

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 566/2011

z dne 8. junija 2011

o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽¹⁾ ter zlasti členov 4(4), 5(3) in 8 Uredbe,

ob upoštevanju Direktive št. 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) ⁽²⁾ ter zlasti člena 39(2) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 715/2007 določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila (v nadaljnjem besedilu: vozila) in nadomestne dele glede na njihove emisije ter pravila za skladnost v uporabi, trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja, vgrajene sisteme za diagnostiko (v nadaljnjem besedilu: OBD), merjenje porabe goriva ter dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

(2) Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih

vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽³⁾ Komisiji nalaga uvedbo novega preskusnega postopka za maso delcev in število delcev, ki jih izpuščajo lahka vozila.

(3) Direktiva Sveta 76/756/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o vgradnji svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav na motorna in priklopna vozila ⁽⁴⁾ iz varnostnih razlogov predpisuje uporabo svetilk za dnevno vožnjo. Učinek naprav, ki so med delovanjem vozil vedno prižgane, bi se moral odražati v izmerjenih emisijah onesnaževal in emisij ogljikovega dioksida (v nadaljnjem besedilu: CO₂).

(4) Tveganje nedovoljenih posegov v filtre za trdne delce pri dizelskih motorjih (v nadaljnjem besedilu: DPF) in njihove popolne odpovedi zahtevajo spremljanje DPF, ne glede na preseganje veljavne mejne vrednosti OBD.

(5) Zaradi trajne narave mora biti nadzor električnih tokokrogov izvzet iz poročanja, ki izhaja iz zahtev glede učinkovitosti sistema OBD med uporabo.

(6) Zaradi majhne pogostosti voznih situacij, med katerimi je mogoče upravljati nadzorne enote sistema tlačne polnitve ali nadzorne enote, pri katerih je potreben hladni zagon, so potrebne posebne zahteve za delovanje teh nadzornih enot.

(7) Uskladiti je treba statistične pogoje, pod katerimi se privzeto ocenjuje skladnost z zahtevami glede učinkovitosti med uporabo.

⁽¹⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁽²⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁽³⁾ UL L 199, 28.7.2008, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 1.

- (8) Če se z neposrednim spremljanjem emisij dušikovih oksidov (v nadaljnjem besedilu: NO_x) zazna nedovoljen poseg v sistem selektivne katalitične redukcije (v nadaljnjem besedilu: SCR), je treba boljše opredeliti pogoje, pod katerimi se aktivira prisila voznika sistema SCR.
- (9) Pojasniti je treba evidentiranje aktivacije sistema za prisilo voznika v zvezi z morebitno prihodnjo uporabo teh podatkov pri tehničnih pregledih.
- (10) Zaščita računalniškega nadzora emisij pred nedovoljenimi posegi mora biti odprta za tehnične izboljšave zaradi inovacij.
- (11) Evidentiranje in sporočanje podatkov sta bistvena dela obveznega vgrajenega sistema za diagnostiko in ju ni dovoljeno opustiti zaradi zatrtih pomanjkljivosti, zlasti ne na sistematičen način, kadar proizvajalec izbere določene standarde za komunikacijo na vozilu ali z vozila.
- (12) Potrebna so dodatna pojasnila v zvezi s podrobnostmi informacij, ki jih je treba zagotoviti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, da se zagotovi učinkovita konkurenca na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil ter da se natančno opredeli, da zadevno informiranje zajema tudi informacije, ki jih je treba zagotoviti neodvisnim izvajalcem, ki niso serviserji, tako da lahko neodvisni trg popravi in vzdrževanja vozil kot celota konkurira pooblaščenim trgovcem, ne glede na to, ali da proizvajalec vozila te informacije trgovcem in pooblaščenim serviserjem na voljo neposredno ali ne.
- (13) Medtem ko proizvajalci vozil ob upoštevanju načela sorazmernosti ne bi smeli biti prisiljeni v zbiranje podatkov o spremembah posameznih vozil od tretjih oseb izključno za namene Uredbe (ES) št. 715/2007, bi morali neodvisni izvajalci za zagotovitev konkurenčnega trga popravil in vzdrževanja prejemati posodobitve podatkov o sestavnih delih vozil v obsegu, v katerem so ti na voljo pooblaščenim trgovcem in serviserjem.
- (14) Delovne enote so pomembne tehnične informacije o popravilih in vzdrževanju za neodvisne izvajalce. Pojasnitev, da so delovne enote zajete v členu 6 Uredbe (ES) št. 715/2007, bo ustvarila trgovinsko gotovost za akterje na trgu.
- (15) Kadar proizvajalci vozil določijo, da se evidenca o popravilu in vzdrževanju ne hrani več v fizični obliki – ki jo lastnik vozila lahko pokaže neodvisnim serviserjem, da lahko ti vnesejo informacije o izvedenem popravilu in vzdrževanju – v vozilu, temveč v centralni zbirki podatkov proizvajalca vozila, mora biti ta evidenca, s soglasjem lastnika vozila, dostopna tudi neodvisnemu serviserju, da lahko ta še naprej vodi popolno evidenco o opravljenih popravilih in vzdrževanju, lastnik vozila pa ima tako dokazilo o opravljenem delu v enem samem dokumentu.
- (16) Zaradi prilagoditve inovacijam in prihranka stroškov je potrebna večja prožnost pri reprogramiranju krmilnih enot vozila ter izmenjavi podatkov med proizvajalci vozil in neodvisnimi izvajalci.
- (17) Zagotoviti je treba, da so vozila, homologirana v skladu z upoštevanim pravilnikom Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (v nadaljnjem besedilu: UN/ECE), ki je enakovreden zahtevam za emisije iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008 ter izpolnjuje zahteve navedenih uredb glede dostopa do informacij, homologirana v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 brez upravnih bremen.
- (18) Ker trenutno ni skupnega strukturiranega postopka za izmenjavo podatkov o sestavnih delih vozil med proizvajalci vozil in neodvisnimi izvajalci, je primerno, da se razvijejo načela za to izmenjavo. Evropski odbor za standardizacijo (v nadaljnjem besedilu: CEN) mora razviti prihodnji skupni strukturirani postopek o standardizirani obliki izmenjanih podatkov kot uradni standard, pri čemer mandat, podeljen CEN, vnaprej ne določa ravni podrobnosti, ki jih bo ta standard zagotavljal. Delo CEN-a mora zlasti pa odražati interese in potrebe proizvajalcev vozil in neodvisnih izvajalcev ter raziskati rešitve, kot so odprte oblike zapisov, opisane z vrsto dobro opredeljenih metapodatkov, da se pospeši prilagoditev obstoječe IT infrastrukture.
- (19) Uredbi (EU) št. 715/2007 in (EU) št. 692/2008 je treba zato ustrezno spremeniti.
- (20) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Tehničnega odbora za motorna vozila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 715/2007 se spremeni tako:

1. Člen 6 se spremeni tako:

(a) Odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Informacije iz odstavka 1 vsebujejo:

(a) nedvoumno identifikacijo vozil;

(b) priročnike za vzdrževanje, vključno z evidenco popravil in vzdrževanja;

- (c) tehnične priročnike;
- (d) informacije o sestavnih delih in diagnozah (kot so npr. najmanjše in največje teoretične vrednosti meritev);
- (e) vezalne načrte;
- (f) kode za diagnozo napak (vključno s posebnimi kodami proizvajalca);
- (g) identifikacijsko številko za umerjanje programske opreme, ki velja za tip vozila;
- (h) informacije dobavljene z zaščitenimi orodji in opremo ter v zvezi z njimi;
- (i) informacije o zapisih podatkov ter podatke o dvosmernem spremljanju in preskušanju, in
- (j) standardne delovne enote ali časovne roke za naloge popravila in vzdrževanja, če so pooblaščenim trgovcem ali serviserjem proizvajalca dane na voljo neposredno ali prek tretje osebe.“

(b) Doda se odstavek 8:

„8. Kadar se evidenca o popravilu in vzdrževanju vozila vodi v centralni zbirki podatkov proizvajalca vozila ali v njegovem imenu, se neodvisnim serviserjem, odobrenim in pooblaščenim v skladu s točko 2.2 iz Priloge XIV k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 (*), omogoči brezplačen dostop do takih evidenc in pod enakimi pogoji kot odobrenim trgovcem ali serviserjem, da lahko vnesejo informacije o izvedenem popravilu in vzdrževanju.

(*) UL L 199, 28.7.2008. str. 1.“

2. V členu 7 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Proizvajalci dajo informacije o popravilu in vzdrževanju vozil, vključno s transakcijskimi storitvami, kot sta reprogramiranje ali tehnična pomoč, na voljo na urni, dnevni, mesečni in letni osnovi, pri čemer so pristojbine za dostop do takšnih informacij odvisne od obdobja, za katero se zagotovi dostop. Poleg dostopa na časovni osnovi lahko proizvajalci ponudijo dostop na osnovi transakcije, za katerega se pristojbine zaračunavajo na podlagi opravljene transakcije in ne na podlagi časa za katerega je dostop zagotovljen. Če proizvajalci ponudijo oba dostopa, neodvisni serviserji izberejo bodisi dostop na časovni osnovi bodisi dostop na osnovi transakcij.“

3. V Prilogi I se črtajo opombi 1 in 2 v tabeli 1 ter opombe 1, 2 in 5 v tabeli 2.

Člen 2

Uredba (ES) št. 692/2008 se spremeni:

1. V členu 2 se doda točka 33:

„33. ‚hladni zagon‘ pomeni, da je temperatura hladilne tekočine motorja (ali enakovredna temperatura) ob zagonu motorja največ 35 °C in največ 7 K višja od temperature okolja (če je primerno).“

2. V členu 6(1) se dodata četrti in peti pododstavek:

„Šteje se, da so zadevne zahteve izpolnjene, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) izpolnjene so zahteve iz člena 13;

(b) vozilo je bilo homologirano v skladu s spremembami 06 Pravilnika UN/ECE št. 83 in spremembami 01 Pravilnika UN/ECE št. 101 ter v primeru vozil z motorji na kompresijski vžig v skladu s spremembami 03 Pravilnika UN/ECE št. 24, del III.

V primeru iz četrtega pododstavka se prav tako uporablja člen 14.“

3. V členu 10(1) se dodata tretji in četrti pododstavek:

„Zadevne zahteve veljajo za izpolnjene, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(a) izpolnjene so zahteve iz člena 13;

(b) nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja so bile odobrene v skladu s pravilnikom UN/ECE št. 103.

V primeru iz tretjega pododstavka se prav tako uporablja člen 14.“

4. Člen 13(9) se nadomesti z:

„9. Ustanovi se Forum o dostopu do informacij o vozilih (v nadaljevanju ‚Forum‘).

Forum preuči, ali dostop do informacij vpliva na napredek pri zmanjševanju kraj avtomobilov, in pripravi priporočila za izboljšanje zahtev v zvezi z dostopom do informacij. Forum zlasti svetuje Komisiji o uvedbi postopka za odobritve in pooblastitve neodvisnih izvajalcev, s katerim jim akreditirane organizacije zagotovijo dostop do informacij o varnostni vozil.

Komisija se lahko odloči, da razprave in ugotovitve Foruma obravnava kot zaupne.“

5. Priloge I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI in XVIII se spremenijo v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

6. Priloga II se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 8. junija 2011

Za Komisijo
Predsednik
José Manuel BARROSO

PRILOGA I

Spremembe Uredbe (ES) št. 692/2008

1. Priloga I se spremeni:

(a) Točka 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.1. Vsa vozila z računalniškim nadzorom emisij morajo biti zaščitena pred spremembami, ki jih ni odobril proizvajalec. Proizvajalec odobri spremembe, če so te potrebne zaradi diagnoze, servisiranja, pregleda, dodatnega opremljanja ali popravila vozila. Vse računalniške kode ali obratovalni parametri, ki jih je mogoče reprogramirati, morajo biti zaščiteni pred nedovoljenimi posegi z ravno zaščito iz določb standarda ISO 15031-7 z dne 15. marca 2001 (SAE J2186 iz oktobra 1996). Vsi odstranljivi kalibracijski pomnilniški čipi morajo biti zaprti v svojem ohišju, ki je zapečateno ali zaščiteno z elektronskimi algoritmi, in jih ne sme biti mogoče menjati brez uporabe posebnega orodja in postopkov. Na tak način so lahko zaščitene samo značilnosti, ki so neposredno povezane s kalibracijo emisij ali preprečevanjem kraje vozila.“

(b) Slika I.2.4 se nadomesti z naslednjim:

Uporaba preskusnih zahtev za homologacijo in razširitve

	Vozila z motorji na prisilni vžig, vključno s hibridnimi vozili							Vozila z motorji na kompresijski vžig, vključno s hibridnimi vozili		
	Vozila z enogorivnim motorjem				Vozila z dvogorivnim motorjem ⁽¹⁾			Vozila s prilagodljivim tipom goriva ⁽¹⁾	Vozila s prilagodljivim tipom goriva	Vozila z enogorivnim motorjem
Referenčna goriva	Bencin (E5)	UNP	ZP/biometan	Vodik	Bencin (E5)	Bencin (E5)	Bencin (E5)	Bencin (E5)	Dizelsko gorivo (B5)	Dizelsko gorivo (B5)
					UNP	ZP/biometan	Vodik	Etanol (E85)	Biodizel	
Plinasta onesnaževala (preskus tipa 1)	Da	Da	Da		Da (obe gorivi)	Da (obe gorivi)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (obe gorivi)	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da
Masa trdnih delcev in število trdnih delcev (preskus tipa 1)	Da	—	—		Da (samo bencin)	Da (samo bencin)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (obe gorivi)	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da
Emisije v prostem teku motorja (preskus tipa 2)	Da	Da	Da		Da (obe gorivi)	Da (obe gorivi)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (obe gorivi)	—	—
Emisije iz okrova ročične gredi (preskus tipa 3)	Da	Da	Da		Da (samo bencin)	Da (samo bencin)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (bencin)	—	—
Emisije izhlapevanja (preskus tipa 4)	Da	—	—		Da (samo bencin)	Da (samo bencin)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (bencin)	—	—
Trajnost (preskus tipa 5)	Da	Da	Da		Da (samo bencin)	Da (samo bencin)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (bencin)	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da
Emisije pri nizkih temperaturah (preskus tipa 6)	Da	—	—		Da (samo bencin)	Da (samo bencin)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (obe gorivi) ⁽³⁾		
Skladnost v prometu	Da	Da	Da		Da (obe gorivi)	Da (obe gorivi)	Da (samo bencin) ⁽²⁾	Da (obe gorivi)	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da
Vgrajene naprave za diagnostiko	Da	Da	Da		Da	Da	Da	Da	Da	Da

	Vozila z motorji na prisilni vžig, vključno s hibridnimi vozili							Vozila z motorji na kompresijski vžig, vključno s hibridnimi vozili		
	Vozila z enogorivnim motorjem				Vozila z dvogorivnim motorjem ⁽¹⁾			Vozila s prilagodljivim tipom goriva ⁽¹⁾	Vozila s prilagodljivim tipom goriva	Vozila z enogorivnim motorjem
Emisije CO ₂ in poraba goriva	Da	Da	Da		Da (obe gorivi)	Da (obe gorivi)	Da (samo bencin)	Da (obe gorivi)	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da
Motnost izpušnih plinov	—	—	—		—	—	—	—	Da (samo B5) ⁽²⁾	Da

⁽¹⁾ Kjer je vozilo z dvogorivnim motorjem kombinirano z vozilom s prilagodljivim tipom goriva, se uporabljata oba niza preskusnih zahtev.

⁽²⁾ Ta določba je začasna. Nadaljnje zahteve za biodizel in vodik bodo predlagane pozneje.

⁽³⁾ Preskus samo z bencinom pred datumi iz člena 10(6) Uredbe (ES) št. 715/2007. Po teh datumih se preskus izvede z obema vrstama goriva. Uporabiti je treba preskusno referenčno gorivo iz oddelka B Priloge IX (E75).“

(c) V Dodatku 3 se točka 3.4.8 nadomesti z naslednjim:

„3.4.8. Doseg vozila z električnim pogonom km (v skladu s Prilogo 9 k Pravilniku UN/ECE št. 101)“

(d) V Dodatku 4 se točka 3.2. nadomesti z naslednjim:

„3.2 Pogoji dostopa (tj. trajanje dostopa, cena dostopa na urni, dnevni, mesečni in letni osnovi ter za posamezno transakcijo) do spletnih mest iz oddelka 3.1):“

(e) V Dodatku 6 se h ključu tabele 1 doda naslednje:

„Standard emisij „Euro 5b“ = celotne zahteve za emisije Euro 5, vključno s spremenjenim postopkom merjenja za trdne delce, standardom za število delcev in preskusom emisij pri nizki temperaturi z biogorivom za vozila s prilagodljivim tipom goriva.

Standard emisij „Euro 6b“ = celotne zahteve za emisije Euro 6, vključno s spremenjenim postopkom merjenja za trdne delce, standardom za število delcev in preskusom emisij pri nizki temperaturi z biogorivom za vozila s prilagodljivim tipom goriva.

Euro 5 standardi za vgrajene naprave za diagnostiko = osnovne zahteve Euro 5 za vgrajene naprave za diagnostiko, brez razmerja učinkovitosti med uporabo (IUPR), spremljanja dušikovih oksidov pri vozilih s pogonom na bencin in poostrenih mejnih vrednosti za trdne delce (PM) pri dizelskih vozilih.

Euro 6 standardi za vgrajene naprave za diagnostiko = celotne zahteve Euro 6 za vgrajene naprave za diagnostiko.“

2. Priloga III se spremeni:

(a) Točka 3.1 se nadomesti z:

„3.1. Uporabljajo se tehnične zahteve iz Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83 z izjemami iz točk od 3.2 do 3.12. Od datumov iz drugega stavka člena 10(6) Uredbe (ES) št. 715/2007 se masa trdnih delcev (PM) in število trdnih delcev (P) določita v skladu s postopkom preskusa emisij iz oddelka 6 Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83, sprememb 05, dodatka 07, pri čemer se uporablja preskusna oprema iz točk 4.4 in 4.5.“

(b) V točki 3.4 se doda naslednje:

„Za etanol (E75) ($C_1 H_{2.61} O_{0.329}$) $d = 0,886 \text{ g/l}$ “

(c) Tabela v točki 3.8 se nadomesti z naslednjim:

„Gorivo	X
Bencin (E5)	13,4
Dizelsko gorivo (B5)	13,5
UNP	11,9
ZP/biometan	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7“

(d) V točki 3.10 se doda naslednje:

„ $Q_{THC} = 0,886$ pri etanolu (E75)“

(e) Doda se naslednja točka 3.14:

„3.14. Od datumov iz člena 2 Direktive Komisije 2008/89/ES (*) so svetilke za dnevno vožnjo na vozilu, kot so opredeljene v oddelku 2 Pravilnika UN/ECE št. 48 (**), med preskusnim ciklom prižgane. Preskušano vozilo mora biti opremljeno s sistemom svetilk za dnevno vožnjo z največjo porabo električne energije med vsemi sistemi svetilk za dnevno vožnjo, ki jih proizvajalec vgrajuje v vozila iz skupine, ki jo predstavlja homologirano vozilo. Proizvajalec mora v zvezi s tem homologacijskim organom predložiti ustrezno tehnično dokumentacijo.

(*) UL L 257, 25.9.2008, str. 14.

(**) UL L 135, 23.5.2008, str. 1.“

3. V Prilogi IV se točka 2.2 v Dodatku 1 nadomesti z naslednjim:

„2.2. Atomska razmerja, določena v točki 5.3.7.3, se razumejo na naslednji način:

Hcv = atomsko razmerje med vodikom in ogljikom

— za bencin (E5) 1,89

— za UNP 2,53

— za ZP/biometan 4,0

— za etanol (E85) 2,74

— za etanol (E75) 2,61

Ocv = atomsko razmerje med kisikom in ogljikom

— za bencin (E5) 0,016

— za UNP 0,0

— za ZP/biometan 0,0

— za etanol (E85) 0,39

— za etanol (E75) 0,329“

4. V Prilogi VIII se točka 2.3 nadomesti z naslednjim:

„2.3. Mejne vrednosti, navedene v točki 5.3.5.2 Pravilnika UN/ECE št. 83, se nanašajo na mejne vrednosti iz table 4 v Prilogi 1 k Uredbi (ES) št. 715/2007.“

5. Na koncu oddelka B Priloge IX se besedilo „Specifikacija referenčnega goriva bo pripravljena pred datumi, ki so določeni v členu 10(6) Uredbe (ES) št. 715/2007“ nadomesti z naslednjo tabelo:

„Parameter	Enota	Mjerne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusna metoda ⁽²⁾
		Spodnja	Zgornja	
Raziskovalno oktansko število, RON		95	—	EN ISO 5164
Motorsko oktansko število, MON		85	—	EN ISO 5163
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	poročilo		EN ISO 12185
Parni tlak	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Vsebnost žvepla ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oksidacijska stabilnost	minute	360	—	EN ISO 7536
Vsebnost obstoječega lepila (izprano s topilom)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Videz se ugotavlja pri temperaturi okolice ali pri temperaturi 15 °C, kar je višje.		čist in svetel, brez vidnih suspenzij ali usedlin onesnaževal		vizualni pregled
Etanol in višji alkoholi ⁽⁷⁾	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Višji alkoholi (C ₃ - C ₈)	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Bencin ⁽⁵⁾	% (V/V)	ravnotežje		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		ASTM D 3231 EN 15487
Vsebnost vode	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusna metoda ⁽²⁾
		Spodnja	Zgornja	
Vsebnost anorganskih kloridov	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Korozija bakrenega traku (3h pri 50 °C)	ocena	razred 1		EN ISO 2160
Kislost (izražena kot očetna kislina CH ₃ COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Razmerje ogljik/vodik		poročilo		
Razmerje ogljik/kisik		poročilo		

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikacijah, so „prave vrednosti“. Pri določanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe standarda ISO 4259 „Naftni izdelki – Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi metodami“, pri določanju najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad nič; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = ponovljivost). Ne glede na ta postopek, potreben iz tehničnih razlogov, si mora proizvajalec goriv prizadevati doseči ničelno vrednost, kadar je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, kadar sta navedeni zgornja in spodnja mejna vrednost. Če obstaja dvom, ali gorivo izpolnjuje zahteve, se uporabijo določbe standarda ISO 4259.

⁽²⁾ V primeru spora se za rešitev spora in razlago rezultatov na podlagi natančnosti preskusne metode uporabijo postopki iz standarda EN ISO 4259.

⁽³⁾ V primeru nacionalnega spora glede vsebnosti žvepla se sklicuje na standard EN ISO 20846 ali EN ISO 20884, podobno sklicu v nacionalni prilogi k standardu EN 228.

⁽⁴⁾ Zapiše se dejanska vsebnost žvepla v gorivu za preskus tipa 6.

⁽⁵⁾ Vsebnost neosvinčenega bencina se lahko določi kot 100 minus vsota vsebnosti vode in alkoholov v odstotkih.

⁽⁶⁾ Temu referenčnemu gorivu se ne smejo namerno dodajati spojine, ki vsebujejo fosfor, železo, mangan ali svinec.

⁽⁷⁾ Etanol, ki izpolnjuje specifikacije iz standarda EN 15376, je edina kisikova spojina, ki se namerno doda temu referenčnemu gorivu.“

6. Priloga XI se spremeni:

(a) Doda se naslednja točka 2.14:

„2.14. Od 1. septembra 2011 se z odstopanjem točke 3.3.5 Priloge 11 k Pravilniku UN/ECE št. 83 lovnik delcev, kadar je nameščen kot samostojna enota ali vgrajen v kombinirano napravo za uravnavanje emisij, vedno spremlja najmanj glede popolne odpovedi ali odstranitve, če je slednja povzročila prekoračitev veljavnih mejnih vrednosti emisij. Spremlja se tudi za vsako odpoved, ki bi povzročila prekoračitev veljavnih mejnih vrednosti OBD.“

(b) Točka 3.3 se nadomesti z naslednjim:

„3.3. Homologacijski organ ne ugotovi zahtevi za podelitev homologacije za sistem s pomanjkljivostmi, če nadzorne naprave sploh ni ali ni zahtevanega evidentiranja in sporočanja podatkov, povezanih z nadzorno napravo.“

(c) Dodatek 1 se spremeni tako:

(i) Točki 3.1.7 in 3.1.8 se nadomestita z naslednjim:

„3.1.7 Proizvajalec najkasneje 18 mesecev po vstopu na trg prvega tipa vozila z IUPR v družini vgrajenih sistemov za diagnostiko in nato vsakih 18 mesecev dokaže homologacijskemu organu in na zahtevo Komisije, da so ti statistični pogoji izpolnjeni za vse nadzorne naprave, katerih podatke mora sporočiti vgrajeni sistem za diagnostiko v skladu s točko 3.6 tega dodatka. Za ta namen se za družine vgrajenih sistemov za diagnostiko z več kot 1 000 registracijami v Uniji, ki so predmet vzorčenja v času vzorčenja, postopek iz Priloge II uporablja brez poseganja v določbe točke 3.1.9 tega dodatka.“

Poleg zahtev iz Priloge II in ne glede na rezultate revizije iz oddelka 2 Priloge II organ, ki je podelil homologacijo, izvede preverjanja skladnosti v prometu za IUPR iz Dodatka 1 k Prilogi II na primernem številu naključno določenih primerov. „Primerno število naključno določenih primerov“ pomeni, da ima ta ukrep odvrtačilni učinek na neskladnost z zahtevami oddelka 3 te priloge ali predložitev prilagojenih, napačnih ali nereprezentativnih podatkov za revizijo. Če ni posebnih okoliščin in lahko homologacijski organi to dokažejo, se naključno preverjanje skladnosti v prometu pri 5 % homologiranih družin vgrajenih sistemov za diagnostiko šteje za zadostno za potrditev skladnosti

s to zahtevo. V ta namen se lahko homologacijski organi s proizvajalcem dogovorijo o zmanjšanje dvojnega preskušanja določene družine vgrajenih sistemov za diagnostiko, če takšni dogovori ne ovirajo odvratilnega učinka preverjanja skladnosti v prometu, ki ga izvede homologacijski organ, na neskladnost z zahtevami oddelka 3 te priloge. Podatki, ki jih države članice zberejo v okviru programov nadzornega preskušanja, se lahko uporabijo za preverjanja skladnosti v prometu. Homologacijski organi Komisiji in drugim homologacijskim organom na zahtevo sporočijo podatke opravljenih revizij in naključnih preverjanj skladnosti v prometu, vključno z metodologijo, uporabljeno za identifikacijo tistih primerov, pri katerih se izvede naključno preverjanje skladnosti v prometu.

3.1.8 Za celoten preskusni vzorec vozil mora proizvajalec ustreznim organom sporočiti vse podatke o učinkovitosti med uporabo, ki jih mora poročati vgrajeni sistem za diagnostiko v skladu s točko 3.6 tega dodatka, skupaj z identifikacijo vozila, ki se preskuša, in metodologijo, ki se uporablja za izbiro vozil za preskušanje. Homologacijski organ, ki podeli homologacijo, te podatke in rezultate statističnega vrednotenja na zahtevo predloži Komisiji in drugim homologacijskim organom.“

(ii) Doda se naslednja točka 3.1.10:

„3.1.10. Neizpolnjevanje zahtev točke 3.1.6, ugotovljeno s preskusi, opisanimi v točki 3.1.7 ali 3.1.9, se šteje za kršitev, za katero so predpisane kazni iz člena 13 Uredbe (ES) št. 715/2007. To sklicevanje ne omejuje uporabe takih kazni za kršitve drugih določb Uredbe (ES) št. 715/2007 ali te uredbe, ki se ne nanašajo izrecno na člen 13 Uredbe (ES) št. 715/2007.“

(iii) V točki 3.3.2 se dodata naslednji točki (e) in (f):

„(e) Brez poseganja v zahteve za povečanje imenovalcev drugih nadzornih naprav se imenovalci nadzornih naprav naslednjih sestavnih delov povečajo, če in samo če se je vozni cikel začel s hladnim zagonom:

(i) temperaturni senzori za tekočine (olje, hladilna tekočina motorja, gorivo, reagent SCR);

(ii) temperaturni senzori za čisti zrak (zunanji zrak, vsesani zrak, polnilni zrak, polnilni zbiralnik);

(iii) temperaturni senzori za izpušne pline (vračanje in hlajenje izpušnih plinov, visokotlačno polnjenje z izkoriščanjem energije izpušnih plinov, katalizator);

(f) Imenovalci nadzornih naprav sistema za nadzor tlaka polnilnega zraka se povečajo, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(i) če so izpolnjeni splošni pogoji imenovalcev;

(ii) če sistem za nadzor tlaka polnilnega zraka deluje 15 sekund ali več.“

(iv) Točka 3.6.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.6.2. Za določene sestavne dele ali sisteme, ki imajo več nadzornih naprav, katerih podatke je treba sporočiti v skladu s to točko (npr. vrsta lambda sond 1 ima lahko več nadzornih naprav za odziv sond ali druge lastnosti sond), vgrajeni sistem za diagnostiko ločeno spremlja števec in imenovalce za vsako določeno nadzorno napravo, razen naprav za spremljanje okvar kratkega stika ali odprtega vezja, in sporoča samo ustreznega števca in imenovalca za določeno nadzorno napravo, ki ima najnižje številčno razmerje. Če imata dve ali več določenih nadzornih naprav enaka razmerja, se za določen sestavni del sporočita ustreznega števca in imenovalca določene nadzorne naprave, ki ima najvišji imenovalca.“

7. Priloga XII se spremeni:

(a) Točka 2.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.3. Točka 5.2.4 Pravilnika UN/ECE št. 101 se glasi:

1. gostota: izmerjena na preskusnem gorivu po standardu ISO 3675 ali enakovredni metodi. Pri bencinu, dizelskem gorivu, biodizlu in etanolu (E85 in E75) se uporabi gostota, izmerjena pri 15 °C; pri utekočinjenem naftnem plinu (UNP) in zemeljskem plinu (ZP)/biometanu se uporabi referenčna gostota:

0,538 kg/l za UNP,

0,654 kg/m³ za ZP (3)

2. razmerje med vodikom, ogljikom in kisikom: uporabijo se nespremenljive vrednosti, in sicer:

C₁H_{1,89}O_{0,016} za bencin,

C₁H_{1,86}O_{0,005} za dizelsko gorivo,

C₁H_{2,525} za UNP (utekočinjeni naftni plin),

CH₄ for NG (zemeljski plin) in biometan,

C₁H_{2,74}O_{0,385} za etanol (E85),

C₁ H_{2,61} O_{0,329} za etanol (E75).“

(b) Doda se naslednja točka 3.5:

„3.5. Med preskusnim ciklom za določitev emisij CO₂ in porabe goriva vozila se uporablja določba točke 3.14 Priloge III.“

8. Priloga XIV se spremeni:

(a) V točki 2.1 se doda naslednje:

„Informacije o vseh delih vozila, s katerimi je proizvajalec vozila opremil vozilo, kot je opredeljeno z identifikacijsko številko vozila (VIN) in drugimi merili, kot so medosna razdalja, moč motorja, paket opreme ali možnosti, in ki jih je mogoče zamenjati z nadomestnimi deli, ki jih proizvajalec vozila nudi pooblaščenim serviserjem ali trgovcem ali tretjim osebam s sklicem na številko dela originalne opreme (OE), se zagotovijo v zbirki podatkov, ki je prosto dostopna neodvisnim izvajalcem.

Ta zbirka podatkov vsebuje VIN, številke delov originalne opreme (OE), poimenovanje delov OE, podatke o veljavnosti (veljavno od/do), navodila za vgradnjo in po potrebi strukturne značilnosti.

Informacije v zbirki podatkov se morajo redno posodabljeni. Posodobitve morajo vključevati zlasti vse spremembe posameznih vozil po njihovi izdelavi, če so te informacije na voljo pooblaščenim trgovcem.“

(b) Točki 2.2 in 2.3 se nadomestita z naslednjim:

„2.2 Dostop do informacij o varnostnih značilnostih vozila, ki jih uporabljajo pooblaščenim trgovci in serviserji, se zagotovi neodvisnim izvajalcem zaščiteno z varnostno tehnologijo v skladu z naslednjimi zahtevami:

(i) podatki se izmenjujejo ob zagotavljanju zaupnosti, celovitosti in zaščite pred ponovitvami;

(ii) uporablja se standard <https://ssl-tls> (RFC4346);

(iii) uporabljajo se varnostna potrdila v skladu z ISO 20828 za vzajemno potrjevanje neodvisnih izvajalcev in proizvajalcev;

(iv) zasebni ključ neodvisnega izvajalca mora biti zaščiten z varno strojno opremo.

Forum o dostopu do informacij o vozilih iz odstavka 9 člena 13 določi parametre za izpolnjevanje teh zahtev v skladu z najnovejšo tehnologijo.

Neodvisni izvajalec mora biti akreditiran in pooblaščen za dostop na podlagi dokumentov, ki dokazujejo, da opravlja zakonito poslovno dejavnost in ni bil obsojen za s tem povezane kriminalne dejavnosti.

2.3 Reprogramiranje krmilnih enot vozil, izdelanih po 31. avgustu 2010, se izvede v skladu z ISO 22900 ali SAE J2534, ne glede na datum homologacije. Za potrjevanje združljivosti aplikacij, specifičnih za proizvajalca, in komunikacijskih vmesnikov vozila (VCI), skladnih z ISO 22900 ali SAE J2534, proizvajalec ponudi bodisi vrednotenje neodvisno razvitih VCI bodisi informacije ter da na posodo morebitno posebno strojno opremo, ki jo proizvajalec VCI potrebuje za samostojno izvedbo takega vrednotenja. Pogoji člena 7(1) Uredbe (ES) št. 715/2007 se uporabljajo za pristojbine za tako vrednotenje ali informacije in strojno opremo.

Za vozila, izdelana pred 1. septembrom 2010, lahko proizvajalec ponudi bodisi popolno reprogramiranje v skladu z ISO 22900 ali SAE J2534 bodisi reprogramiranje preko prodaje ali izposoje lastniškega orodja. V slednjem primeru mora biti neodvisnim izvajalcem zagotovljen nediskriminatoren, hiter in sorazmeren dostop, orodje pa mora biti zagotovljeno v uporabni obliki. Določbe člena 7 Uredbe (ES) št. 715/2007 se uporabljajo za pristojbine za dostop do teh orodij.“

(c) Točka 2.8 se nadomesti z naslednjim:

„2.8. Proizvajalci določijo primerne in sorazmerne pristojbine za dostop do njihovih spletnih mest z informacijami o popravilu in vzdrževanju na urni, dnevni, mesečni in letni osnovi ter za dostop za posamezno transakcijo.“

9. Priloga XVI se spremeni:

(a) V točki 6.2 se doda naslednje:

„Za namene te točke se predvideva, da te okoliščine nastopijo, če se preseže veljavna mejna vrednost emisij NO_x iz tabele 1 v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 715/2007, pomnožena s faktorjem 1,5. Izjemoma se za vozilo, homologirano v skladu z začasnimi mejnimi vrednostmi za vgrajene naprave za diagnostiko Euro 6 iz točke 2.3.2 Priloge XI k tej uredbi, predvideva, da te okoliščine nastopijo, če se veljavna mejna vrednost No_x iz tabele 2 v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 715/2007 preseže za najmanj 100 mg. Emisije NO_x med preskusom za dokazovanje skladnosti s temi zahtevami ne smejo za več kot 20 % presegati vrednosti iz prvega in drugega stavka.“

(b) Točka 7.1 se nadomesti z naslednjim:

„7.1. Kadar je naveden sklic na to točko, se shrani neizbrisljiv identifikator parametra (PID), ki določa razlog za vključitev sistema za prisilo in razdaljo, ki jo je vozilo prevozilo med vključitvijo sistema za prisilo. Vozilo ohrani zapis o PID vsaj 800 dni ali 30 000 km delovanja vozila. PID se zagotovi na zahtevo univerzalnega diagnostičnega orodja prek serijskega vmesnika na standardnem konektorju za diagnostiko, v skladu z določbami točke 6.5.3.1 Dodatka 1 v Prilogi 11 k Pravilniku UN/ECE št. 83 in točke 2.5 Dodatka 1 v Prilogi XI k tej uredbi. Od datumov iz člena 17 se informacije, shranjene v PID, povežejo z obdobjem skupnega delovanja vozila, med katerim so nastale, z natančnostjo najmanj 300 dni ali 10 000 km.“

10. V Prilogi XVIII se točka 3.4.8 nadomesti z naslednjim:

„3.4.8. Doseg vozila z električnim pogonom km (v skladu s Prilogo 9 k Pravilniku UN/ECE št. 101)“

PRILOGA II

„PRILOGA II

SKLADNOST V PROMETU

1. UVOD
- 1.1 Ta priloga določa emisije iz izpušne cevi in zahteve OBD (vključno z IUPR_M) za skladnost v prometu za tipe vozil, homologirane v skladu s to uredbo.
2. PRESOJA SKLADNOSTI V PROMETU
- 2.1 Homologacijski organ izvede presojo skladnosti v prometu na osnovi vseh pomembnih informacij, ki jih ima proizvajalec, po enakih postopkih kot za skladnost proizvodnje, določenih v členu 12(1) in (2) Direktive 2007/46/ES ter v točkah 1 in 2 Priloge X k navedeni direktivi. Informacije iz nadzornih preskusov homologacijskega organa in države članice lahko dopolnjujejo poročilo o spremljanju v prometu, ki ga predloži proizvajalec.
- 2.2 Slika iz točke 9 Dodatka 2 k tej prilogi, in slika 4/2 iz Dodatka 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83 (samo za emisije iz izpušne cevi) prikazujeta postopek za preverjanje skladnosti v prometu. Postopek za preverjanje skladnosti v prometu je opisan v Dodatku 3 k tej prilogi.
- 2.3 Proizvajalec na zahtevo homologacijskega organa kot del informacij za nadzor skladnosti v prometu homologacijskemu organu predloži poročilo o garancijskih zahtevkih, garancijskih popravilih in napakah vgrajenega sistema za diagnostiko, ki so bile zabeležene med servisiranjem, in sicer v obliki, ki je bila dogovorjena ob homologaciji. Informacije morajo vključevati pogostost in vsebino napak pri sestavnih delih in sistemih, ki so povezani z emisijami. Poročila se v obdobju, ki je določeno v členu 9(4) te uredbe, predložijo vsaj enkrat letno za vsak model vozila.
- 2.4 **Parametri, ki opredeljujejo družine vozil v prometu glede na emisije iz izpušne cevi**

Družina v prometu se lahko opredeli po osnovnih parametrih konstrukcije, ki morajo biti skupni vozilom v družini. Skladno s tem v isto družino v prometu spadajo tisti tipi vozil, ki imajo skupne, ali v mejah navedenih dovoljenih odstopanj, naslednje parametre:
- 2.4.1 proces zgorevanja (2-taktni, 4-taktni, rotacijski);
- 2.4.2 število valjev;
- 2.4.3 konfiguracija valjev (vrstni motor, V-motor, radialni motor, motor z nasprotno ležečimi valji, drugo); naklon ali usmeritev valjev ni merilo,
- 2.4.4 način dovoda goriva v motor (tj. posredno ali neposredno vbrizgavanje);
- 2.4.5 vrsta hladilnega sistema (zrak, voda, olje);
- 2.4.6 način dovoda zraka (sesalni motor, tlačno polnjeni motor);
- 2.4.7 gorivo, za katerega je motor zasnovan (bencin, dizelsko gorivo, ZP, UNP itd.); vozila z dvogorivnim motorjem so lahko razvrščena v skupino vozil z eno vrsto goriva, če jim je ena vrsta goriva skupna;
- 2.4.8 vrsta katalizatorja (tristezni, redukcijski lovilnik, SCR, redukcijski katalizator ali drugo);
- 2.4.9 vrsta lovilnika trdnih delcev (z ali brez);
- 2.4.10 vračanje izpušnih plinov v valj (z ali brez, hlajeno ali nehajeno), in
- 2.4.11 prostornina valja največjega motorja v družini minus 30 odstotkov.
- 2.5 **Zahtevane informacije**

Homologacijski organ opravi presojo skladnosti vozil v prometu na podlagi podatkov, ki jih predloži proizvajalec. Ti podatki morajo vsebovati predvsem naslednje:
- 2.5.1 ime in naslov proizvajalca;
- 2.5.2 ime, naslov, telefonsko številko in številko faksa ter elektronski naslov pooblaščenega zastopnika za področja, ki jih vključujejo podatki proizvajalca;
- 2.5.3 imena modelov vozil, ki so vključena v podatke proizvajalca;
- 2.5.4 kadar je primerno, seznam tipov vozil, ki jih vključujejo podatki proizvajalca, tj. za emisije iz izpušne cevi skupina družin v prometu v skladu s točko 2.4, in za OBD in IUPR_M družina vgrajenih sistemov za diagnostiko (OBD) v skladu z Dodatkom 2 k Prilogi XI;

- 2.5.5 kode identifikacijske številke vozila (VIN), ki se uporabljajo za te tipe vozil znotraj družine (predpona VIN);
- 2.5.6 številke homologacij, ki se uporabljajo za te tipe vozil znotraj družine, vključno s številkami vseh razširitev ter večjih sprememb/odpoklicev (predelav), kadar je primerno;
- 2.5.7 podrobnosti razširitev, večjih sprememb/odpoklicev za vozila, ki jih vključujejo podatki proizvajalca (če to zahteva homologacijski organ);
- 2.5.8 obdobje, v katerem je proizvajalec zbiral podatke;
- 2.5.9 obdobje proizvodnje vozil, vključeno v podatke proizvajalca (npr. vozila, izdelana v koledarskem letu 2007);
- 2.5.10 postopek proizvajalca za preverjanje skladnosti v prometu, vključno z:
- (i) načinom določanja položaja vozil;
 - (ii) merili za izbiro in zavrnitev vozil;
 - (iii) tipi preskusov in preskusnimi postopki, uporabljenimi v programu;
 - (iv) merili proizvajalca za sprejem/zavrnitev skupine družin;
 - (v) geografskimi območji, na katerih je proizvajalec zbiral podatke;
 - (vi) velikostjo vzorca in uporabljenim načrtom vzorčenja;
- 2.5.11 rezultati postopka preverjanja skladnosti v prometu, vključno z:
- (i) identifikacijo vozil, vključenih v program (preskušanih ali ne). Identifikacija mora vključevati:
 - ime modela,
 - identifikacijsko številko vozila (VIN),
 - registrsko številko vozila,
 - datum izdelave,
 - regijo uporabe (če je znana),
 - nameščene pnevmatike (samo za emisije iz izpušne cevi);
 - (ii) razlogi za izločitev vozila iz vzorca;
 - (iii) podatki o vzdrževanju vsakega vozila iz vzorca (vključno s kakršnimi koli predelavami);
 - (iv) podatki o popravilih vsakega vozila iz vzorca (če so znani);
 - (v) podatki o preskusu, ki vključujejo:
 - datum preskusa/prenosa,
 - kraj preskusa/prenosa,
 - število prevoženih kilometrov na števcu;
 - (vi) podatki o preskusu samo za emisije iz izpušne cevi:
 - specifikacije preskusnega goriva (npr. preskusno referenčno gorivo ali komercialno gorivo),
 - preskusni pogoji (temperatura, vlažnost zraka, vztrajnostna masa dinamometra),
 - nastavitve dinamometra (npr. nastavitve moči),
 - rezultati preskusa (za najmanj tri različna vozila iz vsake družine vozil);
 - (vii) podatki o preskusu samo za IUPR_M:
 - vsi zahtevani podatki, preneseni z vozila,
 - za vsako nadzorno napravo, ki se poroča, razmerje učinkovitosti med uporabo IUPR_M;
- 2.5.12 zapise prikazov vgrajenega sistema za diagnostiko (OBD);

2.5.13 za vzorčenje IUPR_M naslednje:

- povprečje razmerij učinkovitosti med uporabo IUPR_M vseh izbranih vozil za vsako nadzorno napravo v skladu s točkama 3.1.4 in 3.1.5 Dodatka 1 k Prilogi XI;
- odstotek izbranih vozil, pri katerih je IUPR_M večje ali enako najmanjši vrednosti, ki velja za nadzorno napravo, v skladu s točkama 3.1.4 in 3.1.5 Dodatka 1 k Prilogi XI.

3. IZBIRA VOZIL ZA PREVERJANJE SKLADNOSTI V PROMETU

3.1 Podatki, ki jih zbere proizvajalec, morajo biti dovolj izčrpni, da je mogoče oceniti delovanje vozila v prometu pri običajnih pogojih uporabe. Proizvajalec izbere vzorce iz vsaj dveh držav članic z bistveno različnimi pogoji uporabe vozila (razen če se vozilo prodaja samo v eni državi članici). Pri izbiri držav članic se upoštevajo dejavniki, kot so razlike med gorivi, okoljski pogoji, povprečne hitrosti na cestah in porazdelitev vožnje po mestu/avtocesti.

Za preskušanje OBD IUPR_M se v preskusni vzorec vključijo le tista vozila, ki izpolnjujejo merila iz točke 2.2.1 Dodatka 1.

3.2 Pri izbiri držav članic za vzorčenje vozil lahko proizvajalec izbere vozila iz države članice, ki je posebej reprezentativna. V tem primeru mora proizvajalec homologacijskemu organu, ki je podelil homologacijo, dokazati, da je izbor reprezentativen (npr. s tem, da gre za trg z najvišjo letno prodajo družine vozila v Uniji). Če je za družino treba preskusiti več kot eno vzorčno skupino v skladu s točko 3.5, morajo vozila v drugi in tretji vzorčni skupini odražati drugačne pogoje uporabe vozila kot vozila iz prvega vzorca.

3.3 Preskus emisij se lahko izvede v preskuševalnem laboratoriju na drugem trgu ali v drugi regiji.

3.4 Proizvajalec nenehno izvaja preskuse skladnosti v prometu glede na emisije iz izpušne cevi, tako da odražajo proizvodni cikel ustreznih tipov vozil znotraj določene družine vozil v prometu. Obdobje med začetkoma dveh preverjanj skladnosti v prometu ne sme presegati 18 mesecev. V primeru tipov vozil, ki so vključeni v razširitev homologacije, za katero ni bil potreben preskus emisij, se to obdobje lahko podaljša na največ 24 mesecev.

3.5 Velikost vzorca

3.5.1 Pri uporabi statističnega postopka iz Dodatka 2 (npr. za emisije iz izpušne cevi) je število vzorčnih skupin odvisno od letne prodane količine vozil iz družine v prometu v Uniji, kot je določeno v spodnji tabeli:

EU registracije — v koledarskem letu (za preskuse emisij iz izpušne cevi) — vozil družine OBD z IUPR v času vzorčenja	Število vzorčnih skupin
do 100 000	1
100 001 do 200 000	2
nad 200 000	3

3.5.2 Za IUPR je število vzorčnih skupin navedeno v tabeli iz točke 3.5.1 in temelji na številu vozil družine OBD, ki so odobrena z IUPR (obvezno vzorčenje).

Za prvo obdobje vzorčenja družine OBD velja obvezno vzorčenje za vse tipe vozil v družini, homologiranih na podlagi IUPR. Za nadaljnja obdobja vzorčenja velja obvezno vzorčenje samo za tipe vozil, ki še niso bila preskušena ali so zajeta v homologacijah na podlagi vrednosti emisij, ki so bile razširjene od prejšnjega obdobja vzorčenja.

Za družine z manj kot 5 000 EU registracijami, za katere velja obvezno vzorčenje v obdobju vzorčenja, je najmanjše število vozil v vzorčni skupini šest. Za vse druge družine je najmanjše število vzorčenih vozil v vzorčni skupini petnajst.

Vsaka vzorčna skupina primerno predstavlja vzorec prodaje, tj. zastopani so vsaj najbolj prodajani tipi vozil (≥ 20 % celotne družine).

4. Na osnovi presoje iz oddelka 2 homologacijski organ sprejme eno od naslednjih odločitev in ukrepov:

- (a) odloči, da je skladnost v prometu za tip vozila, družino vozil v prometu ali družino OBD vozil zadovoljiva in ne sprejme nadaljnjih ukrepov;
- (b) odloči, da so podatki, ki jih je predložil proizvajalec, nezadostni za sprejem odločitve, in od proizvajalca zahteva dodatne informacije ali preskusne podatke;

(c) odloči, da so na osnovi podatkov iz programov nadzornega preskušanja, ki jih izvaja homologacijski organ ali država članica, podatki, ki jih je predložil proizvajalec, nezadostni za sprejem odločitve, in od proizvajalca zahteva dodatne informacije ali preskusne podatke;

(d) odloči, da je skladnost tipa vozila v prometu, ki je del družine vozil v prometu ali družine OBD, nezadovoljiva in nadaljuje s preskusom tipa vozila ali družine OBD skladno z Dodatkom 1.

Če so v skladu z revizijo IUPR_M preskusna merila točke 6.1.2, točka (a) ali (b), Dodatka 1 izpolnjena za vozila v vzorčni skupini, mora homologacijski organ sprejeti nadaljnje ukrepe, opisane v točki (d) te točke.

- 4.1 Če so preskusi tipa 1 potrebni za preverjanje skladnosti naprav za uravnavanje emisij z zahtevami o njihovem delovanju v prometu, se takšni preskusi izvajajo s preskusnim postopkom, ki izpolnjuje statistična merila iz Dodatka 2.
- 4.2 Homologacijski organ v sodelovanju s proizvajalcem izbere vzorec vozil z zadostnim številom prevoženih kilometrov, pri katerih je mogoče zagotoviti uporabo pri običajnih pogojih. O izbiri vozil v vzorcu se posvetuje s proizvajalcem, ki mu je dovoljeno prisostvovati pri potrjenih pregledih vozil.
- 4.3 Proizvajalec lahko pod nadzorom homologacijskega organa opravi preglede, tudi porušitvene narave, na vozilih, pri katerih ravni emisij presegajo mejne vrednosti, da se ugotovijo morebitni vzroki za poslabšanje, ki ga ni mogoče pripisati proizvajalcu samemu (npr. uporaba osvinčenega bencina pred datumom preskusa). Če rezultati pregledov potrdijo takšne vzroke, se taki rezultati preskusov izključijo iz preverjanja skladnosti.

Dodatek 1

Preverjanje skladnosti v prometu

1. UVOD
- 1.1 Ta dodatek določa merila iz oddelka 4 v zvezi z izbiro vozil za preskušanje in postopki za preverjanje skladnosti vozil v prometu.
2. MERILA ZA IZBOR

Merila za sprejem izbranega vozila so za emisije iz izpušne cevi določena v točkah 2.1 do 2.8, za IUPR_M pa v spodnjih točkah 2.1 do 2.5.
- 2.1 Pri vozilu gre za tip vozila, ki je homologiran po tej uredbi in ima potrdilo o skladnosti v skladu z Direktivo št. 2007/46/ES. Za preverjanje IUPR_M mora biti vozilo homologirano po standardih OBD Euro 5+, Euro 6- plus IUPR ali kasnejših. Registrira in uporablja se v Uniji.
- 2.2 Vozilo je bilo v prometu vsaj 15 000 km ali 6 mesecev, kar se zgodi pozneje, in največ 100 000 km ali 5 let, kar se zgodi prej.
- 2.2.1 Za preverjanje IUPR_M preskusni vzorec vključuje samo vozila, ki:
 - (a) so zbrala dovolj podatkov o delovanju vozila, da se nadzorna naprava lahko preskusi.

Za nadzorne naprave, ki morajo izpolnjevati razmerje učinkovitosti med uporabo nadzorne naprave ter spremljati in sporočati podatke o razmerju v skladu s točko 3.6.1 Dodatka 1 k Prilogi XI, zadostni podatki o delovanju vozila pomenijo, da imenovalec izpolnjuje spodaj navedena merila. Imenovalec, kot je opredeljen v točkah 3.3 in 3.5 Dodatka 1 k Prilogi XI, mora imeti za preskušano nadzorno napravo vrednost, ki je enaka ali večja od ene od naslednjih vrednosti:

 - (i) 75 za nadzorne naprave sistema izhlapevanja, nadzorne naprave sistema za sekundarni zrak in nadzorne naprave, ki uporabljajo imenovalec, povečan v skladu s točko 3.3.2(a), (b) ali (c) Dodatka 1 k Prilogi XI (npr. nadzorne naprave, povezane z zagonom pri hladnem motorju, nadzorne naprave klimatskih sistemov itd.), ali
 - (ii) 25 za nadzorne naprave filtra za trdne delce in nadzorne naprave oksidacijskega katalizatorja, ki uporabljajo imenovalec, povečan v skladu s točko 3.3.2(d) Dodatka 1 k prilogi XI, ali
 - (iii) 150 za katalizatorje, lambda sonde, EGR, VVT in vse druge nadzorne naprave sestavnih delov.
 - (b) ki niso bila prirejena ali opremljena z dodatki ali spremenjenimi deli, zaradi katerih sistem OBD ne bi izpolnjeval zahtev Priloge XI.
- 2.3 Na voljo je evidenca o vzdrževanju, ki dokazuje, da je bilo vozilo primerno vzdrževano (npr. servisirano v skladu s priporočili proizvajalca).
- 2.4 Na vozilu ni nobenih znakov zlorabe (npr. dirkanje, čezmerno natovarjanje, uporaba napačnih goriv ali druge zlorabe) ali drugih dejavnikov (npr. prirejanje), ki lahko vplivajo na nastajanje emisij. Upoštevajo se koda okvare in podatki o prevoženih kilometrih, ki so shranjeni v računalniku. Vozilo se ne izbere za preskušanje, če je iz podatkov v računalniku razvidno, da se je vozilo uporabljalo še potem, ko je bila shranjena koda okvare in popravilo ni bilo izvedeno v sorazmerno kratkem času.
- 2.5 Na vozilu niso bila opravljena večja popravila ali večja nepooblaščenega popravila motorja.
- 2.6 Vsebnost svinca in žvepla v vzorcu goriva iz posode za gorivo vozila mora ustrezati veljavnim standardom iz Direktive št. 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, in na vozilu ne sme biti sledi o uporabi napačnih goriv. Preverjanja se lahko opravijo v izpušni cevi.
- 2.7 Na vozilu ne sme biti znakov težav, ki lahko ogrozijo varnost osebja v laboratoriju.
- 2.8 Vsi vgrajeni sestavni deli sistema za uravnavanje onesnaževanja morajo biti skladni z veljavno homologacijo.

⁽¹⁾ UL L 350, 28.12.1998, str. 58.

3. UGOTAVLJANJE NAPAK IN VZDRŽEVANJE

Na vozilih, sprejetih za preskušanje, se pred merjenjem emisij izpušnih plinov v skladu s postopkom iz točk 3.1 do 3.7 opravi ugotavljanje napak in potrebno redno vzdrževanje.

- 3.1 Opravijo se naslednji pregledi: pregled zračnega filtra, vseh pogonskih jermenov, nivojev vseh tekočin, pokrova hladilnika, vseh vakuumskih cevi in električne napeljave, povezane s sistemom za uravnavanje onesnaževanja; pregled vžiga, odmerjanja goriva in sestavnih delov naprave za uravnavanje onesnaževanja zaradi morebitnih napak v nastavitvah in/ali prirejanja. Vsa odstopanja se zapišejo.
- 3.2 Preveri se pravilno delovanje vgrajenega sistema za diagnostiko (OBD). Vsa sporočila o napaki v spominu vgrajenega sistema za diagnostiko se zabeležijo in opravijo se potrebna popravila. Če indikator napak vgrajenega sistema za diagnostiko ugotovi napako v ciklu predkondicioniranja, se lahko okvara identificira in odpravi. Preskus se lahko ponovi in uporabijo se rezultati popravljenega vozila.
- 3.3 Pregleda se sistem vžiga in pomanjkljivi sestavni deli, na primer vžigalne svečke, kabli itd., se zamenjajo.
- 3.4 Preveri se kompresija. Če rezultat ni zadovoljiv, se vozilo zavrne.
- 3.5 Parametri motorja se preverijo po specifikacijah proizvajalca in se po potrebi nastavijo.
- 3.6 Če vozilu manjka manj kot 800 km do naslednjega rednega servisa, se servis opravi po navodilih proizvajalca. Ne glede na zapis prevoženih kilometrov na števcu se lahko na zahtevo proizvajalca zamenjata oljni in zračni filter.
- 3.7 Ob sprejemu vozila se gorivo nadomesti s primernim referenčnim gorivom za preskušanje emisij, razen če proizvajalec soglaša z uporabo komercialnega goriva.

4. PRESKUŠANJE VOZIL V PROMETU

- 4.1 Če je potreben pregled vozil, se preskusi emisij v skladu s Prilogo III opravijo na predkondicioniranih vozilih, izbranih v skladu z zahtevami iz oddelkov 2 in 3 tega dodatka. Ta preskus vključuje merjenje emisij števila trdnih delcev samo pri vozilih, ki so homologirana po emisijskih standardih Euro 6 v kategorijah W, X in Y, kot so opredeljene v tabeli 1 Dodatka 6 k Prilogi 1. Dodatni cikli predkondicioniranja poleg tistih, ki so določeni v točki 5.3 Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83, se dovolijo samo, če so reprezentativni za normalno vožnjo.
- 4.2 Pri vozilih, opremljenih z vgrajenim sistemom za diagnostiko, se lahko preverja pravilno delovanje indikatorja napak v prometu itd. glede na ravni emisij (npr. omejitve za sporočanje napak iz Priloge XI) za homologirane specifikacije.
- 4.3 Vgrajeni sistem za diagnostiko se lahko preveri na primer glede ravni emisij nad veljavnimi mejnimi vrednostmi brez sporočila o napaki, glede sistematičnega zmotnega vkapljanja indikatorja napak in pomanjkljivega ali okvarjenega sestavnega dela vgrajenega sistema za diagnostiko.
- 4.4 Če sestavni del ali sistem deluje na način, ki ni zajet v podrobnem opisu v certifikatu o homologaciji in/ali v opisni dokumentaciji za take tipe vozil in tako odstopanje ni bilo dovoljeno v skladu s členom 13(1) ali (2) Direktive 2007/46/ES ter vgrajeni sistem za diagnostiko ne javlja napak, se sestavni del ali sistem pred preskušanjem emisij ne zamenja, razen če se ugotovi, da je bil sestavni del ali sistem prirejen ali zlorabljen tako, da vgrajeni sistem za diagnostiko napak ne zaznava več.

5. VREDNOTENJE REZULTATOV PRESKUSOV EMISIJ

- 5.1 Rezultati preskusov se predložijo v postopek vrednotenja v skladu z Dodatkom 2.
- 5.2 Rezultati preskusov se ne množijo s faktorji poslabšanja.

6. NAČRT ODPRAVE NESKLADNOSTI

- 6.1 Homologacijski organ zahteva od proizvajalca, da predloži načrt ukrepov za odpravo neskladnosti, če:
 - 6.1.1 se za emisije iz izpušne cevi pri več kot enem vozilu ugotovi, da njegova emisija izstopa in izpolnjuje katerega koli od naslednjih pogojev:
 - (a) pogoje iz točke 3.2.3 Dodatka 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83 in kadar se homologacijski organ in proizvajalec strinjata, da je emisija čezmerna iz istega vzroka, ali
 - (b) pogoje iz točke 3.2.4 Dodatka 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83, kadar homologacijski organ ugotovi, da je emisija čezmerna iz istega vzroka.

- 6.1.2 Za $IUPR_M$ določene nadzorne naprave M so izpolnjeni naslednji statistični pogoji v preskusnem vzorcu, katerega velikost se določi v skladu s točko 3.5 te priloge:
- (a) pri vozilih, certificiranih za razmerje 0,1 v skladu s točko 3.1.5 Dodatka 1 k Prilogi XI, podatki, zbrani z vozil, za najmanj eno nadzorno napravo M v preskusnem vzorcu kažejo, da je bodisi povprečno razmerje učinkovitosti med uporabo preskusnega vzorca manjše od 0,1 bodisi da ima 66 odstotkov ali več vozil v preskusnem vzorcu razmerje učinkovitosti med uporabo manjše od 0,1;
 - (b) pri vozilih, certificiranih za polna razmerja v skladu s točko 3.1.4 Dodatka 1 k Prilogi XI, podatki, zbrani z vozil, za najmanj eno nadzorno napravo M v preskusnem vzorcu kažejo, da je bodisi povprečno razmerje učinkovitosti med uporabo preskusnega vzorca manjše od vrednosti $Test_{min}(M)$ bodisi da ima 66 odstotkov ali več vozil v preskusnem vzorcu razmerje učinkovitosti med uporabo manjše od $Test_{min}(M)$.
- Vrednost $Test_{min}(M)$ je:
- (i) 0,230, če mora imeti nadzorna naprava M razmerje med uporabo 0,26;
 - (ii) 0,460, če mora imeti nadzorna naprava M razmerje med uporabo 0,52;
 - (iii) 0,297, če mora imeti nadzorna naprava M razmerje med uporabo 0,336;
- v skladu s točko 3.1.4 Dodatka 1 k Prilogi XI.
- 6.2 Načrt ukrepov za odpravo neskladnosti se predloži homologacijskemu organu najpozneje v 60 delovnih dneh od datuma uradnega obvestila iz točke 6.1. Homologacijski organ v 30 delovnih dneh načrt potrdi ali. Če proizvajalec lahko zadovoljivo dokaže pristojnemu homologacijskemu organu, da potrebuje več časa za preučitev neskladnosti zaradi priprave načrta odprave te neskladnosti, se mu podaljšanje odobri.
- 6.3 Popravni ukrepi veljajo za vsa vozila, ki bi lahko imela enake pomanjkljivosti. Oцени se potreba po spremembi dokumentov o homologaciji.
- 6.4 Proizvajalec predloži izvod vseh sporočil, povezanih z načrtom popravnih ukrepov, in vodi evidenco odpoklicev ter homologacijskemu organu dostavlja redna poročila o stanju.
- 6.5 Načrt popravnih ukrepov vključuje zahteve iz točk 6.5.1 do 6.5.11. Proizvajalec dodeli enotno identifikacijsko ime ali številko za načrt popravnih ukrepov.
- 6.5.1 Opis vseh tipov vozil, vključenih v načrt popravnih ukrepov.
- 6.5.2 Opis posebnih modifikacij, prirojitev, popravil, popravkov, prilagoditev ali drugih sprememb, potrebnih za zagotovitev skladnosti vozil, vključno s kratkim povzetkom podatkov in tehničnih študij, ki podpirajo proizvajalčevo odločitev o posebnih ukrepih, potrebnih za odpravo neskladnosti.
- 6.5.3 Opis postopka, po katerem proizvajalec obvešča lastnike vozil.
- 6.5.4 Opis pravilnega vzdrževanja ali uporabe, če obstaja, ki ju proizvajalec postavlja kot pogoj za upravičenost do popravila v skladu z načrtom ukrepov za odpravo neskladnosti, ter pojasnila razlogov za postavljanje takih pogojev. Pogoji za vzdrževanje ali uporabo se ne smejo postaviti, če ni mogoče dokazati, da so povezani z neskladnostjo in ukrepi za njeno odpravo.
- 6.5.5 Opis postopka za lastnike vozil za uveljavljanje odprave neskladnosti. Ta opis mora vključevati datum, po katerem se lahko sprejmejo ukrepi za odpravo neskladnosti, oceno časa, v katerem lahko delavnica opravi popravila, in informacijo o tem, kje se lahko opravijo. Popravila se opravijo hitro, v primernem času po dostavi vozila.
- 6.5.6 Izvod informacij, ki so bili poslane lastniku vozila.
- 6.5.7 Kratak opis sistema, ki ga uporablja proizvajalec za zagotovitev primerne oskrbe s sestavnimi deli ali sistemi za izvajanje ukrepa za odpravo neskladnosti. Navede se, kdaj bo mogoča primerna oskrba s sestavnimi deli ali sistemi za začetek akcije.
- 6.5.8 Izvod vseh navodil, ki se pošljejo osebam, ki bodo izvajale popravila.
- 6.5.9 Opis učinka predlaganih popravnih ukrepov na emisije, porabo goriva, vozne lastnosti in varnost vsakega tipa vozila, zajetega v načrt popravnih ukrepov, s podatki in tehničnimi študijami, ki so podlaga za te ugotovitve.
- 6.5.10 Vse druge informacije, poročila ali podatki, ki jih lahko homologacijski organ upravičeno določi kot potrebne za oceno načrta popravnih ukrepov.
- 6.5.11 Če načrt ukrepov za odpravo neskladnosti vključuje odpoklic, se homologacijskemu organu predloži opis načina, kako se bo evidentiralo popravilo. Če se uporablja nalepka, se predloži vzorec.

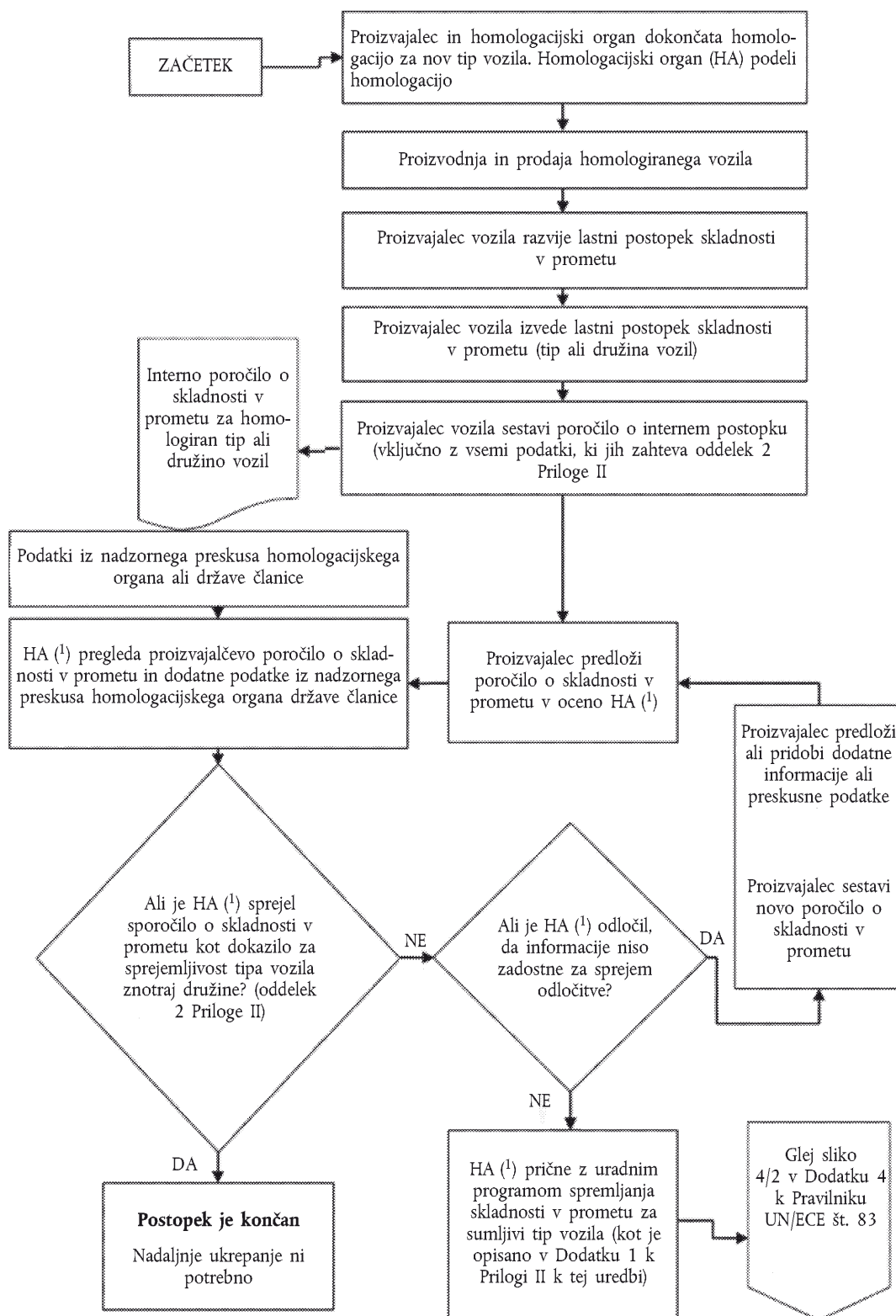
-
- 6.6 Od proizvajalca se lahko zahteva izvedba razumno načrtovanih in potrebnih preskusov na sestavnih delih in vozilih, za katera se predlaga sprememba, popravilo ali modifikacija, da prikaže učinkovitost spremembe, popravila ali modifikacije.
 - 6.7 Proizvajalec mora voditi evidenco o vsakem vozilu, odpoklicanem in popravljenem, ter delavnici, ki je opravila popravilo. Homologacijskemu organu se na zahtevo omogoči dostop do evidence v obdobju petih let od začetka izvajanja načrta ukrepov za odpravo neskladnosti.
 - 6.8 Popravilo in modifikacija ali dodajanje novega dela opreme se zapiše v potrdilo, ki ga proizvajalec predloži lastniku vozila.
-

*Dodatek 2***Statistični postopek za preskušanje skladnosti v prometu**

1. Ta postopek se uporablja za preverjanje zahtev za skladnost vozil v prometu za preskus tipa 1. Uporablja se veljavna statistična metoda iz Dodatka 4 k Pravilniku UN/ECE št. 83, z izjemami iz oddelkov 2 do 9 tega dodatka.
2. Opomba 1 se ne uporablja.
3. Točka 3.2 se glasi:

Za vozilo se šteje, da njegova emisija izstopa, če so izpolnjeni pogoji iz točke 3.2.2.
4. Točka 3.2.1 se ne uporablja.
5. V točki 3.2.2 se sklicevanje na vrstico B tabele v točki 5.3.1.4 razume kot sklicevanje na tabelo 1 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 5 in na tabelo 2 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 6.
6. V točkah 3.2.3.2.1 in 3.2.4.2 se sklicevanje na točko 6 Dodatka 3 razume kot sklicevanje na oddelek 6 Dodatka 1 k Prilogi II k tej uredbi.
7. V opombah 2 in 3 se sklicevanje na vrstico A tabele v točki 5.3.1.4 razume kot sklicevanje na tabelo 1 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 5 in na tabelo 2 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 6.
8. V točki 4.2 se sklicevanje na točko 5.3.1.4 razume kot sklicevanje na tabelo 1 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 5 in na tabelo 2 iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 za vozila Euro 6.
9. Slika 4/1 se nadomesti z naslednjo sliko:

,Slika 4/1



(1) V tem primeru HA pomeni homologacijski organ, ki je podelil homologacijo v skladu s to uredbo.

Dodatek 3

Odgovornost za skladnost v prometu

1. Postopek revizije preverjanja skladnosti v prometu je ponazorjen na sliki 1.
2. Proizvajalec pripravi vse informacije, ki so potrebne za skladnost z zahtevami iz te priloge. Homologacijski organ lahko upošteva tudi podatke iz programov za spremljanje.
3. Homologacijski organ izvede vse postopke in preskuse, ki so potrebni za zagotovitev, da so vse zahteve glede skladnosti v prometu izpolnjene (faze od 2 do 4).
4. V primeru razhajanj ali nesoglasij pri oceni predloženih informacij homologacijski organ zahteva pojasnilo od tehnične službe, ki je izvedla homologacijski preskus.
5. Proizvajalec določi in izvede načrt popravnih ukrepov. Ta načrt mora pred izvedbo odobriti homologacijski organ (faza 5).

Slika 1

Ponazoritev postopka skladnosti vozil v prometu