň alebo stupne typového schválenia poskytuje výrobcovi zodpovednému za nasledujúci stupeň tieto informácie:

a) osvedčenie o zhode týkajúce sa stupňa(-ňov), za ktorý(-ré) je zodpovedný;

b) osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla vrátane jeho dodatkov;

c) číslo typového schválenia zodpovedajúce stupňu(-ňom), za ktorý(-ré) je zodpovedný;

d) dokumenty uvedené pod písmenami a), b) a c), ktoré poskytuje(-ú) výrobca(-ovia) zapojený(-í) do predchádzajúceho(-ich) stupňa(-ov).

Každý výrobca oprávni výrobcu zodpovedného za nasledujúci stupeň, aby poskytnuté dokumenty odovzdal výrobcom zodpovedným za všetky nasledujúce stupne a posledný stupeň.

Okrem toho, výrobca zodpovedný za určitý stupeň alebo stupne typového schválenia na zmluvnom základe:

a) poskytne výrobcovi zodpovednému za ďalší stupeň prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla a informáciám o rozhraní zodpovedajúcom konkrétnemu(-ym) stupňu(-om), za ktorý(-é) je zodpovedný;

b) na požiadanie poskytne výrobcovi zodpovednému za nasledujúci stupeň typového schválenia prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla a informáciám o rozhraní zodpovedajúcom konkrétnemu(-ym) stupňu(-om), za ktorý(-é) je zodpovedný.

4. Výrobca vrátane konečného výrobcu môže účtovať poplatky v súlade s článkom 2f len za konkrétny(-e) stupeň(-ne), za ktorý(-é) je zodpovedný.

Výrobca vrátane konečného výrobcu neúčtuje poplatky za poskytovanie informácií o adrese webovej stránky alebo kontaktných údajoch ktoréhokoľvek iného výrobcu.

Článok 2c

Zákaznícke úpravy

1. Odchylne od článku 2a, ak je počet systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú predmetom osobitnej zákazníckej úpravy, nižší ako celkovo 250 jednotiek vyrobených na celom svete, informácie pri zákazníckej úprave o opravách a údržbe sa poskytujú ľahko dostupným a rýchlym spôsobom a nediskriminačne v porovnaní s ustanoveniami týkajúcimi sa autorizovaných predajcov a opravovní alebo prístupom, ktorý sa im udeľuje.

Pri kontrole a preprogramovaní elektronických riadiacich jednotiek súvisiacich so zákazníckou úpravou výrobca sprístupní príslušné značkové špecializované diagnostické nástroje alebo skúšobné zariadenie nezávislým prevádzkovateľom tak, ako ich poskytuje autorizovaným opravovniam.

Zákaznícke úpravy sú uvedené na webovej stránke s informáciami výrobcu o opravách a údržbe a uvádzajú sa v osvedčení o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla v čase typového schválenia.

2. Ak je do 31. decembra 2015 počet systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú predmetom osobitnej zákazníckej úpravy, na celom svete vyšší ako 250 jednotiek, výrobca sa môže odchýliť od povinnosti podľa článku 2a poskytnúť prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla s použitím štandardizovaného formátu. Ak výrobca využije túto odchýlku, poskytne prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla ľahko dostupným a rýchlym spôsobom a nediskriminačne v porovnaní s ustanoveniami týkajúcimi sa autorizovaných predajcov a opravovní alebo prístupom, ktorý sa im udeľuje.

3. Výrobcovia sprístupnia príslušné značkové špecializované diagnostické nástroje alebo skúšobné zariadenie na kontrolu zákaznícky upravených systémov, komponentov alebo technických jednotiek nezávislým prevádzkovateľom prostredníctvom predaja alebo prenájmu.

4. Výrobca v osvedčení o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla v čase typového schválenia uvedie zákaznícke úpravy, pri ktorých sa odchyľuje od povinnosti podľa článku 2a poskytnúť prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla v štandardizovanom formáte, a každú elektronickú riadiacu jednotku, ktorá s nimi súvisí.

Tieto zákaznícke úpravy a všetky elektronické riadiace jednotky, ktoré s nimi súvisia, sú uvedené aj na webovej stránke výrobcu s informáciami o opravách a údržbe.

Článok 2d

Malovýrobcovia

1. Odchylne od článku 2a výrobcovia, ktorých celosvetová ročná výroba typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka toto nariadenie, je nižšia ako 250 jednotiek, poskytnú prístup k informáciám o opravách a údržbe ľahko dostupným a rýchlym spôsobom a nediskriminačne v porovnaní s ustanoveniami týkajúcimi sa autorizovaných predajcov a opravovní alebo prístupu, ktorý sa im udeľuje.

2. Vozidlo, systém, komponent a samostatná technická jednotka, ktorých sa týka odsek 1, sú uvedené na webovej stránke výrobcu s informáciami o opravách a údržbe.

3. Schvaľovací orgán informuje Komisiu o každom typovom schválení udelenom malovýrobcom.

Článok 2e

Prevzaté systémy

1. Pokiaľ ide o prevzaté systémy uvedené v doplnku 3 k prílohe XVII, výrobcovia sa do 30. júna 2016 môžu odchyľovať od povinnosti preprogramovať elektronické riadiace jednotky v súlade s normami uvedenými v prílohe XVII.

Táto odchýlka je uvedená v osvedčení o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla v čase typového schválenia.

Systémy, v ktorých sa výrobca odchyľuje od povinnosti preprogramovať elektronické riadiace jednotky v súlade s normami uvedenými v prílohe XVII, sú uvedené na jeho webovej stránke s informáciami o opravách a údržbe.

2. Pri údržbe a preprogramovaní elektronických riadiacich jednotiek v prevzatých systémoch, u ktorých sa výrobca odchyľuje od povinnosti preprogramovať elektronické riadiace jednotky v súlade s normami uvedenými v prílohe XVII, výrobcovia zabezpečia, aby si nezávislí prevádzkovatelia mohli príslušný značkový nástroj alebo zariadenie kúpiť alebo prenajať.

Článok 2f

Poplatky za informácie o opravách a údržbe vozidiel

1. Výrobcovia môžu vyberať zodpovedajúce a primerané poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

Na účely prvého pododseku sa poplatok považuje za neodôvodnený alebo neprimeraný, ak odrádza od prístupu k informáciám tým, že neberie do úvahy rozsah, do akého ho nezávislý prevádzkovateľ využíva.

2. Výrobcovia sprístupňujú informácie o opravách a údržbe vozidiel vrátane transakčných služieb, ako je preprogramovanie alebo technická pomoc, denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za prístup k týmto informáciám sa líšia v závislosti od časového obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje.

Okrem prístupu na určitý čas môžu výrobcovia ponúknuť prístup pre transakcie, pri ktorom sa poplatky účtujú za jednotlivé transakcie a nie za čas, na ktorý je udelený prístup. Ak výrobcovia ponúknu oba systémy prístupu, nezávislí prevádzkovatelia si vyberú systém prístupu, ktorý uprednostňujú, buď na určitý čas, alebo pre transakcie.

Článok 2g

Plnenie záväzkov týkajúcich sa prístupu k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel

1. Schvaľovací orgán môže kedykoľvek, či už z vlastnej iniciatívy, na základe sťažnosti, alebo na základe posúdenia technickej služby skontrolovať, či výrobca dodržiava nariadenie (ES) č. 595/2009, toto nariadenie a podmienky osvedčenia o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel.

2. Ak schvaľovací orgán zistí, že výrobca si neplní povinnosti súvisiace s prístupom k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel, schvaľovací orgán, ktorý udelil príslušné typové schválenie, urobí vhodné opatrenia na nápravu situácie.

Tieto opatrenia môžu zahŕňať odňatie alebo pozastavenie typového schválenia, pokuty alebo iné opatrenia prijaté v súlade s článkom 11 nariadenia (ES) č. 595/2009.

3. Schvaľovací orgán prikročí ku kontrole s cieľom overiť, či výrobca plní povinnosti týkajúce sa prístupu k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel, ak nezávislý prevádzkovateľ alebo obchodné združenie zastupujúce nezávislých prevádzkovateľov podá schvaľovaciemu orgánu sťažnosť.

4. Pri vykonávaní auditu môže schvaľovací orgán požiadať technickú službu alebo iného nezávislého experta, aby vykonali hodnotenie s cieľom overiť, či sú tieto záväzky splnené.

Článok 2h

Fórum o prístupe k informáciám o vozidlách

Rozsah uplatňovania činností vykonávaných fórom o prístupe k informáciám o vozidle zriadeným v súlade s článkom 13 ods. 9 nariadenia Komisie (ES) č. 692/2008 (*) sa rozširuje na vozidlá, ktorých sa týka nariadenie (ES) č. 595/2009.

Na základe dôkazu o úmyselnom alebo neúmyselnom zneužití informácií o systéme OBD, opráv a údržby vozidla fórum odporučí Komisii opatrenia na zabránenie takéhoto zneužitia informácií.

_____

(*) Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.“

3. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Na získanie typového schválenia ES systému motora alebo radu motorov ako samostatnej technickej jednotky, typového schválenia ES vozidla so schváleným systémom motora, pokiaľ ide o emisie a informácie o oprave a údržbe, alebo typového schválenia ES vozidla, pokiaľ ide o emisie a informácie o oprave a údržbe vozidla výrobca, v súlade s ustanoveniami prílohy I, preukáže, že vozidlo alebo systémy motora sa podrobujú skúškam a spĺňajú požiadavky uvedené v článkoch 4 a 14 a v prílohách III až VIII, X, XIII, XIV a XVII. Výrobca tiež zabezpečí zhodu s technickými parametrami referenčných palív uvedenými v prílohe IX.“

b) Vkladajú sa tieto odseky 1a, 1b a 1c:

„1a. Ak informácie o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla nie sú dostupné alebo nezodpovedajú článku 6 nariadenia (ES) č. 595/2009, článku 2a a prípadne článkom 2b, 2c a 2d tohto nariadenia a prílohe XVII k tomuto nariadeniu v čase podania žiadosti o typové schválenie, výrobca poskytne tieto informácie do šiestich mesiacov od príslušného dátumu stanoveného v článku 8 ods. 1 nariadenia (ES) č. 595/2009 alebo do šiestich mesiacov od dátumu typového schválenia, podľa toho, ktorý dátum je neskorší.

1b. Povinnosti poskytnúť informácie v rámci lehôt určených v odseku 1a sa uplatňujú, iba ak sa vozidlo po typovom schválení umiestni na trh.

Ak je vozidlo umiestnené na trhu viac ako šesť mesiacov po typovom schválení, informácie sa poskytujú k dátumu, keď bolo vozidlo umiestnené na trh.

1c. Schvaľovací orgán môže predpokladať, že výrobca zaviedol vyhovujúce mechanizmy a postupy, pokiaľ ide o prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla na základe vystaveného osvedčenia o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla za predpokladu, že nebola podaná žiadna sťažnosť a že výrobca poskytne osvedčenie v rámci lehoty stanovenej v odseku 1a.

Ak nie je osvedčenie o súlade poskytnuté v uvedenej lehote, schvaľovací orgán prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu.“

c) Odsek 15 sa vypúšťa.

4. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„Článok 5

Žiadosť o typové schválenie ES systému motora alebo radu motorov ako samostatnej technickej jednotky, pokiaľ ide o a prístup k informáciám o opravách a údržbe“;

b) v odseku 4 sa písmeno g) nahrádza takto:

„g) osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla;“.

5. Názov článku 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Správne ustanovenia pre typové schválenie ES systému motora alebo radu motorov ako samostatnej technickej jednotky, pokiaľ ide o emisie a prístup k informáciám o opravách a údržbe“.

6. V článku 7 ods. 4 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla;“.

7. V článku 14 ods. 1 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) požiadavky v súvislosti s preukazovacou skúškou PEMS pri typovom schválení a akékoľvek ďalšie požiadavky v súvislosti s mimocyklovými skúškami vozidla v prevádzke ustanovenými v tomto nariadení;“.

8. V článku 15 ods. 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Výrobca zabezpečí, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania určené na montáž do systémov motorov s typovým schválením ES alebo vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 595/2009, dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v súlade s požiadavkami tohto článku a článkov 1a, 16 a 17.“

9. V článku 16 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Výrobca predloží osvedčenie o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla.“

10. Prílohy I, II, III, VI, X, XI a XIII sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

11. Dopĺňa sa nová príloha XVII, ktorej znenie je uvedené v prílohe II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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 23. januára 2012.

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

Prílohy I, II, III, VI, X, XI a XIII k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011 sa menia a dopĺňajú takto:

1. Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 1.2 sa nahrádza takto:

„1.2. Požiadavky na obmedzené typové schválenie rozsahu palív v prípade zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo LPG

Obmedzené typové schválenie kategórie palív sa udeľuje na základe požiadaviek uvedených v bodoch 1.2.1 až 1.2.2.2.“

b) Bod 5.3.3 sa nahrádza takto:

„5.3.3. Zhoda ECU signálu krútiaceho momentu s požiadavkami bodov 5.2.2 a 5.2.3 sa preukazuje pri určovaní výkonu motora podľa prílohy XIV a pri vykonávaní skúšky WHSC podľa prílohy III a laboratórnych mimocyklových skúšok pri typovom schválení v súlade s oddielom 6 prílohy VI.“

c) Za bod 5.3.3 sa vkladá tento bod 5.3.3.1:

„5.3.3.1. Zhoda ECU signálu krútiaceho momentu s požiadavkami bodov 5.2.2 a 5.2.3 sa preukazuje pre každý motor radu motorov pri určovaní výkonu motora podľa prílohy XIV. Na tento účel sa vykonávajú dodatočné merania v niekoľkých prevádzkových bodoch čiastočného zaťaženia a otáčok motora (napríklad v režimoch WHSC a v niektorých ďalších náhodne vybraných bodoch).“

d) V doplnku 4 sa do vzoru informačného dokumentu vkladá táto časť 3:

„ČASŤ 3

PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDLA

16.	PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDLA
16.1.	Adresa hlavnej webovej stránky na prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla
16.1.1.	Dátum, od ktorého je táto webová stránka dostupná (najneskôr 6 mesiacov od dátumu udelenia typového schválenia)
16.2.	Podmienky prístupu na túto webovú stránku
16.3.	Formát, v akom budú informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na tejto webovej stránke“

e) V doplnku 5 v dodatku k osvedčeniu o typovom schválení ES sa za bod 1.4.3 vkladá tento bod 1.4.4:

„1.4.4. *Skúška preukázania PEMS*

Tabuľka 6a

Skúška preukázania PEMS

Typ vozidla (napr. M_3, N_3 a použitie napr. tuhé alebo kĺbové nákladné auto, mestský autobus)						
Opis vozidla (napr. model vozidla, prototyp)						
Výsledky kladných – záporných rozhodnutí ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	Hmotnosť PM
Faktor zhody pracovného okna						
Faktor zhody okna hmotnosti CO_2						

Informácie o ceste	V meste	Mimo mesta	Na diaľnici
Časový podiel cesty charakterizovanej prevádzkou v meste, mimo mesta a na diaľnici podľa opisu v bode 4.5 prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011			
Časový podiel cesty charakterizovanej zrýchľovaním, spomaľovaním, jazdením stálou rýchlosťou a státím podľa opisu v bode 4.5.5 prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011			

	Minimálne	Maximálne
Pracovné okno pri priemernom výkone (%)		
Trvanie okna hmotnosti CO_2 (s)		
Pracovné okno: percento platných okien		
Okno hmotnosti CO_2: percento platných okien		
Pomer konzistentnosti spotreby paliva“		

f) V doplnku 7 v dodatku k osvedčeniu o typovom schválení ES sa za bod 1.4.3 vkladá tento bod 1.4.4:

„1.4.4. *Skúška preukázania PEMS*

Tabuľka 6a

Skúška preukázania PEMS

Typ vozidla (napr. M_3, N_3 a použitie napr. tuhé alebo kĺbové nákladné auto, mestský autobus)						
Opis vozidla (napr. model vozidla, prototyp)						
Výsledky kladných – záporných rozhodnutí ([7])	CO	THC	NMHC	CH_4	NO_x	Hmotnosť PM
Faktor zhody pracovného okna						
Faktor zhody okna hmotnosti CO_2						

Informácie o ceste	V meste	Mimo mesta	Na diaľnici
Časový podiel cesty charakterizovanej prevádzkou v meste, mimo mesta a na diaľnici podľa opisu v bode 4.5 prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011			
Časový podiel cesty charakterizovanej zrýchľovaním, spomaľovaním, jazdením stálou rýchlosťou a státím podľa opisu v bode 4.5.5 prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011			

	Minimálne	Maximálne
Pracovné okno pri priemernom výkone (%)		
Trvanie okna hmotnosti CO_2 (s)		
Pracovné okno: percento platných okien		
Okno hmotnosti CO_2: percento platných okien		
Pomer konzistentnosti spotreby paliva“		

2. Príloha II sa mení a dopĺňa takto:

a) V bode 10.1.12 sa pridávajú tieto body 10.1.12.5.1 až 10.1.12.5.5:

„10.1.12.5.1. Výsledky lineárnej regresie opísané v bode 3.2.1 doplnku 1 k tejto prílohe vrátane sklonu regresnej priamky m, koeficientu určenia r^2 a priesečníka b osi y regresnej priamky.

10.1.12.5.2. Výsledok kontroly konzistencie údajov ECU podľa bodu 3.2.2 doplnku 1 k tejto prílohe.

10.1.12.5.3. Výsledok kontroly konzistencie spotreby paliva špecifickej pre brzdenie podľa bodu 3.2.3 doplnku 1 k tejto prílohe vrátane vypočítanej spotreby paliva špecifickej pre brzdenie a pomeru spotreby paliva špecifickej pre brzdenie vypočítanej z merania PEMS a deklarovanej spotreby paliva špecifickej pre brzdenie pre skúšku WHTC.

10.1.12.5.4. Výsledok kontroly konzistencie počítadla kilometrov podľa bodu 3.2.4 doplnku 1 k tejto prílohe.

10.1.12.5.5. Výsledok kontroly konzistencie tlaku okolitého prostredia podľa bodu 3.2.5 doplnku 1 k tejto prílohe.“

b) V doplnku 1 sa za bod 4.3.1 vkladajú tieto body 4.3.1.1, 4.3.1.2 a 4.3.1.3:

„4.3.1.1. Ak je percentuálny podiel platných okien menší ako 50 %, vyhodnotenie údajov sa zopakuje, pričom sa použije dlhšie trvanie okien. To sa dosiahne znížením hodnoty o 0,2 vo vzorci uvedenom v bode 4.3.1 krokmi po 0,01, až kým sa percentuálny podiel platných okien nebude rovnať 50 % alebo viac.

4.3.1.2. Znížená hodnota v uvedenom vzorci nesmie byť v žiadnom prípade nižšia ako 0,15.

4.3.1.3. Skúška je neplatná, ak je percentuálny podiel platných okien nižší ako 50 % pri maximálnom trvaní okna vypočítanom podľa bodov 4.3.1, 4.3.1.1 a 4.3.1.2.“

c) V doplnku 4 sa bod 2.2 nahrádza takto:

„2.2. Ak sa bod na krivke referenčného krútiaceho momentu ako funkcia otáčok motora nedosiahol počas emisnej skúšky ISC PEMS, výrobca je oprávnený zmeniť podľa potreby zaťaženie vozidla a/alebo skúšobnú trasu, aby dokončil uvedené preukázanie po emisnej skúške ISC PEMS.“

3. V prílohe III sa za bod 2.1 vkladá tento bod 2.1.1:

„2.1.1. Požiadavky na meranie počtu častíc sú uvedené v prílohe 4C k predpisu EHK OSN č. 49.“

4. Príloha VI sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 6 sa mení a dopĺňa takto:

i) názov sa nahrádza takto:

„6. MIMOCYKLOVÉ LABORATÓRNE SKÚŠKY A SKÚŠKY MOTOROV VOZIDIEL PRI TYPOVOM SCHVAĽOVANÍ“;

ii) bod 6.1.3 sa nahrádza takto:

„6.1.3. Oddiel 7.3 prílohy 10 k predpisu EHK OSN č. 49 sa chápe takto:

Skúšky v prevádzke

Skúška preukázania PEMS sa vykonáva pri typovom schvaľovaní skúškou základného motora vo vozidle, pričom sa použije postup opísaný v doplnku 1 k tejto prílohe.

Doplňujúce požiadavky, pokiaľ ide o skúšky vozidiel v prevádzke budú špecifikované neskôr v súlade s článkom 14 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 582/2011.“;

iii) za bod 6.1.3 sa vkladajú tieto body 6.1.3.1 a 6.1.3.2:

„6.1.3.1. Výrobca si môže vybrať vozidlo, ktoré použije na skúšky, ale s výberom vozidla musí súhlasiť schvaľovací orgán. Charakteristiky vozidla použitého na skúšku preukázania PEMS musia byť reprezentatívne pre kategóriu vozidla určeného pre systém motora. Vozidlo môže byť prototypom vozidla.

6.1.3.2. Na žiadosť schvaľovacieho orgánu možno vo vozidle odskúšať ďalší motor v rámci radu motorov alebo rovnocenný motor predstavujúci inú kategóriu vozidiel.“

b) Pridáva sa tento doplnok 1:

„Doplnok 1

Skúška preukázania PEMS pri typovom schvaľovaní

1. ÚVOD

V tomto doplnku je opísaný postup skúšky preukázania PEMS pri typovom schvaľovaní.

2. SKÚŠOBNÉ VOZIDLO

2.1. Vozidlo použité na vykonanie skúšky preukázania PEMS je reprezentatívne pre kategóriu vozidiel určenú pre inštaláciu daného systému motora. Vozidlo môže byť prototypom vozidla alebo upravené vyrábané vozidlo.

2.2. Preukazuje sa dostupnosť a zhoda informácií z toku údajov ECU (napríklad podľa ustanovenia oddielu 5 prílohy II k tomuto nariadeniu).

3. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

3.1. **Užitočné zaťaženie vozidla**

Užitočné zaťaženie vozidla musí predstavovať 50 – 60 % maximálneho zaťaženia vozidla v súlade s prílohou II.

3.2. **Podmienky okolia**

Skúška sa vykonáva za podmienok okolitého prostredia opísaných v bode 4.2 prílohy II.

3.3. Teplota chladiaceho média motora musí byť v súlade s bodom 4.3 prílohy II.

3.4. **Palivo, mazivá a činidlo**

Palivo, mazací olej a činidlo v prípade dodatočnej úpravy výfukových plynov musia byť v súlade s ustanoveniami bodov 4.4 až 4.4.3 prílohy II.

3.5. **Požiadavky na cestu a prevádzkové požiadavky**

Požiadavky na cestu a prevádzkové požiadavky sú opísané v bodoch 4.5 až 4.6.8 prílohy II.

4. VYHODNOTENIE EMISIÍ

4.1. Skúška sa vykonáva a výsledky skúšky sa vypočítavajú v súlade s oddielom 6 prílohy II.

5. PODÁVANIE SPRÁV

5.1. Technická správa opisujúca skúšku preukázania PEMS, v ktorej sú uvedené činnosti a výsledky, poskytuje minimálne tieto informácie:

a) všeobecné informácie opísané v bodoch 10.1.1 až 10.1.1.14 prílohy II;

b) vysvetlenie, prečo možno vozidlo(-lá) ([1]) použité na skúšku považovať za reprezentatívne pre kategóriu vozidiel určenú pre daný systém motora;

c) informácie o skúšobnom zariadení a skúšobných údajoch opísané v bodoch 10.1.3 až 10.1.4.8 prílohy II;

d) informácie o skúšobnom motore opísané v bodoch 10.1.5 až 10.1.5.20 prílohy II;

e) informácie o vozidle použitom na skúšku opísané v bodoch 10.1.6 až 10.1.6.18 prílohy II;

f) informácie o charakteristikách trasy opísané v bodoch 10.1.7 až 10.1.7.7 prílohy II;

g) informácie o okamžitých meraných a vypočítaných údajoch opísané v bodoch 10.1.8 až 10.1.9.24 prílohy II;

h) informácie o spriemerovaných a integrovaných údajoch opísané v bodoch 10.1.10 až 10.1.10.12 prílohy II;

i) výsledky kladných – záporných rozhodnutí opísané v bodoch 10.1.11 až 10.1.11.13 prílohy II;

j) informácie o overení skúšok opísané v bodoch 10.1.12 až 10.1.12.5 prílohy II.“

(1) Vozidlo alebo vozidlá v prípade sekundárneho motora.

5. Príloha X sa mení a dopĺňa takto:

a) Tretí odsek bodu 2.4.1 sa nahrádza takto:

„Výrobca môže uplatniť buď všetky ustanovenia tejto prílohy a prílohy XIII k tomuto nariadeniu, alebo všetky ustanovenia príloh XI a XVI k nariadeniu (ES) č. 692/2008.“

b) Bod 2.4.2 sa mení a dopĺňa takto:

i) názov sa vypúšťa;

ii) pridáva sa tento odsek:

„Výrobca nesmie použiť alternatívne ustanovenia uvedené v tomto bode na viac ako 500 motorov ročne.“

c) Bod 2.4.3 sa vypúšťa.

d) Doplnok 2 sa mení a dopĺňa takto:

i) bod 2.2.1 sa nahrádza takto:

„2.2.1. V rámci rozhodovania o schválení voľby monitorovania výkonnosti, ktoré si vybral výrobca, schvaľovací orgán zohľadní technické informácie, ktoré mu poskytol výrobca.“;

ii) body 2.2.2.1 a 2.2.2.2 sa nahrádzajú takto:

„2.2.2.1. Kvalifikačná skúška sa vykoná rovnakým spôsobom, aký je opísaný v oddiele 6.3.2 prílohy 9B k predpisu EHK OSN č. 49.

2.2.2.2. Zníženie výkonnosti posudzovaného komponentu sa zmeria a následne slúži ako prah výkonnosti základného motora radu motorov vybavených systémom OBD.“;

iii) bod 2.2.3 sa nahrádza takto:

„2.2.3. Kritériá monitorovania výkonnosti schválené pre základný motor sa budú považovať za uplatniteľné na všetkých ostatných členov radu motorov vybavených systémom OBD bez ďalšieho preukazovania.“;

iv) za bod 2.2.3 sa vkladajú tieto body 2.2.4 a 2.2.4.1:

„2.2.4. Na základe dohody medzi výrobcom a schvaľovacím orgánom je možné prispôsobiť výkonnostné prahy rôznym členom radu motorov vybavených systémom OBD s cieľom zahrnúť rôzne parametre dizajnu (napríklad veľkosť chladiča EGR). Táto dohoda vychádza z technických prvkov dokazujúcich jej vhodnosť.

2.2.4.1. Na žiadosť schvaľovacieho orgánu môže byť druhý člen radu motorov vybavených systémom OBD predmetom schvaľovacieho procesu opísaného v bode 2.2.2.“;

v) bod 2.3.1 sa nahrádza takto:

„2.3.1. Na účel preukázania výkonnosti systému OBD radu motorov vybavených systémom OBD, vybraného na monitorovanie, sa posudzuje poškodený komponent vhodný pre základný motor radu motorov vybavených systémom OBD v súlade s oddielom 6.3.2 prílohy 9B k predpisu EHK OSN č. 49.“;

vi) za bod 2.3.1 sa vkladá tento bod 2.3.2:

„2.3.2. V prípade druhého motora skúšaného v súlade s oddielom 2.2.4.1, sa posudzuje poškodený komponent vhodný pre tento druhý motor v súlade s oddielom 6.3.2 prílohy 9B k predpisu EHK OSN č. 49.“

6. Príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

V doplnku 1 sa do vzoru informačného dokumentu vkladá tento nový oddiel:

„**PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDLA**

2.	PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDLA
2.1.	Adresa hlavnej webovej stránky na prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel
2.1.1.	Dátum, od ktorého je táto webová stránka dostupná (najneskôr 6 mesiacov od dátumu udelenia typového schválenia)
2.2.	Podmienky prístupu na túto webovú stránku
2.3.	Formát, v akom budú informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na tejto webovej stránke“

7. Príloha XIII sa mení a dopĺňa takto:

a) V bode 2.1 sa tretí odsek nahrádza takto:

„Výrobca môže uplatniť buď všetky ustanovenia tejto prílohy a prílohy X k tomuto nariadeniu, alebo všetky ustanovenia príloh XI a XVI k nariadeniu (ES) č. 692/2008.“

b) Bod 4.2 sa nahrádza takto:

„4.2. Zobrazovacia jednotka systému palubnej diagnostiky (OBD) vozidla opísaná v prílohe 9B k predpisu EHK OSN č. 49 a uvedená v prílohe X k tomuto nariadeniu sa nesmie používať na účely poskytovania vizuálnych poplachových zariadení opísaných v bode 4.1. Varovný signál nesmie byť taký istý ako varovný signál používaný na účely OBD (to značí MI – indikátor funkčnej poruchy) alebo inej údržby vozidla. Nesmie byť možné vypnúť systém varovania alebo vizuálne poplachové zariadenia pomocou snímacieho nástroja, ak nebola odstránená príčina aktivácie systému varovania. Podmienky aktivácie a deaktivácie varovného systému a vizuálnych poplachových zariadení sú opísané v doplnku 2 k tejto prílohe.“

c) V bode 5.3 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Systém nízkoúrovňového podnecovania zníži maximálne dostupný krútiaci moment motora v celom rozsahu jeho otáčok o 25 % medzi maximálnymi otáčkami krútiaceho momentu a momentom prerušenia regulátora, ako je opísané v doplnku 3. Maximálne dostupné zníženie krútiaceho momentu motora pod úroveň maximálnych otáčok krútiaceho momentu pred aktiváciou zníženia krútiaceho momentu nesmie prekročiť znížený krútiaci moment pri daných otáčkach.“

d) Bod 5.5 sa nahrádza takto:

„5.5. Systém podnecovania vodiča sa zapína spôsobom opísaným v oddieloch 6.3, 7.3, 8.5, a 9.4.“

e) Body 6.3.1 a 6.3.2 sa nahrádzajú takto:

„6.3.1. Systém nízkoúrovňového podnecovania opísaný v oddiele 5.3 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak hladina v nádrži činidla klesne pod 2,5 % jej plného menovitého objemu alebo pod vyššie percento podľa voľby výrobcu.

6.3.2. Systém vážneho podnecovania opísaný v oddiele 5.4 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak je nádrž činidla prázdna (to znamená, že systém dávkovania nie je schopný ďalej čerpať činidlo z nádrže) alebo pri akejkoľvek hladine pod 2,5 % jej plného menovitého objemu, podľa uváženia výrobcu.“

f) Body 7.3.1 a 7.3.2 sa nahrádzajú takto:

„7.3.1. Systém nízkoúrovňového podnecovania opísaný v oddiele 5.3 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa kvalita činidla nenapraví v priebehu 10 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddiele 7.2.

7.3.2. Systém vážneho podnecovania opísaný v oddiele 5.4 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa kvalita činidla nenapraví v priebehu 20 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddiele 7.2.“

g) Body 8.5.1 a 8.5.2 sa nahrádzajú takto:

„8.5.1. Systém nízkoúrovňového podnecovania opísaný v oddiele 5.3 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa chyba v spotrebe činidla alebo prerušenie dávkovania činidla nenapraví do 10 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddieloch 8.4.1 a 8.4.2.

8.5.2. Systém vážneho podnecovania opísaný v oddiele 5.4 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa chyba v spotrebe činidla alebo prerušenie dávkovania činidla nenapraví v priebehu 20 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddieloch 8.4.1 a 8.4.2.“

h) Bod 9.2.2.1 sa nahrádza takto:

„9.2.2.1. Ventilu EGR s obmedzenou činnosťou sa priradí osobitné počítadlo. Počítadlo ventila EGR udáva počet prevádzkových hodín motora, keď sa potvrdí, že je aktívny ktorýkoľvek diagnostický chybový kód (ďalej len ‚DTC‘) súvisiaci s ventilom EGR s obmedzenou činnosťou.“

i) Body 9.4.1 a 9.4.2 sa nahrádzajú takto:

„9.4.1. Systém nízkoúrovňového podnecovania opísaný v oddiele 5.3 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa chyba uvedená v bode 9.1 neodstráni v priebehu 36 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddiele 9.3.

9.4.2. Systém vážneho podnecovania opísaný v oddiele 5.4 sa zapína a následne aktivuje v súlade s požiadavkami tohto oddielu, ak sa chyba uvedená v bode 9.1 neodstráni v priebehu 100 prevádzkových hodín motora po aktivácii systému varovania vodiča opísaného v oddiele 9.3.“

j) Doplnok 1 sa mení a dopĺňa takto:

i) bod 3.2.3 sa nahrádza takto:

„3.2.3. S cieľom preukázať aktiváciu varovného systému v prípade porúch uvedených v oddiele 9 tejto prílohy, ktoré možno pripísať nedovolenému zasahovaniu, výber sa vykoná v súlade s týmito požiadavkami:“;

ii) v bode 3.3.6.2 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„a) varovný systém bol aktivovaný pri dostupnosti činidla vyššej alebo rovnajúcej sa 10 % objemu nádrže činidla;

b) ‚nepretržitý‘ varovný systém bol aktivovaný pri dostupnosti činidla vyššej alebo rovnajúcej sa hodnote stanovenej výrobcom v súlade s ustanoveniami oddielu 6 tejto prílohy.“

iii) bod 3.4 sa nahrádza takto:

„3.4. Preukázanie aktivácie varovného systému, pokiaľ ide o udalosti na úrovni činidla, sa považuje za uskutočnené, ak na konci každej preukazovacej skúšky vykonanej podľa oddielu 3.2.1 bol varovný systém riadne aktivovaný.“;

iv) za bod 3.4 sa vkladá tento bod 3.5:

„3.5. Preukázanie aktivácie varovného systému, pokiaľ ide o udalosti vyvolané DTC sa považuje za uskutočnené, ak na konci každej preukazovacej skúšky vykonanej podľa oddielu 3.2.1 bol varovný systém riadne aktivovaný a DTC pre vybranú poruchu získal status uvedený v tabuľke 1 v doplnku 2 k tejto prílohe.“;

v) bod 4.2 sa nahrádza takto:

„4.2. Postup skúšky musí preukázať aktiváciu systému podnecovania v prípade nedostatku činidla a v prípade jednej z porúch vymedzených v oddieloch 7, 8 alebo 9 tejto prílohy.“;

vi) v bode 4.3 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) schvaľovací orgán vyberie okrem nedostatku činidla jednu z porúch uvedených v oddieloch 7, 8 alebo 9 tejto prílohy, ktorá sa predtým použila pri preukazovaní varovného systému;“;

vii) úvodná veta bodu 4.4 sa nahrádza takto:

„Výrobca musí navyše preukázať činnosť systému podnecovania za tých podmienok porúch vymedzených v oddieloch 7, 8 a 9 tejto prílohy, ktoré neboli vybrané na použitie v preukazovacích skúškach opísaných v oddieloch 4.1, 4.2 a 4.3.“;

viii) bod 4.5.2 sa nahrádza takto:

„4.5.2. Keď je systém kontrolovaný na svoju reakciu v prípade nedostatku činidla v nádrži, systém motora zostane v chode dovtedy, kým dostupnosť činidla nedosiahne hodnotu 2,5 % plného menovitého objemu nádrže alebo hodnotu stanovenú výrobcom v súlade s oddielom 6.3.1 tejto prílohy, pri ktorej má pracovať systém nízkoúrovňového podnecovania.“;

ix) bod 4.6.4 sa nahrádza takto:

„4.6.4. Preukázanie systému vážneho podnecovania sa považuje za uskutočnené, ak na konci každej preukazovacej skúšky vykonanej v súlade s oddielmi 4.6.2 a 4.6.3 výrobca preukázal orgánu typového schvaľovania, že bol aktivovaný požadovaný mechanizmus obmedzovania rýchlosti vozidla.“;

x) bod 5.2 sa nahrádza takto:

„5.2. Keď výrobca požiada o schválenie motora alebo radu motorov ako samostatnej technickej jednotky, musí predložiť schvaľovaciemu orgánu dôkaz, že dokumentácia o montáži zodpovedá ustanoveniam oddielu 2.2.4 tejto prílohy týkajúcim sa opatrení na zabezpečenie toho, že vozidlo pri jeho používaní na ceste, prípadne niekde inde bude spĺňať požiadavky tejto prílohy vzťahujúce sa na vážne podnecovanie.“;

xi) bod 5.4.2 sa nahrádza takto:

„5.4.2. Výrobca vyberie jednu z porúch vymedzených v oddieloch 6 až 9 tejto prílohy, zavedie ju alebo simuluje v systéme motora, ak sa tak dohodne so schvaľovacím orgánom.“

k) V doplnku 2 sa úvodná veta bodu 4.1.1 nahrádza takto:

„V záujme splnenia požiadaviek tejto prílohy musí systém obsahovať najmenej päť počítadiel na zaznamenávanie počtu hodín, počas ktorých bol motor prevádzkovaný, keď systém zistil:“

l) V doplnku 5 sa v bode 3.1 písmeno e) nahrádza takto:

„e) počet zahrievacích cyklov a počet prevádzkových hodín motora od momentu, keď boli informácie o regulácii NO_x vymazané z dôvodu údržby alebo opravy;“.

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA XVII

PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O SYSTÉME OBD, OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDLA

1. ÚVOD

1.1. Táto príloha stanovuje technické požiadavky, pokiaľ ide o dostupnosť informácií o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla.

2. POŽIADAVKY

2.1. V súvislosti s informáciami o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla dostupnými na webových stránkach sa dodržiava spoločná norma uvedená v článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 595/2009. Pokiaľ sa táto norma neprijme, výrobcovia poskytujú informácie o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla štandardným spôsobom, ktorý je nediskriminačný v porovnaní s ustanoveniami týkajúcimi sa predajcov a opravovní alebo prístupom, ktorý sa im udeľuje.

Osoby požadujúce právo reprodukovať alebo ďalej zverejňovať informácie rokujú priamo s príslušným výrobcom. Sprístupňujú aj informácie o vzdelávacích materiáloch, ale tie môžu byť prezentované cez iné prostriedky, ako sú webové stránky.

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 výrobcom vozidla jeho autorizovaným opravovniam, predajcom alebo tretím osobám prostredníctvom odkazu na číslo pôvodných častí, sa sprístupnia v databáze, ktorá je ľahko dostupná pre nezávislých prevádzkovateľov.

Táto databáza obsahuje čísla VIN, čísla pôvodných častí, pôvodné názvy týchto častí, údaje o platnosti (dátumy začiatku a ukončenia platnosti), údaje o montáži a v prípade potreby charakteristiky usporiadania.

Informácie v databáze sa pravidelne aktualizujú. Aktualizácie obsahujú najmä všetky úpravy jednotlivých vozidiel po výrobe v prípade, že tieto informácie majú k dispozícii autorizovaní predajcovia.

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:

a) pri výmene údajov treba zabezpečiť dôvernosť, celistvosť a ochranu údajov pred kopírovaním;

b) používa sa štandard https//ssl-tls (RFC4346);

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

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

V rámci fóra o prístupe k informáciám o vozidle uvedeného v článku 2h sa stanovia parametre plnenia týchto požiadaviek v súlade s aktuálnym stavom techniky. Nezávislý prevádzkovateľ musí byť schválený a autorizovaný na tento účel na základe dokumentov, ktoré preukazujú, že vykonáva legitímnu podnikateľskú činnosť a nebol odsúdený za žiadnu trestnú činnosť.

2.3. Preprogramovanie riadiacich jednotiek sa vykonáva buď v súlade s normou ISO 22900-2, alebo SAE J2534, alebo TMC RP1210B, pričom sa použije iný ako značkový hardvér. Možno použiť aj sieť ethernet, sériový kábel alebo rozhranie siete LAN (Local Area Network) a alternatívne médiá ako CD (Compact Disc), DVD (Digital Versatile Disc) alebo pevné pamäťové zariadenie pre infotainmentové systémy (napr. navigačné systémy, telefón), avšak za podmienky, že nie je potrebný žiadny značkový komunikačný softvér (napr. ovládače alebo výmenné diely) a hardvér. Na overenie kompatibility aplikácie špecifickej pre výrobcu a komunikačného rozhrania vozidiel (VCI) v súlade s normou ISO 22900-2 alebo SAE J2534, alebo TMC RP1210B ponúkne výrobca buď overenie nezávisle vyvinutého VCI, alebo informácií a zapožičanie akéhokoľvek osobitného hardvéru potrebného na to, aby výrobca VCI toto overenie vykonal sám. Na poplatky za takéto overenie alebo informácie a hardvér sa uplatňujú podmienky článku 2f ods. 1.

2.4. Požiadavky oddielu 2.3 sa neuplatňujú v prípade preprogramovania zariadení na obmedzovanie rýchlosti a záznamových zariadení.

2.5. Všetky DTC súvisiace s emisiami musia byť v súlade s prílohou X.

2.6. Pokiaľ ide o prístup k akýmkoľvek informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla iným ako tie, ktoré sa týkajú bezpečnostných častí vozidla, v registračných požiadavkách na používanie webovej stránky výrobcu nezávislým prevádzkovateľom sa musia požadovať len také informácie, ktoré sú potrebné na potvrdenie spôsobu platby za informácie. V prípade informácií týkajúcich sa prístupu k bezpečnostným častiam vozidla nezávislý prevádzkovateľ predkladá osvedčenie v súlade s normou ISO 20828, ktorým preukáže svoju totožnosť i totožnosť organizácie, ku ktorej patrí, a výrobca odpovedá svojím vlastným osvedčením v súlade s normou ISO 20828, aby potvrdil nezávislému prevádzkovateľovi, že pristupuje k legálnej stránke zamýšľaného výrobcu. Obidve strany musia viesť záznam o všetkých takýchto transakciách, v ktorom sú uvedené vozidlá a zmeny vykonané v súvislosti s nimi podľa tohto ustanovenia.

2.7. Výrobcovia uvádzajú na svojich internetových stránkach obsahujúcich informácie o opravách číslo typového schválenia pre jednotlivé modely.

2.8. Na požiadanie výrobcu sa pri vozidlách kategórie M_1, M_2, N_1 a N_2 s maximálnou povolenou hmotnosťou najviac 7,5 tony a kategórie M_3 triedy I, triedy II, triedy A a triedy B, ako sú definované v prílohe I k smernici 2001/85/ES, s povolenou hmotnosťou najviac 7,5 tony považuje súlad s požiadavkami doplnku 5 k prílohe I a prílohy XIV k nariadeniu (ES) č. 692/2008 rovnocenný so súladom s touto prílohou.

2.9. Schvaľovací orgán informuje Komisiu o okolnostiach každého typového schválenia udeleného podľa oddielu 2.8.

Doplnok 1

Osvedčenie výrobcu o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla

(Výrobca): …

(Adresa výrobcu): …

osvedčuje, že

poskytuje prístup k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla v súlade s ustanoveniami:

— článku 6 nariadenia (ES) č. 595/2009 a článku 2a nariadenia (EÚ) č. 582/2011,

— článku 4 ods. 6 nariadenia (EÚ) č. 582/2011,

— oddielu 16 doplnku 4 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011,

— oddielu 2.1 prílohy X k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011,

— prílohy XVII k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011

v súvislosti s typmi vozidla, motora, zariadení na reguláciu znečisťovania, ktoré sú uvedené v prílohe k tomuto osvedčeniu.

Uplatňujú sa tieto odchýlky: zákaznícke úpravy [1] – malovýroba [1] – prevzaté systémy [1].

Adresa hlavnej webovej stránky, ktorá umožňuje prístup k príslušným informáciám a ktorej súlad s uvedenými ustanoveniami sa týmto osvedčuje, je uvedená v prílohe k tomuto osvedčeniu spolu s kontaktnými údajmi zodpovedného zástupcu výrobcu, ktorého podpis je uvedený dole.

Podľa potreby: Výrobca týmto tiež osvedčuje, že si plní povinnosť uvedenú v článku 3 ods. 1a nariadenia (EÚ) č. 582/2011 poskytnúť relevantné informácie o predchádzajúcich schváleniach týchto typov vozidiel najneskôr šesť mesiacov od dátumu typového schválenia.

V ..... [miesto]

Dňa .....[dátum]

[podpis] [funkcia]

[1] Nehodiace sa prečiarknuť.

Prílohy:

— adresy webovej stránky,

— kontaktné údaje.

PRÍLOHA I

k osvedčeniu výrobcu o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla

Adresy webovej stránky, na ktoré odkazuje toto osvedčenie:

PRÍLOHA II

k osvedčeniu výrobcu o prístupe k informáciám o systéme OBD, opravách a údržbe vozidla

Kontaktné údaje zástupcu výrobcu, na ktoré odkazuje toto osvedčenie:

Doplnok 2

Informácie o systéme OBD vozidla

1. Informácie požadované v tomto doplnku poskytuje výrobca s cieľom umožniť výrobu náhradných alebo servisných dielov kompatibilných so systémom OBD, ako aj diagnostických prostriedkov a skúšobného vybavenia.

2. Na požiadanie sa nediskriminačným spôsobom sprístupňujú každému zainteresovanému výrobcovi komponentov, diagnostických prostriedkov alebo skúšobného vybavenia tieto informácie:

— opis typu a počtu prekondicionovacích cyklov použitých na pôvodné typové schválenie vozidla;

— opis typu demonštračného cyklu OBD použitého na pôvodné typové schválenie vozidla pre komponent monitorovaný systémom OBD;

— komplexný dokument opisujúci všetky snímané komponenty so stratégiou pre zisťovanie chýb a aktiváciu MI (fixný počet jazdných cyklov alebo štatistická metóda) vrátane zoznamu príslušných sekundárnych snímaných parametrov pre každý komponent monitorovaný systémom OBD a zoznam všetkých použitých výstupných kódov a formátov OBD (s vysvetlením každého kódu a formátu) spojených s jednotlivými komponentmi hnacej sústavy, ktoré súvisia s emisiami, a jednotlivými komponentmi, ktoré nesúvisia s emisiami, keď sa monitorovanie komponentu používa na určenie aktivácie MI. Najmä v prípade typov vozidiel, ktoré používajú komunikačné spojenie v súlade s normou ISO 15765-4: Cestné vozidlá — diagnostika na sieti operátora oblasti (CAN) – časť 4: Požiadavky na systémy súvisiace s emisiami, je uvedené komplexné vysvetlenie údajov uvedených v službe $ 05 Test ID $ 21 až FF a údajov uvedených v službe $ 06 a komplexné vysvetlenie údajov uvedených v službe $ 06 Test ID $ 00 až FF pre každé podporované monitorovanie ID systémom OBD.

V prípade použitia iných noriem komunikačných protokolov sa poskytuje ekvivalentné komplexné vysvetlenie.

Tieto informácie sa môžu poskytnúť napríklad vo forme takejto tabuľky:

Komponent | Chybový kód | Stratégia monitorovania | Kritériá zisťovania porúch | Kritériá aktivácie MI | Sekundárne parametre | Predbežná úprava | Preukazovacia skúška |

Katalyzátor | P0420 | Signály kyslíkového snímača 1 a 2 | Rozdiel medzi signálmi snímačov 1 a 2 | 3. cyklus | Otáčky motora, zaťaženie motora, režim A/F, teplota katalyzátora| Dva cykly typu 1 | Typ 1 |

3. **Informácie potrebné na výrobu diagnostických nástrojov**

S cieľom uľahčiť poskytovanie generických diagnostických nástrojov podnikom vykonávajúcim opravy viacerých značiek výrobcovia vozidiel sprístupňujú informácie uvedené v bodoch 3.1, 3.2 a 3.3 prostredníctvom svojich webových stránok s informáciami o opravách. Tieto informácie zahŕňajú všetky funkcie diagnostických nástrojov a všetky prepojenia na informácie o oprave a pokyny na odstraňovanie porúch. Prístup k informáciám môže byť podmienený zaplatením primeraného poplatku.

3.1. *Informácie komunikačného protokolu*

Vyžadujú sa tieto informácie indexované podľa značky vozidla, modelu a variantu, alebo iné spracovateľné definície, ako je číslo VIN alebo identifikácia vozidla a systémov:

a) všetky doplňujúce protokolové informácie o systéme potrebné na to, aby sa umožnila úplná diagnostika, okrem noriem opísaných v bode 4.7.3 prílohy 9B k predpisu EHK OSN č. 49, vrátane všetkých doplňujúcich informácií o hardvérových a softvérových protokoloch, identifikácii parametrov, prenosových funkcií, požiadavkách „udržať v činnosti“, alebo poruchových stavoch;

b) údaje o spôsobe získania a výkladu chybových kódov, ktoré nie sú v súlade s normami opísanými v bode 4.7.3 prílohy 9B k predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov;

c) zoznam všetkých dostupných parametrov živých údajov vrátane informácií o vážení a prístupe;

d) zoznam všetkých dostupných funkčných skúšok vrátane aktivácie alebo kontroly zariadenia a prostriedkov na ich realizáciu;

e) podrobné údaje o tom, ako získať všetky informácie o komponentoch a stave, časové pečiatky, nedokončené DTC a pozastavenia;

f) nové nastavenia adaptívnych parametrov s pamäťou, kódovanie variantov a nastavenie náhradných komponentov a zákaznícke preferencie;

g) identifikácia ECU a kódovanie variantov;

h) podrobné údaje o tom, ako znovu nastaviť prevádzkové svetlá;

i) umiestnenie diagnostického konektora a údaje o konektore;

j) označenie kódu motora.

3.2. *Skúška a diagnostika komponentov monitorovaných systémom OBD*

Vyžadujú sa tieto informácie:

a) opis skúšok na potvrdenie jeho funkčnosti pri komponente alebo v zapojení;

b) postup skúšky vrátane parametrov skúšky a informácií o komponente;

c) podrobné údaje o pripojení vrátane minimálnych a maximálnych vstupných a výstupných hodnôt a hodnôt pri jazde a zaťažení;

d) hodnoty očakávané za určitých jazdných podmienok vrátane voľnobehu;

e) elektrické hodnoty komponentu v jeho statických a dynamických stavoch;

f) hodnoty poruchového režimu pre každý z uvedených scenárov;

g) diagnostické sekvencie poruchového režimu vrátane stromu porúch a riadenej diagnostickej eliminácie.

3.3. *Údaje potrebné na vykonávanie opráv*

Vyžadujú sa tieto informácie:

a) spustenie ECU a komponentu (ak je vozidlo vybavené náhradnými dielmi);

b) spustenie novej alebo náhradnej ECU, prípadne s použitím garantovaných (pre-)programovacích techník.

Doplnok 3

Zoznam prevzatých systémov, ktorých sa týka článok 2e

1. Klimatizačné systémy	a) systémy regulácie teploty; b) ohrievač nezávislý od motora; c) klimatizácia nezávislá od motora.
2. Systémy pre autobusy a autokary	a) systémy ovládania dverí; b) systémy regulácie toční; c) ovládač vnútorného osvetlenia.“