

32002L0080

L 291/20

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

28.10.2002

DIREKTIVA KOMISIJE 2002/80/ES**z dne 3. oktobra 2002****o prilagajanju Direktive 70/220/EGS o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil tehničnemu napredku****(Besedilo velja za EGP)**

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil ⁽¹⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2001/116/ES ⁽²⁾, in zlasti člena 13(2),

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/220/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil ⁽³⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2001/100/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, in zlasti člena 5,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 70/220/EGS je ena od posamičnih direktiv v postopku homologacije, ki je bil uveden z Direktivo 70/156/EGS.
- (2) Z Direktivo 70/220/EGS je bil uveden postopek preverjanja skladnosti vozil v uporabi. Določiti je treba vrsto podatkov, ki jih mora proizvajalec zbrati in predložiti homologacijskemu organu kot podlago za preverjanje skladnosti vozila z zahtevami Direktive 70/220/EGS glede predpisanega obdobja trajnosti. Dopolniti je treba opredelitev vozila, ki bi se lahko štelo za vozilo, katerega emisije močno izstopajo, v primeru da je opravljeno preskušanje reprezentativnega izbora vozil nekega tipa in da je treba potrditi statistične raziskave obnašanja emisij tega tipa.
- (3) Uvesti je treba tehnične ukrepe za homologacijo nadomestnih katalizatorjev kot samostojnih tehničnih enot, da bi se zagotovili obnašanje njihovih emisij, in kjer je to primerno, njihova skladnost z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu (sistem OBD), za katerega so

konstruirani. Uvesti je treba ukrepe za podporo izvajanju v državah članicah s pomočjo označevanja tako nadomestnih katalizatorjev kakor tudi originalnih nadomestnih katalizatorjev ter njihove embalaže. Poleg tega je treba uvesti tudi zahtevo, da se dodatni podatki priložijo nadomestnim katalizatorjem, ki so bili izdelani in uvoženi za prodajo v Skupnosti pred uvedbo te direktive.

- (4) Z Direktivo 70/220/EGS so bile uvedene zahteve za sisteme OBD. Da razvoj nadomestnih delov, bistvenih za pravilno delovanje sistema OBD, ne bi bil oviran zaradi nedostopnosti podatkov, pomembnih za OBD, je treba uvesti zahteve, ki zavezujejo proizvajalca vozila, da homologacijskemu organu da na voljo takšne podatke.
- (5) Tehnične zahteve v zvezi s strategijami za prijavo napake v delovanju se razlagajo tako, da se šteje, da je prišlo do napake v delovanju, če so presežene mejne vrednosti OBD ali če sistem OBD ni zmožen izpolniti osnovnih zahtev te direktive glede nadzora OBD.
- (6) Nadalje je treba spremeniti določbe za obdelavo podatkov OBD tako, da se vozila s pogonom na bencin obravnavajo ločeno od tistih na plinasto gorivo.
- (7) Zaradi kratkega časa, ki je preostal do 1. januarja 2003, od katerega bodo morali biti novi tipi vozil na plinasto gorivo opremljeni s sistemom OBD, je treba omogočiti homologacijo vozil s pogonom na plinasto gorivo tudi, če imajo v času homologacije ali pred tem omejeno število manjših pomanjkljivosti. Homologacijski organ lahko izda razširitev certifikata o homologaciji za vozila, ki jim je že bila podeljena homologacija, in pri katerih so bile ugotovljene pomanjkljivosti sistema OBD, ko so bila v uporabi. Takšne razširitve pa se ne smejo izdati pri popolnem izpadu zmožnosti nadzora. Določiti je treba rok, v katerem mora proizvajalec na novo izdelanih vozilih odpraviti pomanjkljivosti, ki jih je homologacijski organ ugotovil in dopustil.
- (8) Direktivo 70/220/EGS je treba posodobiti ob upoštevanju tehničnega napredka in še posebej novih opredelitev bolj standardnih kod za diagnostiko napak, kod za diagnostiko,

⁽¹⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 1.⁽²⁾ UL L 18, 21.1.2002, str. 1.⁽³⁾ UL L 76, 6.4.1970, str. 1.⁽⁴⁾ UL L 16, 18.1.2002, str. 32.

ki so bolj specifične za posamezne proizvajalce, in novih heksadecimalnih kod in tudi standarda ISO15031-6 in standarda SAE J2012, ki sta bila posodobljena.

- (9) Po Direktivi 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive Sveta 93/12/EGS ⁽¹⁾, spremenjeno z Direktivo Komisije 2000/71/ES ⁽²⁾, vsebnost žvepla v bencinskih in plinastih gorivih, namenjenih za prodajo v vsej Skupnosti, od 1. januarja 2005 ne sme presegati 50 mg/kg (ppm). Zato je treba ponovno določiti referenčna goriva, uporabljana pri homologacijskih preskusih vozil glede na mejne vrednosti emisij, ki bodo veljale od leta 2005, da bi po vsebnosti žvepla, aromatičnih ogljikovodikov in kisika čimbolj ustrezala bencinskim in dizelskim gorivom na trgu od leta 2005 za uporabo v vozilih s sodobnimi sistemi za kontrolo emisij oziroma z bencinskimi motorji z direktnim vbrizgavanjem goriva.

- (10) Zato je treba ustrezno spremeniti Direktivo 70/220/EGS.

- (11) Ukrepi, predvideni v tej direktivi, so skladni z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku, ustanovljenega z Direktivo 70/156/EGS –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

1. Člen 1 Direktive 70/220/EGS se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

V tej direktivi:

- (a) ‚vozilo‘ pomeni vsako vozilo, kakor je opredeljeno v Prilogi II, del A, k Direktivi 70/156/EGS;
- (b) ‚vozilo‘ ki za gorivo uporablja utekočinjeni naftni plin (LPG) ali zemeljski plin (NG) pomeni vozilo, katerega pogonski motor je prirejen za uporabo utekočinjenega naftnega plina ali zemeljskega plina. Takšno vozilo, ki za gorivo uporablja utekočinjeni naftni plin ali zemeljski plin, je lahko načrtovano in konstruirano kot vozilo z enogorivnim motorjem ali vozilo z dvogorivnim motorjem;
- (c) ‚vozilo z enogorivnim motorjem‘ pomeni vozilo, konstruirano predvsem za uporabo utekočinjenega naftnega plina (LPG) ali zemeljskega plina (NG), vendar ima lahko tudi

bencinski sistem za uporabo v sili ali samo za zagon motorja, pri čemer posoda za bencinsko gorivo vsebuje največ 15 litrov bencina;

- (d) ‚vozilo z dvogorivnim motorjem‘ pomeni vozilo, ki lahko uporablja ali bencinsko gorivo ali pa utekočinjeni naftni plin (LPG) oziroma zemeljski plin (NG) ne glede na trajanje“.

2. Priloge I, II, III, IX, IX(a), X, XI in XIII se spremenijo skladno s Prilogo k tej direktivi.

Člen 2

1. Od 1. julija 2003, če je vozilo skladno z zahtevami Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, države članice ne smejo:

- (a) zavriniti podelitve ES-homologacije po členu 4(1) Direktive 70/156/EGS ali
- (b) zavriniti podelitve nacionalne homologacije ali
- (c) prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe vozil skladno s členom 7 Direktive 70/156/EGS.

2. Če nov tip vozila ni skladen z določbami Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, od 1. julija 2003 države članice ne smejo več podeljevati:

- (a) ES-homologacije po členu 4(1) Direktive 70/156/EGS ali
- (b) nacionalne homologacije.

Vendar države članice še naprej podeljujejo homologacije, navedene v prvem pododstavku, če se uporablja člen 8(2) Direktive 70/156/EGS.

3. Če vozila niso skladna z določbami Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo, države članice:

- (a) štejejo potrčila o skladnosti, priložena novim vozilom po Direktivi 70/156/EGS, za neveljavna v smislu člena 7(1) navedene direktive in
- (b) zavrnejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil, ki nimajo priloženega veljavnega potrčila o skladnosti po Direktivi 70/156/EGS, razen pri sklicevanju na določbe člena 8(2) Direktive 70/156/EGS.

4. Tretji odstavek se od 1. januarja 2006 uporablja za:

- (a) vozila kategorije M z izjemo vozil, katerih največja masa presega 2 500 kg; in
- (b) vozila kategorije N₁, razred I.

⁽¹⁾ UL L 350, 28.12.1998, str. 58.

⁽²⁾ UL L 287, 14.11.2000, str. 46.

Od 1. januarja 2007 se tretji odstavek uporablja za:

- (a) vozila kategorije N₁, razreda II in III, kakor je določeno v tabeli točke 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS; in
- (b) vozila kategorije M, katerih največja masa presega 2 500 kg.

Člen 3

1. Za nove nadomestne katalizatorje, namenjene za vgradnjo v vozila, ki so bila homologirana skladno z Direktivo 70/220/EGS, spremenjeno s to direktivo, od 1. julija 2003 države članice ne smejo:

- (a) zavriniti podelitve ES-homologacije po členu 4(1) Direktive 70/156/EGS ali
- (b) prepovedati njihove prodaje in vgradnje na vozilo.

2. Od 1. julija 2003 države članice ne smejo več podeljevati ES-homologacije po členu 4(1) Direktive 70/156/EGS za nove nadomestne katalizatorje, če ti niso bili homologirani skladno z Direktivo 70/220/EGS, spremenjeno s to direktivo.

3. Za vozila, ki so že v uporabi, države članice še naprej dovoljujejo prodajo in vgradnjo novih nadomestnih katalizatorjev, ki so bili homologirani kot samostojna tehnična enota pred začetkom veljavnosti te direktive.

Člen 4

Do 1. julija 2005 proizvajalci poskrbijo, da prodajna mesta neposredno ali pa distributerji dobijo dodatne podatke o novih nadomestnih katalizatorjih, ki so bili uvoženi za prodajo v EU pred datumom začetka veljavnosti te direktive in ki v nekih drugih vidikih ne izpolnjujejo zahteve Direktive Komisije 98/77/ES ⁽¹⁾.

Dodatni podatki, navedeni v prvem odstavku, morajo ustrezati določbam točke 7 Priloge XIII k tej direktivi.

Člen 5

Od datuma začetka veljavnosti te direktive se določbe, navedena v točki 7 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, spremenjeni s to direktivo, zlasti glede skladnosti vozil v uporabi, uporabljajo za vsa vozila, homologirana po zahtevah Direktive 70/220/EGS, spremenjene z Direktivo 98/69/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ ali z naknadnimi spreminjajočimi direktivami.

Člen 6

1. Do 31. maja 2003 države članice sprejmejo in objavijo predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Te predpise uporabljajo od 1. junija 2003.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicovanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 7

Ta direktiva začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 8

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 3. oktobra 2002

Za Komisijo

Erkki LIIKANEN

Član Komisije

⁽¹⁾ UL L 286, 23.10.1998, str. 34.

⁽²⁾ UL L 350, 28.12.1998, str. 1.

PRILOGA

SPREMEMBE PRILOG I, II, III, IX, IXa, X, XI in XIII DIREKTIVE 70/220/EGS

A. Priloga I se spremeni:

1. V točki 1 se zadnji odstavek spremeni:

„Ta direktiva velja tudi za postopek ES-homologacije za nadomestne katalizatorje kot samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v vozila kategorij M₁ in N₁.“

2. Točki 2.17 in 2.18 se glasita, kakor sledi, točka 2.19 pa se nadomesti z:

„2.17 ‚katalizator, ki je del originalne opreme‘ pomeni katalizator ali sklop katalizatorjev, zajetih v homologaciji, izdani za vozilo, in so navedeni v točki 1.10 dodatka Priloge X k tej direktivi.

2.18 ‚nadomestni katalizator‘ pomeni katalizator ali sklop katalizatorjev, namenjenih za nadomestitev katalizatorja, ki je del originalne opreme, v vozilu, homologiranem po Direktivi 70/220/EGS, in ki se mu lahko podeli homologacija kot samostojni tehnični enoti po členu 4(1)(d) Direktive 70/156/EGS.

2.19 ‚originalni nadomestni katalizator‘ pomeni katalizator ali sklop katalizatorjev, katerih tipi so navedeni v točki 1.10 Dodatka 1 Priloge X k tej direktivi, vendar jih je dal na trg imetnik homologacije vozila.“

3. Točka 3.2 se nadomesti z:

„3.2 Vzorec opisnega lista o emisijah iz izpušne cevi, emisijah izhlapevanja, trajnosti in vgrajenih napravah za diagnostiko na vozilu (OBD) je podan v Prilogi II. Podatke, navedene v točki 3.2.12.2.8.6 Priloge II, je treba vključiti v Dodatek 2 ‚Podatki v zvezi z napravami za diagnostiko na vozilu (OBD)‘ certifikata o ES-homologaciji, ki je podan v Prilogi X.“

4. Točka 5.2.2 se nadomesti z:

„5.2.2 Na vozilih z motorjem na prisilni vžig, ki ga poganja utekočinjeni naftni plin (LPG) ali zemeljski plin (NG) (z enogorivnim ali dvogorivnim motorjem), se opravijo naslednji preskusi:

tip I (simuliranje povprečnih emisij iz izpušne cevi po hladnem zagonu),

tip II (emisije ogljikovega monoksida pri prostem teku),

tip III (emisije iz bloka motorja),

tip IV (emisije izhlapevanja), kjer je to potrebno,

tip V (trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja),

tip VI (preverjanje povprečnih emisij ogljikovega monoksida in ogljikovodika iz izpušne cevi po hladnem zagonu pri nizkih temperaturah v okolici),

preskus OBD, kjer pride v poštev.“

5. Tabela I.5.2 se nadomesti z:

„Homologacijski preskus	Vozila z motorjem na prisilni vžig kategorij M in N			Vozila z motorjem na kompresijski vžig kategorij M ₁ in N ₁
	Vozilo s pogonom na bencin	Vozilo z dvogorivnim motorjem	Vozilo z enogorivnim motorjem	
Tip I	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (preskus z obema tipoma goriva) (največja masa ≤ 3,5 t)	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (največja masa ≤ 3,5 t)
Tip II	da	da (preskus z obema tipoma goriva)	da	–
Tip III	da	da (preskus samo z bencinom)	da	–
Tip IV	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (preskus samo z bencinom) (največja masa ≤ 3,5 t)	–	–
Tip V	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (preskus samo z bencinom) (največja masa ≤ 3,5 t)	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (največja masa ≤ 3,5 t)
Tip VI	da (največja masa ≤ 3,5 t)	da (največja masa ≤ 3,5 t) (preskus samo z bencinom)	–	–
Razširitev	točka 6	točka 6	točka 6	točka 6: M ₂ in N ₂ z referenčno maso ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Vgrajene naprave za diagnostiko na vozilu	da, skladno s točko 8.1.1 ali 8.4	da, skladno s točko 8.1.2 ali 8.4	da, skladno s točko 8.1.2 ali 8.4	da, skladno s točko 8.2, 8.3 ali 8.4

⁽¹⁾ Komisija bo preučila vprašanje razširitve homologacijskega preskusa na vozila M₂ in N₂ z referenčno maso, ki ne presega 2 840 kg, in bo najpozneje do 2004 po postopku, določenem v členu 13 Direktive 70/156/EGS, predložila ukrepe, ki bodo veljali v letu 2005.“

6. V opombi 1 k točki 5.3.7.3 se koeficienti za Hcv in Ocv spremenijo:

„Hcv = atomsko razmerje vodika in ogljika [1,73] pri LPG [2,53], pri NG [4,0]
Ocv = atomsko razmerje kisika in ogljika [0,02] pri LPG [nič], pri NG [nič]“.

7. Točka 5.3.8 se nadomesti z:

„5.3.8 Nadomestni katalizatorji in originalni nadomestni katalizatorji

5.3.8.1 Nadomestne katalizatorje, namenjene za vgradnjo v vozila z ES-homologacijo, je treba preskusiti skladno s Prilogo XIII.

- 5.3.8.2 Originalni nadomestni katalizatorji, ki sodijo v enega izmed tipov, zajetih v točki 1.10 Dodatka Priloge X, in so namenjeni za vgradnjo v vozilo, za katerega velja ustrezna homologacijska dokumentacija, so izvzeti iz določb Priloge XIII te direktive, če izpolnjujejo zahteve točk 5.3.8.2.1 in 5.3.8.2.2.
- 5.3.8.2.1 Označevanje
- Originalni nadomestni katalizatorji morajo nositi vsaj naslednje oznake:
- 5.3.8.2.1.1 ime ali trgovsko oznako proizvajalca vozila;
- 5.3.8.2.1.2 znamko in identifikacijsko številko originalnega nadomestnega katalizatorja, kakor je zabeležena v podatkih iz točke 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2 Dokumentacija
- Originalnim nadomestnim katalizatorjem morajo biti priloženi naslednji podatki:
- 5.3.8.2.2.1 ime ali trgovska oznaka proizvajalca vozila;
- 5.3.8.2.2.2 znamka in identifikacijska številka originalnega nadomestnega katalizatorja, kakor je zabeležena v podatkih iz točke 5.3.8.3;
- 5.3.8.2.2.3 navedba vozil, za katera je originalni nadomestni katalizator takega tipa, kakor je naveden v točki 1.10 Dodatka Priloge X, vključno, kjer to pride v poštev, z navedbo, ali je ta originalni nadomestni katalizator ustrezen za vgradnjo v vozilo z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu (OBD);
- 5.3.8.2.2.4 navodila za vgradnjo, če je potrebno;
- 5.3.8.2.2.5 te podatke je treba predložiti v eni izmed naslednjih oblik:
- kot prospekt, priložen originalnemu nadomestnemu katalizatorju, ali
 - na embalaži, v kateri se originalni nadomestni katalizator prodaja, ali
 - v drugi ustrezni obliki.
- V vsakem primeru morajo biti ti podatki v katalogu proizvodov, ki ga proizvajalec vozila posreduje prodajalcem.
- 5.3.8.3 Proizvajalec vozila mora tehnični službi in/ali homologacijskemu organu v elektronski obliki predložiti potrebne podatke, ki omogočajo povezavo zadevnih identifikacijskih števil s homologacijsko dokumentacijo.
- Ti podatki morajo vsebovati:
- znamko(-e) in tip(-e) vozila,
 - znamko(-e) in tip(-e) originalnega nadomestnega katalizatorja,
 - identifikacijsko(-e) številko(-e) originalnega nadomestnega katalizatorja,
 - homologacijsko številko ustreznega tipa vozila.“
8. Točka 7.1.1 se nadomesti z:
- „7.1.1 Homologacijski organ opravi pregled skladnosti vozil v uporabi na podlagi ustreznih podatkov, ki jih ima proizvajalec, ter po postopkih, podobnih tistim v členu 10(1) in (2) Direktive 70/156/EGS ter v točkah 1 in 2 Priloge X k navedeni direktivi.
- V slikah 1.8 in 1.9 Dodatka 4 k tej prilogi je prikazan postopek za pregled skladnosti vozil v prometu.

- 7.1.1.1 Parametri za določanje družine vozil v uporabi
- Družina vozil v uporabi se lahko določi na podlagi temeljnih konstrukcijskih parametrov, ki morajo biti skupni vozilom znotraj ene družine. Torej se tipi vozil, pri katerih so vsaj naslednji parametri identični ali pa so znotraj navedenih dovoljenih odstopanj, lahko štejejo za pripadnike iste družine vozil v uporabi:
- postopek zgorevanja (2-taktni, 4-taktni, rotacijski),
 - število valjev,
 - namestitev valjev v bloku (vrstna, V, zvezdasta, bokser motor, drugo). (Naklon ali smer valjev ni merilo),
 - način dovoda goriva (npr. indirektni ali direktni vbrizg),
 - hlajenje (zračno, vodno, oljno),
 - način dovoda zraka (sesalni motor, tlačno polnjeni motor),
 - gorivo, za katerega je motor predviden (bencin, dizelsko gorivo, zemeljski plin, utekočinjeni naftni plin itd.). Vozila z dvogorivnim motorjem se lahko združijo skupaj z vozili, ki jih poganja samo eno gorivo, če je eno od teh goriv skupno,
 - vrsta katalizatorja (tristezni ali drugo),
 - vrsta filtra za delce (z ali brez),
 - recirkulacija izpušnih plinov (z ali brez),
 - delovna prostornina motorja; v razponu od največjega motorja v družini do 30 % manjše delovne prostornine.
- 7.1.1.2 Homologacijski organ opravi pregled skladnosti vozil v uporabi na podlagi ustreznih podatkov, ki jih predloži proizvajalec. Takšni podatki morajo vključevati vsaj:
- 7.1.1.2.1 ime in naslov proizvajalca;
- 7.1.1.2.2 ime, naslov, telefon in telefaks ter elektronski naslov njegovega zastopnika na področjih, za katera ga je proizvajalec pooblastil;
- 7.1.1.2.3 ime(-na) modela(-ov) vozil, zajetih v podatkih proizvajalca;
- 7.1.1.2.4 kjer je to primerno, seznam tipov vozil, zajetih v podatkih proizvajalca, tj. družine vozil v uporabi skladno s točko 7.1.1.1;
- 7.1.1.2.5 kode identifikacijske številke vozila (VIN), ki se uporabljajo za te tipe vozil znotraj družine v uporabi (predpona VIN);
- 7.1.1.2.6 številke homologacij za te tipe vozil znotraj družine vozil v uporabi, vključno s številkami vseh razširitev ter poznejših večjih sprememb/preklicev (predelav);
- 7.1.1.2.7 podrobnosti o razširitvah, večjih spremembah/preklicih homologacij za vozila, zajeta v podatkih proizvajalca (če to zahteva homologacijski organ);
- 7.1.1.2.8 obdobje, za katero veljajo podatki proizvajalca;
- 7.1.1.2.9 obdobje proizvodnje vozil, zajeto v podatkih proizvajalca (npr. vozila, izdelana v koledarskem letu 2001);

- 7.1.1.2.10 postopek proizvajalca za preverjanje skladnosti vozil v uporabi, vključno z naslednjim:
- 7.1.1.2.10.1 postopkom za lociranje vozil;
- 7.1.1.2.10.2 merili za izbiro in zavrnitev vozil;
- 7.1.1.2.10.3 vrstami preskusov in preskusnimi postopki, uporabljenimi v tem programu;
- 7.1.1.2.10.4 merili proizvajalca za sprejem/zavrnitev družine vozil v uporabi;
- 7.1.1.2.10.5 geografskimi območji, na katerih je proizvajalec dobil podatke;
- 7.1.1.2.10.6 velikostjo vzorca in uporabljenim načrtom vzorčenja;
- 7.1.1.2.11 rezultati postopka proizvajalca za preverjanje skladnosti vozil v uporabi, vključno z naslednjimi podatki:
- 7.1.1.2.11.1 identifikacijo v program vključenih vozil (preskušanih ali ne). Identifikacija vključuje:
- naziv modela,
 - identifikacijsko številko vozila (VIN),
 - registracijsko številko vozila,
 - datum proizvodnje,
 - območje, kjer je vozilo v uporabi (če je znano),
 - vgrajene pnevmatike;
- 7.1.1.2.11.2 razlogom(-i) zavrnitve vozila iz vzorca;
- 7.1.1.2.11.3 podatki o servisiranju vsakega vozila iz vzorca (vključno s predelavami);
- 7.1.1.2.11.4 podatki o popravilih vsakega vozila iz vzorca (če so znani);
- 7.1.1.2.11.5 podatki o preskusu, ki vključujejo:
- datum preskusa,
 - kraj preskusa,
 - stanje števca prevoženih kilometrov;
 - tehnične podatke o preskusnem gorivu (npr. preskusno referenčno gorivo ali komercialno gorivo),
 - preskusne pogoje (temperaturo, vlažnost zraka, vztrajnostno maso dinamometra),
 - nastavitve dinamometra (npr. nastavitve moči),
 - rezultate preskusa (za najmanj tri različna vozila iz vsake družine vozil);
- 7.1.1.2.12 zapisi prikazov sistema za diagnostiko na vozilu.“

9. Točka 7.1.2 se nadomesti z:

„7.1.2 Podatki, ki jih zbere proizvajalec, morajo biti dovolj izčrpni, da je mogoče oceniti delovanje vozila med obratovanjem pri normalnih pogojih uporabe, kakor so določeni v točki 7.1, in da prikažejo proizvajalčev geografski prodor na trg.

V smislu te direktive proizvajalec ni dolžan opraviti ocen skladnosti vozil v uporabi za tip vozila, če lahko homologacijskemu organu predloži zadovoljive dokaze, da je letna prodaja tega tipa vozil v Skupnosti manjša kot 5 000.“

10. Točka 7.1.7 se nadomesti z naslednjim. Točke 7.1.7.1 do 7.1.7.5 ostanejo nespremenjene:

- „7.1.7 Na podlagi ocene, opredeljene v točki 7.1.1, mora homologacijski organ:
- odločiti, da je skladnost tipa vozila v uporabi ali družine vozil v uporabi zadovoljiva, in ne ukrepati naprej ali
 - odločiti, da so podatki, ki jih je predložil proizvajalec, pomanjkljivi za sprejetje odločitve, in zahtevati od proizvajalca dodatne podatke ali podatke o preskusu ali
 - odločiti, da je skladnost nekega tipa vozila ali tipa(-ov) vozila, ki je (so) del družine vozil, v uporabi nezadovoljiva, in nadalje preskušati ta tip (te tipe) vozil skladno z Dodatkom 3 k tej prilogi.
- Če proizvajalec ni dolžan opraviti ocene za določen tip vozila skladno s točko 7.1.2, lahko homologacijski organ zahteva preskus teh tipov vozil skladno z Dodatkom 3 k tej prilogi.“

11. Točka 2.6 v Dodatku 3 se nadomesti z:

- „2.6 Vsebnost svinca in žvepla v vzorcu goriva iz posode za gorivo vozila mora ustrezati veljavnim določbam Direktive 98/70/ES (*), in na vozilu ne sme biti sledi uporabe napačnih goriv. Opravijo se lahko pregledi v končnem delu izpušne cevi itd.

(*) UL L 350, 28.12.1998, str. 58.“

12. Točka 6.1 v Dodatku 3 se nadomesti z:

- „6.1 Če se ugotovi, da je več kot eno vozilo izstopajoči onesnaževalec, ki bodisi
- izpolnjuje pogoje točke 3.2.3 Dodatka 4 in se homologacijski organ in proizvajalec strinjata, da so izstopajoče emisije nastale zaradi istega razloga, ali
 - izpolnjuje pogoje točke 3.2.4 Dodatka 4, kjer je homologacijski organ ugotovil, da so izstopajoče emisije nastale zaradi istega razloga,
- mora homologacijski organ zahtevati od proizvajalca, da predloži načrt popravilnih ukrepov za odpravo neskladnosti.“

13. Dodatek 4 Priloge I se spremen:

- (a) Točka 3 se nadomesti z:

„3. POSTOPKI PRI VOZILIH, KATERIH EMISIJE MOČNO IZSTOPAJO (*)

- 3.1 Z najmanjšim vzorcem tri in največjim, kakor to določa postopek v točki 4, se iz vzorca vzame naključno vozilo in se izmerijo emisije s predpisi omejenih onesnaževal, da se ugotovi, ali je to po emisijah izstopajoče vozilo.

- 3.2 Vozilo velja za ‚vozilo, katerega emisije močno izstopajo‘, če so izpolnjeni pogoji iz točke 3.2.1 ali točke 3.2.2.
- 3.2.1 Če so veljavne mejne vrednosti s predpisi omejenega onesnaževala pri vozilu, ki mu je bila podeljena homologacija skladno z mejnimi vrednostmi, navedenimi v vrstici A tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I, presežene za faktor 1,2, se to vozilo šteje za vozilo, katerega emisije močno izstopajo.
- 3.2.2 Če so veljavne mejne vrednosti s predpisi omejenega onesnaževala pri vozilu, ki mu je bila podeljena homologacija skladno z mejnimi vrednostmi, navedenimi v vrstici B tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I, presežene za faktor 1,5, se to vozilo šteje za vozilo, katerega emisije močno izstopajo.
- 3.2.3 Poseben primer, ko so izmerjene vrednosti emisij vozila za s predpisi omejena onesnaževala v ‚vmesnem območju‘ (**).
- 3.2.3.1 Če vozilo izpolnjuje pogoje te točke, je treba ugotoviti vzrok za čezmerne emisije in izbrati drugo vozilo kot naključni vzorec.
- 3.2.3.2 Če več vozil izpolnjuje pogoje iz točke 3.2.3, morata homologacijski organ in proizvajalec ugotoviti, ali je vzrok za čezmerne emisije pri obeh vozilih enak ali ne.
- 3.2.3.2.1 Če homologacijski organ in proizvajalec soglašata, da so čezmerne emisije nastale zaradi istega vzroka, se šteje, da celoten vzorec ni prestal preskusa, in se uporabi načrt popravilnih ukrepov, naveden v točki 6 Dodatka 3.
- 3.2.3.2.2 Če homologacijski organ in proizvajalec ne moreta doseči soglasja bodisi o vzroku za čezmerne emisije iz posameznega vozila ali o tem, ali gre za isti vzrok pri več vozilih, se iz celotnega vzorca vzame naključno vozilo, če še ni bilo doseženo največje število za vzorčenje.
- 3.2.3.3 Če samo eno vozilo izpolnjuje pogoje točke 3.2.3 ali če je več takih vozil in homologacijski organ in proizvajalec soglašata, da so vzroki za to različni, se iz vzorca naključno vzame dodatno vozilo, če še ni bila dosežena največja velikost vzorca.
- 3.2.3.4 Če je bila največja velikost vzorca že dosežena in če vzrok za čezmerne emisije pri več kot enem vozilu, ki izpolnjuje pogoje iz točke 3.2.3, ni isti, se šteje, da je vzorec prestal preskus glede na zahteve iz točke 3 tega dodatka.
- 3.2.3.5 Če je kadarkoli prvotni vzorec izčrpan, se prvotnemu vzorcu doda še eno vozilo in to vozilo se preskusi.
- 3.2.3.6 Vedno, ko se iz vzorca vzame dodatno vozilo, se na povečanem vzorcu uporabi statistični postopek iz točke 4 tega dodatka.
- 3.2.4 Poseben primer, ko so pri vozilu izmerjene vrednosti emisije s predpisi omejenega onesnaževala v ‚območju zavrnitve‘ (***).
- 3.2.4.1 Če vozilo izpolnjuje pogoje točke 3.2.4, homologacijski organ ugotovi vzrok za čezmerne emisije in iz vzorca se naključno vzame še eno vozilo.

- 3.2.4.2 Če več vozil izpolnjuje pogoje točke 3.2.4 in če homologacijski organ ugotovi, da je vzrok za čezmerne emisije isti, obvesti proizvajalca, da se vzorec šteje za zavrženega, hkrati pa navede razloge za takšno odločitev in uporabi se načrt popravnih ukrepov, naveden v točki 6 Dodatka 3.
- 3.2.4.3 Če je čezmerna emisija ugotovljena samo pri enem vozilu, ki ustreza pogojem točke 3.2.4, ali pri več vozilih in če je homologacijski organ ugotovil, da so vzroki za čezmerne emisije različni, se iz vzorca naključno vzame še eno vozilo, če še ni bila dosežena največja velikost vzorca.
- 3.2.4.4 Če je bila največja velikost vzorca že dosežena in pri več kot enem vozilu, ki ustreza zahtevam točke 3.2.4, ni bila ugotovljena čezmerna emisija z istim vzrokom, se vzorec šteje za sprejet glede na zahteve točke 3 tega dodatka.
- 3.2.4.5 Če je kadarkoli prvotni vzorec izčrpan, se prvotnemu vzorcu doda še eno vozilo in to vozilo se preskusi.
- 3.2.4.6 Vedno, ko se iz vzorca vzame dodatno vozilo, se pri povečanem vzorcu uporabi statistični postopek iz točke 4 tega dodatka.
- 3.2.5 Če se pri nekem vozilu ne ugotovijo emisije, ki močno izstopajo, se vzame drugo naključno vozilo iz vzorca.

(*) Na podlagi dejanskih podatkov o vozilih v uporabi, ki jih morajo države članice predložiti do 31. decembra 2003, se preverijo zahteve te točke in se odloči, (a) ali je treba spremeniti opredelitev vozila, katerega emisije močno izstopajo, glede na vozila, ki jim je bila podeljena homologacija skladno z mejnimi vrednostmi, navedenimi v vrstici B tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I, (b) ali je treba spremeniti postopek za identifikacijo vozil, katerih emisije močno izstopajo, in (c) ali je treba postopke za preskušanje skladnosti vozil v uporabi ob primernem času nadomestiti z novim statističnim postopkom. Komisija bo po potrebi predložila potrebne spremembe po postopku, določenem v členu 13 Direktive 70/156/EGS.

(**) Za vsa vozila se ‚vmesno območje‘ določi, kakor sledi. Vozilo mora ustrezati pogojem iz točke 3.2.1 ali točke 3.2.2, poleg tega mora biti izmerjena vrednost istega s predpisi omejenega onesnaževala manjša od vrednosti, dobljene z množenjem mejne vrednosti istega onesnaževala, navedene v vrstici A tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I, s faktorjem 2,5.

(***) Za vsa vozila se ‚območje zavrnitve‘ določi, kakor sledi. Izmerjena vrednost vsakega s predpisi omejenega onesnaževala je večja od vrednosti, dobljene z množenjem mejne vrednosti istega s predpisi omejenega onesnaževala, navedenega v vrstici A tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I, s faktorjem 2,5.“

(b) V točki 4.2 se besedilo „(glej sliko 1.7)“ nadomesti z „(glej sliko 1.9)“.

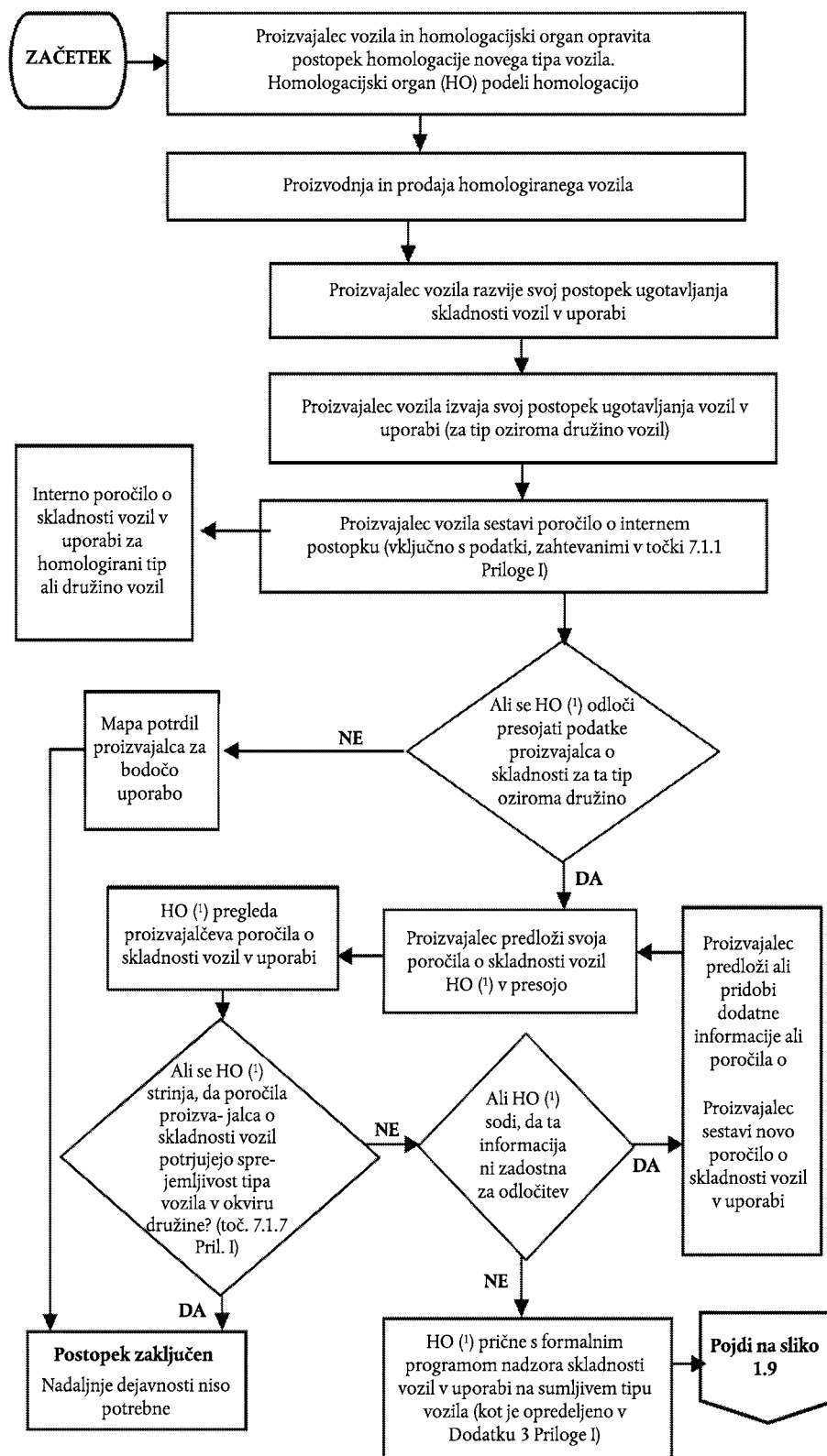
(c) „Slika 1.7“ dobi oznako „Slika 1.9 Preskušanje skladnosti vozil v uporabi — izbira in preskušanje vozil“.

Na sliki 1.9 se beseda „da“ neposredno nad romбом spodaj levo nadomesti z „ne“. Na sliki 1.9 se beseda „ne“ neposredno nad romбом spodaj desno na sliki nadomesti z „ne ali negotovo“.

(d) Vstavi se besedilo „Slika 1.8“:

„Slika 1.8

Preverjanje skladnosti vozil v uporabi — postopek ocenjevanja



(!) V tem primeru HO pomeni homologacijski organ, ki je podelil homologacijo po Direktivi 70/220/EGS.“

B. Priloga II se spremeni:

1. Doda se točka 3.2.12.2.8.6:

- „3.2.12.2.8.6 Proizvajalec vozila mora predložiti naslednje dodatne podatke, da omogoči proizvodnjo nadomestnih delov, združljivih s sistemom OBD na vozilu, ter orodij za diagnostiko in preskusne opreme, razen če so takšni podatki varovani s pravicami do intelektualne lastnine oziroma predstavljajo poseben „know-how“ proizvajalcev ali dobaviteljev originalne opreme.

Podatke, navedene v tej točki, je treba ponoviti v Dodatku 2 certifikata o ES-homologaciji (Priloga X k tej direktivi):

- 3.2.12.2.8.6.1 Opis tipa in število ciklov predkondicioniranja, uporabljenih pri prvotni homologaciji vozila.
- 3.2.12.2.8.6.2 Opis tipa demonstracijskega cikla OBD, uporabljenega pri prvotni homologaciji vozila za sestavni del, ki ga nadzira sistem OBD na vozilu.
- 3.2.12.2.8.6.3 Dokumentacija, ki opisuje vse sestavne dele, nadzorovane v okviru strategije za odkrivanje napak v delovanju in aktiviranje indikatorja napak MI (določeno število voznih ciklov ali statistična metoda), vključno s seznamom zadevnih sekundarnih parametrov za vsak sestavni del, nadzorovan s sistemom OBD. Seznam vseh izhodnih kod in uporabljenih formatov (z razlago vsakega od njih) za posamezne sestavne dele prenosa moči, ki vplivajo na emisije, in posameznih sestavnih delov, ki niso povezani z emisijami, če se nadzor sestavnega dela uporabi za določanje aktiviranja indikatorja napak MI. Še posebej morajo biti podrobno obrazloženi podatki v modulu \$05 Test ID \$21 do FRF in treba je dati na voljo podatke, navedene v modulu \$06. Pri vozilih s povezavo prenosa podatkov po standardu ISO 15765-4 „Road vehicles, diagnostics on controller area network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems“ morajo biti podrobno obrazloženi podatki, navedeni v modulu \$06 Test ID \$00 do FRF, za vsak nadzorovani ID sistema OBD.
- 3.2.12.2.8.6.4 Podatki, zahtevani v tej točki, so lahko določeni npr. v obliki naslednje tabele, ki se priloži tej prilogi.

Sestavni del	Koda napake	Strategija nadzora	Merila za odkrivanje napake	Merila za aktiviranje MI	Sekundarni parametri	Predkondicioniranje	Demonstracijski preskus
katalizator	P0420	signali senzorja kisika 1 in 2	razlika med signaloma senzorja 1 in senzorja 2	3. cikel	vrtilna frekvenca motorja, obremenitev motorja, A/F delovanje, temperatura katalizatorja	dva cikla tipa I	tip I“

C. Priloga III se spremeni:

1. Doda se točka 2.3.5:

- „2.3.5 Pri tipu vozila, pri katerem je vrtilna frekvenca prostega teka večja od vrtilne frekvence motorja med fazami 5, 12 in 24 osnovnega mestnega cikla (prvi del), se na zahtevo proizvajalca sklopka lahko pri predhodnem delovanju izklopi.“

2. Točka 3.2 se nadomesti z:

„3.2 Gorivo

Pri preskušanju vozila na podlagi mejnih vrednosti emisij, navedenih v vrstici A tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I k tej direktivi, mora ustrezno referenčno gorivo ustrezati tehničnim podatkom iz oddelka A Priloge IX ali pri plinastih referenčnih gorivih oddelku A.1 ali oddelku B Priloge IXa.

Pri preskušanju vozila na podlagi mejnih vrednosti emisij, navedenih v vrstici B tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I k tej direktivi, mora ustrezno referenčno gorivo ustrezati tehničnim podatkom iz oddelka B Priloge IX ali pri plinastih referenčnih gorivih oddelku A.2 ali oddelku B Priloge IXa.“

3. V stolpcu 5 tabele III.1.2 (z naslovom: Hitrost (km/h)); delovanje 23 se glasi: „35-10“.

D. V Prilogi VII se točka 3.4.1 nadomesti z:

„3.4.1 Preskusno gorivo mora biti skladno s tehničnimi podatki, navedenimi v delu C Priloge IX.“

E. Priloga IX se nadomesti z:

„PRILOGA IX

A. Specifikacije referenčnih goriv za preskušanje vozil na podlagi mejnih vrednosti emisij, navedenih v vrstici A tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I — Preskus tipa I

1. TEHNIČNI PODATKI REFERENČNEGA GORIVA, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL Z MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG

Vrsta: neosvinčeni bencin

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		največja
		Preskusni postopek	najmanjša	
Oktansko število (raziskovalna metoda)		95,0	–	EN 25164
Oktansko število (motorna metoda)		85,0	–	EN 25163
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Parni tlak po Reidu	kPa	56,0	60,0	EN 12
Potek destilacije:				
— začetno vrelišče	°C	24	40	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN ISO 3405
— zaključno vrelišče	°C	190	215	EN ISO 3405
Preostanek	% v/v	–	2	EN ISO 3405

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi metodami“, pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben iz tehničnih razlogov, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je največja predpisana vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		največja
		Preskusni postopek	najmanjša	
Analiza ogljikovodikov				
— olefini	% v/v	—	10	ASTM D 1319
— aromatske spojine	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177
— nasičene spojine	% v/v	—	ostanek	ASTM D 1319
Razmerje ogljik/vodik		zabeležena vrednost	zabeležena vrednost	
Stabilnost oksidacije ⁽²⁾	min.	480	—	EN ISO 7536
Vsebnost kisika	% m/m	—	2,3	EN 1601
Obstoječa smola	mg/ml	—	0,04	EN ISO 6246
Vsebnost žvepla ⁽³⁾	mg/kg	—	100	pr. EN ISO/DIS 14596
Korozija bakra razreda I		—	1	EN ISO 2160
Vsebnost svinca	mg/l	—	5	EN 237
Vsebnost fosforja	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231

(1) Vrednosti, navedene v specifikaciji, so 'prave vrednosti'. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 'Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi metodami', pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben iz tehničnih razlogov, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je največja predpisana vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

(2) Gorivo lahko vsebuje protioksidacijske dodatke in deaktivatorje kovin, ki se navadno uporabljajo za stabiliziranje rafinerijskih bencinskih tokov, ne smejo pa se dodajati detergenti/disperzijska sredstva in topilna olja.

(3) Zabeleži se dejanska vrednost žvepla v gorivu, uporabljenem za preskus tipa I.

2. TEHNIČNI PODATKI REFERENČNEGA GORIVA, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL Z DIZELSKIM MOTORJEM

Vrsta: dizelsko gorivo

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Cetansko število ⁽²⁾		52,0	54,0	EN ISO 5165
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	833	837	EN ISO 3675
Potek destilacije:				
— točka 50 %	°C	245	—	EN ISO 3405
— točka 95 %	°C	345	350	EN ISO 3405
— zaključno vrelišče	°C	—	370	EN ISO 3405

(1) Vrednosti, navedene v specifikaciji, so 'prave vrednosti'. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 'Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki', pri določanju najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

(2) Razpon za cetanski indeks ni v skladu z zahtevo po najmanjšem razponu 4R. Vendar se v primeru spora med dobaviteljem goriva in porabnikom goriva lahko uporabljajo določbe ISO 4259 za reševanje takšnih sporov, če je za dosego potrebne natančnosti namesto ene narejeno zadostno število ponovljenih meritev.

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Plamenišče	°C	55	–	EN 22719
CFPP	°C	–	– 5	EN 116
Viskoznost pri 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN ISO 3104
Policiklični aromatski ogljikovodiki	% m/m	3	6,0	IP 391
Vsebnost žvepla ⁽²⁾	mg/kg	–	300	pr. EN ISO/DIS 14596
Korozija bakra		–	1	EN ISO 2160
Conradsonovo število — preostanek ogljika na 10 % destiliranega preostanka	% m/m	–	0,2	EN ISO 10370
Vsebnost pepela	% m/m	–	0,01	EN ISO 6245
Vsebnost vode	% m/m	–	0,02	EN ISO 12937
Nevtralizacijsko število (močna kislina)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974-95
Stabilnost oksidacije ⁽³⁾	mg/ml	–	0,025	EN ISO 12205
Nova in boljša metoda za policiklične aromatske spojine, ki je v pripravi	% m/m	–	–	EN 12916

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki“, pri določanju najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

⁽²⁾ Zabeleži se dejanska vsebnost žvepla v gorivu za preskus tipa I.

⁽³⁾ Čeprav je stabilnost oksidacije nadzorovana, je verjetno, da bo rok uporabnosti omejen. Nasvet glede skladiščenja in trajnosti je treba zahtevati od dobavitelja.

B. Tehnični podatki referenčnega goriva, ki se uporablja za preskušanje vozil glede na mejne vrednosti emisij, navedenih v vrsti B tabele iz točke 5.3.1.4 Priloge I — preskus tipa I

1. TEHNIČNI PODATKI REFERENČNEGA GORIVA, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL Z MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG

Vrsta: neosvinčeni bencin

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Oktansko število (raziskovalna metoda)		95,0	–	EN 25164
Oktansko število (motorna metoda)		85,0	–	EN 25163
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Parni tlak po Reidu	kPa	56,0	60,0	pr. EN ISO 130116-1 (DVPE)
Potek destilacije:				
— izhlapelo pri 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN ISO 3405
— zaključno vrelišče	°C	190	210	EN ISO 3405
Preostanek	% v/v	–	2,0	EN ISO 3405
Analiza ogljikovodikov:				
— olefini	% v/v	–	10,0	ASTM D 1319
— aromatske spojine	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	–	1,0	ASTM D 1319
— nasičene spojine	% v/v	zabeležena vrednost		pr. EN 12177
Razmerje ogljik/vodik		zabeležena vrednost		
Stabilnost oksidacije ⁽²⁾	min.	480	–	EN ISO 7536
Vsebnost kisika	% m/m	–	1,0	EN 1601
Obstoječa smola	mg/ml	–	0,04	EN ISO 6246
Vsebnost žvepla ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Korozija bakra		–	razred 1	EN ISO 2160

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki“, pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

⁽²⁾ Gorivo lahko vsebuje protioksidacijske dodatke in deaktivatorje kovin, ki se navadno uporabljajo za stabiliziranje rafinerijskih bencinskih tokov, ne smejo pa se dodajati detergenti/disperzijska sredstva in topilna olja.

⁽³⁾ Zabeleži se dejanska vsebnost žvepla za preskus tipa I.

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Vsebnost svineca	mg/l	–	5	EN 237
Vsebnost fosforja	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki“, pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

2. TEHNIČNI PODATKI REFERENČNEGA GORIVA, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL Z DIZELSKIM MOTORJEM

Vrsta: dizelsko gorivo

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Cetansko število ⁽²⁾		52,0	54,0	EN ISO 5165
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	833	837	EN ISO 3675
Destilacija:				
— točka 50 %	°C	245	–	EN ISO 3405
— točka 95 %	°C	345	350	EN ISO 3405
— zaključno vrelišče	°C	–	370	EN ISO 3405
Točka vžiga	°C	55	–	EN 22719
CFPP	°C	–	– 5	EN 116
Viskoznost pri 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN ISO 3104
Policiklični aromatski ogljikovodiki	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Vsebnost žvepla ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Korozija bakra		–	razred 1	EN ISO 2160
Conradsonovo število — preostanek ogljika na 10 % dest. preostanka	% m/m	–	0,2	EN ISO 10370
Vsebnost pepela	% m/m	–	0,01	EN ISO 6245

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki“, pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

⁽²⁾ Razpon za cetanski indeks ni v skladu z zahtevo po najmanjšem razponu 4R. Vendar se v primeru spora med dobaviteljem goriva in porabnikom goriva lahko uporabljajo določbe ISO 4259 za reševanje takšnih sporov, če je za dosego takšnih natančnosti namesto ene narejeno zadostno število ponovljenih meritev.

⁽³⁾ Zabeleži se dejanska vsebnost žvepla v gorivu za preskus tipa I.

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		Preskusni postopek
		najmanjša	največja	
Vsebnost vode	% m/m	–	0,02	EN ISO 12937
Nevtralizacijsko število (močna kislina)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974
Stabilnost oksidacije ⁽²⁾	mg/ml	–	0,025	EN ISO 12205
Mazalna sposobnost (HFRR — obraba na premeru preskusne kraglice pri 60 °C)	µm	–	400	CEC F-06-A-96
FAME	prepovedano			

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so 'prave vrednosti'. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 'Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki', pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

⁽²⁾ Čeprav je stabilnost oksidacije nadzorovana, je verjetno, da bo rok uporabnosti omejen. Nasvet glede skladiščenja in trajnosti je treba zahtevati od dobavitelja.

C. Tehnični podatki referenčnega goriva, ki se uporablja za preskušanje vozil z motorjem na prisilni vžig pri nizkih temperaturah okolja — preskus tipa VI

Vrsta: neosvinčeni bencin

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		največja
		Preskusni postopek	najmanjša	
Oktansko število (raziskovalna metoda)		95,0	–	EN 25164
Oktansko število (motorna metoda)		85,0	–	EN 25163
Gostota pri 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Parni tlak po Reidu	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Potek destilacije:				
— izhlapelo pri 70 °C	% v/v	24,0	40,0	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 100 °C	% v/v	50,0	58,0	EN ISO 3405
— izhlapelo pri 150 °C	% v/v	83,0	89,0	EN ISO 3405
— zaključno vrelišče	°C	190	210	EN ISO 3405

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so 'prave vrednosti'. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 'Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki', pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

Parameter	Enota	Mejne vrednosti ⁽¹⁾		največja
		Preskusni postopek	najmanjša	
Preostanek	% v/v	–	2,0	EN ISO 3405
Analiza ogljikovodikov:				
— olefini	% v/v	–	10,0	ASTM D 1319
— aromatske spojine	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benzen	% v/v	–	1,0	ASTM D 1319
— nasičene spojine	% v/v	zabeležena vrednost		pr. EN 12177
Razmerje ogljik/vodik		zabeležena vrednost		
Stabilnost oksidacije ⁽²⁾	min.	480	–	EN ISO 7536
Vsebnost kisika	% m/m	–	1,0	EN 1601
Obstoječa smola	mg/ml	–	0,04	EN ISO 6246
Vsebnost žvepla ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Korozija bakra		–	razred 1	EN ISO 2160
Vsebnost svinca	mg/l	–	5	EN 237
Vsebnost fosforja	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju njihovih mejnih vrednosti so bile uporabljene določbe ISO 4259 „Naftni izdelki — Določanje in uporaba natančnih podatkov v zvezi s preskusnimi postopki“, pri določanju njihove najmanjše vrednosti pa je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničlo; pri določanju največje in najmanjše vrednosti je najmanjša razlika 4R (R = obnovljivost). Ne glede na ta ukrep, potreben zaradi statistike, bi moral imeti proizvajalec goriva za cilj ničelno vrednost, če je določena največja vrednost 2R, in povprečno vrednost, če sta navedeni največja in najmanjša mejna vrednost. Če je treba razjasniti vprašanje, ali gorivo ustreza zahtevam specifikacije, se uporabijo določbe ISO 4259.

⁽²⁾ Gorivo lahko vsebuje protioksidacijske dodatke in deaktivatorje kovin, ki se navadno uporabljajo za stabiliziranje rafinerijskih bencinskih tokov, ne smejo pa se dodajati detergenti/disperzijska sredstva in topilna olja.

⁽³⁾ Zabeleži se dejanska vsebnost žvepla v gorivu, uporabljenem za preskus tipa VI.“

F. Priloga IXa se spremeni:

„PRILOGA IXa

SPECIFIKACIJE PLINASTIH REFERENČNIH GORIV

A. Tehnični podatki za referenčno gorivo: utekočinjeni naftni plin

1. TEHNIČNI PODATKI ZA REFERENČNO GORIVO: UTEKOČINJENI NAFTNI PLIN, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE NA MEJNE VREDNOSTI EMISIJ, NAVEDENIH V VRSTICI A TABELE IZ TOČKE 5.3.1.4 PRILOGE I — PRESKUS TIPA I

Parameter	Enota	Gorivo A	Gorivo B	Preskusni postopek
Sestava:				ISO 7941
Vsebnost C ₃	vol. %	30 ± 2	85 ± 2	

Parameter	Enota	Gorivo A	Gorivo B	Preskusni postopek
Vsebnost C ₄	vol. %	ostanek	ostanek	
<C ₃ , >C ₄	vol. %	max. 2	max. 2	
Olefini	vol. %	max. 12	max. 15	
Izparilni ostanek	mg/kg	max. 50	max. 50	ISO 13757
Vsebnost vode pri 0 °C		nič	nič	vizualni pregled
Skupna vsebnost žvepla	mg/kg	max. 50	max. 50	EN 24260
Vodikov sulfid		nič	nič	ISO 8819
Korozija bakra	ocena	razred 1	razred 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Vonj		značilen	značilen	
Oktansko število (motorna metoda)		min. 89	min. 89	EN 589, Priloga B

(¹) Ta način lahko nenatančno določi prisotnost korozivnih snovi, če so v vzorcu prisotne protikorozijske snovi ali druge kemikalije, ki zmanjšujejo korozivnost vzorca na bakru. Zato je dodajanje takšnih zmesi z namenom vplivanja na preskusno metodo prepovedano.

2. TEHNIČNI PODATKI ZA REFERENČNO GORIVO: UTEKOČINJENI NAFTNI PLIN, KI SE UPORABLJA ZA PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE NA MEJNE VREDNOSTI EMISIJ, NAVEDENIH V VRSTICI B TABELA IZ TOČKE 5.3.1.4 PRILOGE I — PRESKUS TIPA I

Parameter	Enota	Gorivo A	Gorivo B	Preskusni postopek
Sestava:				ISO 7941
Vsebnost C ₃	vol. %	30 ± 2	85 ± 2	
Vsebnost C ₄	vol. %	ostanek	ostanek	
<C ₃ , >C ₄	vol. %	max. 2	max. 2	
Olefini	vol. %	max. 12	max. 15	
Izparilni ostanek	mg/kg	max. 50	max. 50	ISO 13757
Vsebnost vode pri 0 °C		nič	nič	vizualni pregled
Skupna vsebnost žvepla	mg/kg	max. 10	max. 10	EN 24260
Vodikov sulfid		nič	nič	ISO 8819

Parameter	Enota	Gorivo A	Gorivo B	Preskusni postopek
Korozija bakra	ocena	razred 1	razred 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Vonj		značilen	značilen	
Oktansko število (motorna metoda)		min. 89	min. 89	EN 589, Priloga B

⁽¹⁾ Ta način lahko nenatančno določi prisotnost korozivnih snovi, če so v vzorcu prisotne protikorozijske snovi ali druge kemikalije, ki zmanjšujejo korozivnost vzorca na bakru. Zato je dodajanje takšnih zmesi z namenom vplivanja na preskusno metodo prepovedano.

B. Tehnični podatki za referenčno gorivo: zemeljski plin

Značilnosti	Enote	Osnova	Mejne vrednosti		največje
			Preskusna metoda	najmanjše	

Referenčno gorivo G₂₀

Sestava:					
Metan	mol %	100	99	100	ISO 6974
Razlika do 100 % ⁽¹⁾	mol %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mol %				ISO 6974
Vsebnost žvepla	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbejev indeks (neto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Referenčno gorivo G₂₅

Sestava:					
Metan	mol %	86	84	88	ISO 6974
Razlika do 100 % ⁽¹⁾	mol %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mol %	14	12	16	ISO 6974
Vsebnost žvepla	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbejev indeks (neto)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Inertni plini (ki se razlikujejo od N₂) + C₂ + C₂₊.

⁽²⁾ Vrednost se določi pri 293,2 K (20 °C) in 101,3 kPa.

⁽³⁾ Vrednost se določi pri 273,2 K (0 °C) in 101,3 kPa.

G. Priloga X se spremeni:

1. Tretja vrstica v naslovu se nadomesti z:
„CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI“
2. Točka 1.8.1.1 se nadomesti z:

„1.8.1.1 Ponovi se tabela za vse referenčne pline pri utekočinjenem naftnem ali zemeljskem plinu s prikazom, ali so rezultati izmerjeni ali izračunani, in ponovi se tabela za (en) končni rezultat emisij vozila za utekočinjeni naftni oziroma zemeljski plin. Za dvogorivna vozila se prikaže rezultat za bencin in ponovi se tabela za vse referenčne pline za utekočinjeni naftni plin ali zemeljski plin s prikazom, ali so rezultati izmerjeni ali izračunani, in ponovi se tabela za (en) končni rezultat emisij vozila za utekočinjeni naftni oziroma zemeljski plin.“
3. „Dodatek“ postane „Dodatek 1“, naslov pa se nadomesti z naslednjim: „Dopolnilo certifikata o ES-homologaciji št....“
4. V Dodatku 1 se dodatočka 1.10:

„1.10 Katalizatorji

1.10.1 Katalizator, ki je del originalne opreme, na katerem so bili opravljeni preskusi skladnosti z vsemi ustreznimi zahtevami te direktive

1.10.1.1 Znamka in tip katalizatorja, ki je del originalne opreme, kot sta navedena v točki 3.2.12.2.1 Priloge II k tej direktivi (opisni list)

1.10.2 Originalni nadomestni katalizator, na katerem so bili opravljeni preskusi skladnosti z vsemi ustreznimi zahtevami te direktive

1.10.2.1 Znamka(-e) in tip(-i) originalnega nadomestnega katalizatorja, kot sta (so) navedena(-i) v točki 3.2.12.2.1 Priloge II k tej direktivi (opisni list)“
5. Doda se Dodatek 2:

*„Dodatek 2***Podatki v zvezi s sistemi OBD (vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu)**

Skladno s točko 3.2.12.2.8.6 opisnega lista podatke v tem dodatku zagotovi proizvajalec vozila, da omogoči proizvodnjo nadomestnih delov, združljivih s sistemom OBD, ter orodij za diagnostiko in preskusne opreme. Proizvajalcu vozila ni treba zagotoviti teh podatkov, če so zavarovani s pravicami intelektualne lastnine ali predstavljajo posebno tehnološko znanje proizvajalca ali dobavitelja opreme za prvo vgradnjo.

Na zahtevo se ta dodatek da na razpolago zainteresiranim proizvajalcem orodij za diagnostiko ali preskusne opreme pod enakimi pogoji.

1. Opis tipa in število ciklov predkondicioniranja, uporabljenih v prvotni homologaciji vozila.
2. Opis tipa demonstracijskega cikla vgrajenega sistema OBD ob prvotni homologaciji vozila za sestavni del, ki ga nadzira sistem OBD.
3. Dokumentacija, ki opisuje vse sestavne dele, nadzorovane v okviru strategije za odkrivanje napak v delovanju in aktiviranje indikatorja napak MI (določeno število voznih ciklov ali statistična metoda), vključno s seznamom zadevnih sekundarnih parametrov za vsak sestavni del, nadzorovan s sistemom OBD. Seznam vseh izhodnih kod in uporabljenih formatov (z razlago vsakega od njih) za posamezne sestavne dele prenosa moči, ki vplivajo na emisije, in posameznih sestavnih delov, ki niso povezani z emisijami, če se nadzor sestavnega dela uporabi za določanje aktiviranja indikatorja napak MI. Še posebej morajo biti podrobno obrazloženi podatki v modulu \$ 05 Test ID \$ 21 do FRF in treba je dati na voljo podatke, navedene v modulu \$ 06. Pri tipih vozil s povezavo prenosa podatkov po standardu ISO 15765-4 „Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems“, morajo biti podrobno razloženi podatki, navedeni v modulu \$ 06 Test ID \$ 00 do FRF, za vsak nadzorovani ID sistema OBD.

Podatki so lahko določeni v obliki naslednje tabele:

Sestavni del	Koda napake	Strategija nadzora	Merila za odkrivanje napake	Merila za aktiviranje MI	Sekundarni parametri	Predkondicioniranje	Demonstracijski preizkus
katalizator	P0420	signali senzorjev kisika 1 in 2	razlika med signalom senzorja 1 in senzorja 2	tretji cikel	vrtilna frekvenca motorja, obremenitev motorja, A/F delovanje, temperatura katalizatorja	dva cikla tipa I	tip I ^a

H. Priloga XI se spremeni:

1. Točka 2. 6 se nadomesti z:

„2.6 „Napaka“ pomeni okvaro z emisijami povezanega dela ali sistema, zaradi katere bi emisije presegle mejne vrednosti iz točke 3.3.2, ali nezmožnost sistema OBD izpolnjevati osnovne zahteve glede nadzora iz te priloge.“

2. Točka 3.5.2 se nadomesti z:

„3.5.2 Za strategije, ki zahtevajo več kot dva cikla predkondicioniranja za aktiviranje indikatorja napak MI, mora proizvajalec predložiti podatke in/ali tehnično oceno, ki primerno prikaže, da je nadzorni sistem enako učinkovit in pravočasen pri odkrivanju poslabšanja sestavnih delov. Nesprejemljive so strategije, ki v povprečju zahtevajo več kot 10 vozniških ciklov za aktiviranje MI. MI se mora vklopiti tudi, kadar regulator motorja začne delovati v stalnem privzetem načinu emisij, če so presežene mejne vrednosti, določene v točki 3.3.2, ali če sistem OBD ni zmožen izpolniti osnovnih zahtev glede nadzora, določenih v točki 3.3.3 ali točki 3.3.4 te priloge. MI mora delovati z jasnim opozorilnim znakom, npr. z utripajočo lučko, kadarkoli pride do stopnje neuspeha vžiga v motorju, za katero obstaja verjetnost, da bo povzročila okvaro katalizatorja, kakor je določil proizvajalec. MI se mora vklopiti tudi, kadar je zaganjalnik vozila na položaju „zagon“ pred zagonom ali zaganjanjem motorja, in izklopiti po zagonu motorja, če ni zaznal nobenih napak.“

3. Točka 3.6 se nadomesti z:

„3.6 Sistem OBD mora zapisovati kode okvar, ki prikazujejo stanje sistema za nadzor emisij. Za odkrivanje pravega delovanja sistemov za nadzor emisij in odkrivanje sistemov za nadzor emisij, ki za popolno oceno potrebujejo nadaljnje obratovanje vozila, je treba uporabiti ločene kode stanja. Kode okvar, ki sprožajo MI zaradi poslabšanja ali napak ali delovanja v stalnem privzetem načinu emisij, se shranjujejo in morajo opredeliti vrsto napake. Kode okvar je treba shraniti tudi v primerih, navedenih v točkah 3.3.3.5 in 3.3.4.5 te priloge.“

4. Doda se točka 3.9:

„3.9 Vozila z dvogorivnim motorjem

- 3.9.1 Pri vozilih z dvogorivnim motorjem morajo postopki:

- aktiviranja indikatorja napak (MI) (glej točko 3.5 te priloge),
- shranjevanja kode okvar (glej točko 3.6 te priloge),

- izklopa indikatorja napak (MI) (glej točko 3.7 te priloge),
- brisanja kode okvar (glej točko 3.8 te priloge)

potekati ločeno drug od drugega, če vozilo deluje na bencinski ali plinski pogon. Pri teh vozilih preklap z bencinskega na plinski pogon ne sme vplivati na rezultate zgoraj navedenih postopkov.

Ne glede na to zahtevo mora koda stanja (navedena v točki 3.6 te priloge) prikazovati popolnoma ovrednotene sisteme nadzora za obe vrsti goriva (bencin in plin), če so bili ti sistemi v popolnosti ovrednoteni za eno izmed teh dveh vrst goriva.“

5. Točki 4.4 in 4.5 se nadomestita z:

„4.4 Pred podelitvijo homologacije ali v času podelitve homologacije niso dopustne pomanjkljivosti glede na zahteve točke 6.5, razen točke 6.5.3.4 Dodatka 1 k tej prilogi. Ta točka ne velja za vozila z dvogorivnim motorjem.

4.5 Vozila z dvogorivnim motorjem

4.5.1 Ne glede na zahteve točke 3.9.1 mora homologacijski organ na zahtevo proizvajalca upoštevati naslednje pomanjkljivosti, kakor da ustrezajo zahtevam te priloge za namen homologacije vozil z dvogorivnim motorjem:

- brisanje kod okvar, podatkov o prevoženih poti in shranjenih podatkov o pogojih delovanja motorja pri prvem pojavu napake (freeze-frame data) po 40 ciklih ogretja motorja ne glede na trenutno uporabljeno gorivo,
- aktiviranje indikatorja napak (MI) pri delovanju z obema vrstama goriva (bencin in plin) po ugotovitvi napake pri delu z eno vrsto goriva,
- deaktiviranje indikatorja napak (MI), če v treh zaporednih voznih ciklih ni bila ugotovljena napaka, ki je sprožila MI, ne glede na to, katera vrsta goriva je trenutno v uporabi,
- uporaba dveh kod stanja, po eno za vsako vrsto goriva.

Proizvajalec lahko zahteva od homologacijskega organa nadaljnja odstopanja od predpisov, ki mu jih ta na podlagi lastne presoje lahko odobri.

4.5.2 Ne glede na zahteve točke 6.6.1 Dodatka 1 k tej prilogi mora homologacijski organ na zahtevo proizvajalca upoštevati naslednje pomanjkljivosti, kakor da ustrezajo zahtevam te priloge za oceno in prenos diagnostičnih signalov:

- prenos diagnostičnih signalov za gorivo, ki je trenutno v uporabi, na skupni izvorni naslov,
- ocena enega sklopa diagnostičnih signalov za obe vrsti goriva (ki ustreza oceni za vozila z enogorivnim motorjem in ne glede na to, katera vrsta goriva je trenutno v uporabi),
- izbira sklopa diagnostičnih signalov (ki ustreza eni od dveh vrst goriv) s pomočjo lege preklopnega stikala za gorivo.

Proizvajalec lahko zahteva od homologacijskega organa nadaljnja odstopanja od predpisov, ki mu jih ta na podlagi lastne presoje lahko odobri.“

6. Točka „4.6“ postane točka „4.7.“

7. Doda se nova točka 4.6:

„4.6 Obdobje, v katerem so pomanjkljivosti dopustne

4.6.1 Pomanjkljivost je dopustna še dve leti od datuma podelitve homologacije za tip vozila, razen če je mogoče dokazati, da so za odpravo pomanjkljivosti potrebne večje spremembe računalniške opreme ter da je po dveh letih potreben dodatni časovni zamik. V tem primeru je pomanjkljivost dopustna v obdobju največ treh let.

4.6.1.1 Pri vozilih z dvogorivnim motorjem je pomanjkljivost, odobrena po točki 4.5, dopustna še tri leta po podelitvi homologacije za tip vozila, razen če je mogoče dokazati, da so za odpravo pomanjkljivosti potrebne večje spremembe računalniške opreme ter da je po treh letih potreben dodatni časovni zamik. V tem primeru je pomanjkljivost dopustna v obdobju največ štirih let.

4.6.2 Če se pomanjkljivost ugotovi, ko je bila homologacija že podeljena, lahko proizvajalec od homologacijskega organa, ki je podelil prvotno homologacijo, zahteva sprejetje pomanjkljivosti s povratno veljavo. V tem primeru je pomanjkljivost dovoljena v obdobju dveh let po datumu obvestila homologacijskega organa, razen če se lahko dokaže, da so za odpravo pomanjkljivosti potrebne večje spremembe računalniške opreme vozila ter da je po dveh letih potreben dodatni časovni zamik. V tem primeru je pomanjkljivost dopustna v obdobju največ treh let.“

8. Doda se točka 5:

„5. DOSTOP DO PODATKOV SISTEMA OBD

5.1 Vlogam za podelitev homologacije ali za spremembo homologacije po členu 3 ali členu 5 Direktive 70/156/EGS je treba priložiti ustrezne podatke o sistemu OBD. Ti podatki morajo omogočiti proizvajalcem nadomestnih delov ali delov za naknadno vgradnjo, da so njihovi deli združljivi s sistemom OBD vozila zaradi zagotavljanja neoporečnega delovanja sistema OBD in zavarovanja uporabnika vozila pred napakami. Prav tako morajo ti podatki omogočiti proizvajalcem diagnostičnih orodij in preskusne opreme, da njihova orodja in oprema omogočajo učinkovito in natančno diagnozo sistemov za nadzor emisij iz vozil.

5.2 Na zahtevo morajo homologacijski organi dati Dodatek 2 certifikata o ES-homologaciji, ki vsebuje ustrezne podatke o sistemu OBD, na voljo zainteresiranim proizvajalcem sestavnih delov, diagnostičnih orodij ali preskusne opreme pod enakimi pogoji.

5.2.1 Če zainteresirani proizvajalci sestavnih delov, diagnostičnih naprav ali preskuševalne opreme zahtevajo od homologacijskega organa podatke o sistemu OBD, vgrajenem v vozilu, ki mu je bila podeljena homologacija po prejšnji različici Direktive 70/220/EGS,

— mora homologacijski organ v roku 30 dni zahtevati od proizvajalca zadevnega vozila, da na voljo podatke, določene v točki 3.2.12.2.8.6 Priloge II. Zahteva drugega odstavka točke 3.2.12.2.8.6 ne velja,

— mora proizvajalec homologacijskemu organu predložiti te podatke v roku dveh mesecev po zahtevi,

— mora homologacijski organ posredovati te podatke homologacijskim organom držav članic, homologacijski organ, ki je podelil prvotno homologacijo, pa mora priložiti te podatke Prilogi II homologacijske dokumentacije.

Ta zahteva ne sme vplivati na veljavnost že podeljene homologacije po Direktivi 70/220/EGS niti preprečiti razširitev teh homologacij po pogojih direktive, na podlagi katere so bile prvotno podeljene.

- 5.2.2 Podatki se lahko zahtevajo le za nadomestne dele, za katere je potrebna ES-homologacija, ali za sestavne dele, ki so del sistema, za katerega je potrebna ES-homologacija.
- 5.2.3 V zahtevi za podatke morajo biti navedeni točni tehnični podatki tipa vozila, za katerega se zahtevajo podatki. V zahtevi je treba potrditi, da so podatki potrebni za razvoj nadomestnih delov ali delov za naknadno vgradnjo ali sestavnih delov ali diagnostičnih naprav ali preskusne opreme.“

I. Dodatek 1 Priloge XI se spremeni:

1. Točka 3.2 se nadomesti z:

„3.2 Gorivo

Za preskušanje se uporablja primerno referenčno gorivo, kakor je določeno v Prilogi IX za bencin in dizelsko gorivo in v Prilogi IXa za utekočinjeni naftni plin in zemeljski plin. Za vsako vrsto napake, ki se preskuša (kakor je opisana v točki 6.3 tega dodatka), homologacijski organ lahko izbere vrsto goriva izmed referenčnih goriv po Prilogi IXa za preskušanje plinskega vozila z enogorivnim motorjem ali izmed referenčnih goriv po Prilogi IX ali IXa za preskušanje plinskih vozil z dvogorivnim motorjem. Izbrana vrsta goriva se ne sme zamenjati v nobeni fazi preskušanja (kakor je navedeno v točkah 2.1 do 2.3 tega dodatka). Pri uporabi utekočinjenega naftnega plina ali zemeljskega plina se lahko motor zažene z bencinom, nato pa se po vnaprej določenem času neodvisno od vplivanja voznika samodejno preklopi na utekočinjeni naftni plin ali zemeljski plin.“

2. Točki 6.3.1.4 in 6.3.1.5 se nadomestita z:

„6.3.1.4 Prekinitev električne povezave s katerim koli drugim sestavnim delom, povezanim z emisijami, ki je povezan z računalnikom za upravljanje sistema za prenos moči (če deluje ob uporabi izbrane vrste goriva).

6.3.1.5 Prekinitev električne povezave z elektronsko napravo za nadzor emisij izhlapevanja goriva (če je motor opremljen s to napravo in če deluje ob uporabi izbrane vrste goriva). Za to specifično pomanjkljivost ni treba izvajati preskusa tipa I.“

3. Točki 6.4.1.5 in 6.4.1.6 se nadomestita z:

„6.4.1.5 Prekinitev električne povezave z elektronsko napravo za nadzor emisij izhlapevanja (če je motor opremljen s to napravo in če deluje ob uporabi izbrane vrste goriva).

6.4.1.6 Prekinitev električne povezave z vsakim drugim z računalnikom povezanim sestavnim delom sistema za prenos moči, povezanim z emisijami, ki lahko povzroči, da je presežena katera od mejnih vrednosti, določenih v točki 3.3.2 te priloge (če deluje ob uporabi izbrane vrste goriva).“

4. Točka 6.5.3 se nadomesti z:

„6.5.3 Diagnostični sistem za nadzor emisij mora omogočiti standarden in neomejen dostop in mora biti skladen z naslednjimi standardi ISO in/ali SAE.

6.5.3.1 Za komunikacijsko povezavo iz vozila je treba uporabljati enega od naslednjih standardov z omejitvami, kakor je opisano:

ISO 9141 — 2: 1994 (spremenjen 1996) „Cestna vozila — Diagnostični sistemi — Del 2: Zahteve CARB za izmenjavo digitalnih informacij“;

SAE J1850: marec 1998, Vmesnik za podatkovno komunikacijo razreda B'. Sporočila, povezana z emisijami, morajo uporabljati preverjanje s ciklično redundanco in trizložno glavo in ne smejo uporabljati medzložnega ločevanja ali nadzornih vsot;

ISO 14230 — Del 4, Cestna vozila — Geselni protokol 2000 za diagnostične sisteme — Del 4: Zahteve za sisteme, povezane z emisijami;

ISO DIS 15765-4, Cestna vozila — Diagnoza na omrežju CAN (Controller Area Network) — Del 4: Zahteve za sisteme, povezane z emisijami' z dne 1. novembra 2001.

- 6.5.3.2 Preskuševalna oprema in diagnostične naprave, potrebne za komunikacijo s sistemom OBD, morajo ustrezati najmanj funkcionalnim zahtevam, navedenim v standardu ISO DIS 15031-4, Cestna vozila — Komunikacija med vozilom in zunanjo preskuševalno opremo za diagnostiko, povezano z emisijami — Del 4: Zunanja preskuševalna oprema' z dne 1. novembra 2001.

- 6.5.3.3 Osnovni diagnostični podatki (kakor so določeni v točki 6.5.1) in dvosmerne nadzorne informacije je treba zagotoviti z uporabo formata in enot, opisanih v standardu ISO DIS 15031-5, Cestna vozila — Komunikacija med vozilom in zunanjo preskuševalno opremo za diagnostiko, povezano z emisijami — Del 5: Diagnostične storitve, povezane z emisijami' z dne 1. novembra 2001, in morajo biti dosegljive z diagnostičnimi napravami, ustreznimi zahtevam standarda ISO DIS 15031-4.

Proizvajalec vozila mora predložiti nacionalnemu organu za standardizacijo podrobnosti vseh diagnostičnih podatkov v zvezi z emisijami, npr. PID, ID nadzora OBD, Test ID, ki niso določeni v standardu ISO DIS 15031-5, vendar so povezani s to direktivo.

- 6.5.3.4 Ko se zabeleži okvara, jo mora proizvajalec opredeliti z uporabo primerne kode okvare, skladne z navedenimi v točki 6.3 standarda ISO DIS 15031-6, Cestna vozila — Komunikacija med vozilom in zunanjo preskuševalno opremo za diagnostiko, povezano z emisijami — Del 6: Opredelitev diagnostičnih kod težav', v zvezi z 'diagnostičnimi kodami težav sistema, povezanega z emisijami.' Če taka opredelitev ni mogoča, proizvajalec lahko uporabi diagnostične kode težav skladno s točkama 5.3 in 5.6 standarda ISO DIS 15031-6. Kode okvar morajo biti v celoti dosegljive s standardno diagnostično opremo, ustrezno določbam iz točke 6.5.3.2.

Proizvajalec vozila mora zagotoviti nacionalnemu organu za standardizacijo podrobnosti o vseh diagnostičnih podatkih, povezanih z emisijami, npr. PID, ID nadzora OBD, Test ID, ki niso opredeljeni v standardu ISO DIS 15031-5, vendar so povezani s to direktivo.

- 6.5.3.5 Vmesnik za povezavo med vozilom in diagnostično preskusno napravo mora biti standardiziran in mora ustrezati vsem zahtevam standarda ISO DIS 15031-3, Cestna vozila — Povezava med vozilom in zunanjo preskuševalno opremo za diagnostiko, povezano z emisijami — Del 3: Diagnostični povezovalnik in z njim povezani tokokrogi: specifikacija in uporaba' z dne 1. novembra 2001.

Položaj vgradnje mora biti po dogovoru s homologacijskim organom takšen, da je hitro dostopen servisnemu osebju, vendar zaščiteno pred naključno poškodbo pri običajnih pogojih uporabe."

5. Doda se točka 6.6:

„6.6 Vozila z dvogorivnim motorjem

- 6.6.1 Pri vozilih z dvogorivnim motorjem morajo biti diagnostični signali (kakor so opisani v točki 6.5 Dodatka 1 k tej prilogi) za delovanje z bencinom in za delovanje s plinom ovrednoteni in preneseni neodvisno drug od drugega. Na zahtevo naprave za diagnostiko morajo biti diagnostični signali za vozilo pri delovanju z bencinom preneseni na en izvorni naslov in diagnostični signali za vozilo, ko deluje na plinasto gorivo, na drug izvorni naslov. Uporaba izvornih naslovov je opisana v standardu ISO DIS 15031-5, Cestna vozila — Povezava med vozilom in zunanjo preskuševalno opremo za diagnostiko, povezano z emisijami — Del 5: Diagnostične storitve, povezane z emisijami' z dne 1. novembra 2001."

J. Priloga XIII se nadomesti z:

„PRILOGA XIII

ES-HOMOLOGACIJA ZA NADOMESTNI KATALIZATOR KOT SAMOSTOJNA TEHNIČNA ENOTA

1. PODROČJE UPORABE

Ta priloga velja za ES-homologacijo za katalizatorje kot samostojne tehnične enote v smislu člena 4(1)(d) Direktive 70/156/EGS, namenjene vgradnji v enega ali več tipov motornih vozil kategorij M₁ in N₁ ⁽¹⁾, in sicer kot nadomestni deli.

2. OPREDELITEV POJMOV

V tej prilogi:

2.1 ‚katalizator, ki je del originalne opreme‘ — glej točko 2.17 v Prilogi I;

2.2 ‚nadomestni katalizator‘ — glej točko 2.18 v Prilogi I;

2.3 ‚originalni nadomestni katalizator‘ — glej točko 2.19 v Prilogi I;

2.4 ‚tip katalizatorja‘ pomeni katalizatorje, ki se ne razlikujejo v bistvenih vidikih, kot so:

2.4.1. število prevlečenih katalizatorskih teles, struktura in materiali;

2.4.2. vrsta katalitičnega procesa (oksidacijski, tristezni itd.);

2.4.3. prostornina, razmerje čelne površine proti dolžini telesa katalizatorja;

2.4.4. vsebina katalitičnih materialov;

2.4.5. razmerje katalitičnih materialov;

2.4.6. gostota celic;

2.4.7. mere in oblika;

2.4.8. toplotna zaščita;

2.5 ‚tip vozila‘, glej točko 2.1 v Prilogi I;

2.6 ‚homologacija nadomestnega katalizatorja‘ pomeni homologacijo katalizatorja, namenjenega za nadomestno vgradnjo v enega ali več določenih tipov vozil, glede na omejitve emisij onesnaževal, nivo hrupa in učinek na delovanje vozila ter, kjer je to potrebno, na sistem OBD;

2.7 ‚pokvarjen nadomestni katalizator‘ je katalizator, ki je bil staran ali umetno pokvarjen do take mere, da izpolnjuje zahteve iz točke 1 Dodatka 1 v Prilogi XI k tej direktivi ⁽²⁾.

3. VLOGA ZA PODELITEV ES-HOMOLOGACIJE
 - 3.1 Vlogo za ES-homologacijo, skladno s členom 3(4) Direktive 70/156/EGS za tip nadomestnega katalizatorja, vloži proizvajalec.
 - 3.2 Vzorec opisnega lista je podan v Dodatku 1 k tej prilogi.
 - 3.3 Vlogi za podelitev homologacije za nadomestni katalizator je treba tehnični službi, pristojni za homologacijski preskus, predložiti:
 - 3.3.1 Vozilo(-a) tipa, homologiranega skladno z Direktivo 70/220/EGS, opremljeno(-a) z novim originalnim katalizatorjem. To (ta) vozilo(-a) izbere vložnik s privolitvijo tehnične službe. Vozilo(-a) mora(-jo) izpolnjevati zahteve točke 3 Priloge III k tej direktivi.

Preskusno(-a) vozilo(-a) ne sme(-jo) imeti napak na sistemu za uravnavanje emisije; vsak čezmerno obrabljen ali okvarjen originalni del, povezan z uravnavanjem emisije, je treba popraviti ali nadomestiti. Pred preskušanjem emisije je treba preskusno(-a) vozilo(-a) primerno nastaviti po navodilih proizvajalca.
 - 3.3.2 Vzorec tipa nadomestnega katalizatorja. Ta vzorec mora biti jasno in neizbrisno označen s trgovskim imenom ali blagovno znamko in trgovsko oznako vložnika.
 - 3.3.3 Dodatni vzorec tipa nadomestnega katalizatorja, če je nadomestni katalizator namenjen za vgradnjo v vozilo, opremljeno s sistemom OBD. Ta vzorec mora biti jasno in neizbrisno označen s trgovskim imenom ali blagovno znamko in trgovsko oznako vložnika. Ta vzorec mora biti pokvarjen po postopku iz točke 2.7.
4. PODELITEV ES-HOMOLOGACIJE
 - 4.1 Če so izpolnjeni ustrezni pogoji, se ES-homologacija podeli skladno s členom 4(3) Direktive 70/156/EGS.
 - 4.2 Vzorec certifikata o ES-homologaciji je podan v Dodatku 2 k tej prilogi.
 - 4.3 Vsak tip homologiranega nadomestnega katalizatorja dobi homologacijsko številko skladno s Prilogo VII k Direktivi 70/156/EGS. Ista država članica ne sme dodeliti iste številke drugemu tipu nadomestnega katalizatorja. Ista homologacijska številka lahko zajema uporabo tipa nadomestnega katalizatorja na več različnih tipih vozil.
5. OZNAKA ES-HOMOLOGACIJE
 - 5.1 Vsak nadomestni katalizator, ki ustreza tipu, homologiranemu na podlagi te direktive kot samostojna tehnična enota, mora imeti oznako ES-homologacije.
 - 5.2 Oznako sestavlja pravokotnik okrog črke ‚e‘ in številčne ali črkovne oznake države članice, ki je podelila ES-homologacijo:

1 za Nemčijo	
2 za Francijo	12 za Avstrijo
3 za Italijo	13 za Luksemburg
4 za Nizozemsko	17 za Finsko
5 za Švedsko	18 za Dansko
6 za Belgijo	21 za Portugalsko
9 za Španijo	23 za Grčijo
11 za Združeno kraljestvo	24 za Irsko

V bližini pravokotnika mora biti tudi ‚osnovna številka homologacije‘ iz točke 4 o homologacijski številki, navedeni v Prilogi VII k Direktivi 70/156/EGS, pred njo pa dvomestna zaporedna številka, dodeljena najnovejši večji tehnični spremembi Direktive 70/220/EGS, na dan, ko je bila podeljena ES-homologacija sestavnega dela. V tej direktivi je ta zaporedna številka 01.

- 5.3 Oznaka ES-homologacije iz točke 5.2 mora biti jasno čitljiva in neizbrisna in mora biti, če je to mogoče, vidna tudi po vgraditvi nadomestnega katalizatorja v vozilo.

- 5.4 V Dodatku 3 k tej prilogi so podani primeri namestitve zgoraj navedenih homologacijskih oznak in podatkov.

6. ZAHTEVE

6.1 Splošne zahteve

- 6.1.1. Nadomestni katalizator mora biti načrtovan, izdelan in prilagojen za vgradnjo tako, da vozilo po vgradnji izpolnjuje določbe te direktive, s katero je bilo prvotno skladno, in da učinkovito omeji emisije onesnaževal med celotno normalno življenjsko dobo vozila pri normalnih pogojih uporabe.

- 6.1.2. Nadomestni katalizator je treba namestiti točno na mesto katalizatorja, ki je bil del originalne opreme, položaj kisikove(-ih) sonde (sond), če se uporablja(-jo), in drugih senzorjev na izpušni cevi se ne sme spremeniti.

- 6.1.3. Če ima katalizator, ki je del originalne opreme, toplotno zaščito, mora imeti nadomestni katalizator enakovredno zaščito.

- 6.1.4. Nadomestni katalizator mora biti vzdržljiv, to je oblikovan, izdelan in prilagojen za vgradnjo tako, da je glede na pogoje uporabe vozila čimbolj zaščiten pred korozijo in oksidacijo, ki jima je izpostavljen.

6.2 Zahteve glede emisij

Na vozilu(-ih) iz točke 3.3.1 te priloge, opremljenem(-ih) z nadomestnim katalizatorjem tipa, za katerega je vložena vloga za homologacijo, je treba opraviti preskus tipa I pod pogoji, navedenimi v ustrezni prilogi k tej direktivi, da se njegovo delovanje lahko primerja z delovanjem originalnega katalizatorja skladno s spodaj predpisanim postopkom.

6.2.1 Določanje osnove za primerjavo

Vozilo(-a) mora(-jo) biti opremljeno(-a) z novim originalnim katalizatorjem (glej točko 3.3.1), ki mora biti utečen z 12 izvenmestnimi voznimi cikli (drugi del preskusa tipa I).

Po tem predkondicioniranju mora(-jo) biti vozilo(-a) v prostoru, kjer je temperatura relativno konstantna med 293 in 303 K (20 °C in 30 °C). To kondicioniranje je treba izvajati vsaj šest ur in ga nadaljevati, dokler temperaturi motornega olja in hladilne tekočine ne odstopata za več kot ± 2 K od temperature v prostoru. Nato je treba opraviti tri zaporedne preskuse tipa I.

6.2.2 Preskus izpušnih plinov z nadomestnim katalizatorjem

Katalizator, ki je del originalne opreme preskusnega(-ih) vozila (vozil), se nadomesti z nadomestnim katalizatorjem (glej točko 3.3.2), ki mora biti utečen z 12 izvenmestnimi voznimi cikli (drugi del preskusa tipa I).

Po tem predkondicioniranju mora(-jo) biti vozilo(-a) v prostoru, kjer je temperatura relativno konstantna med 293 in 303 K (20 °C in 30 °C). To kondicioniranje je treba izvajati vsaj šest ur in ga nadaljevati, dokler temperaturi motornega olja in hladilne tekočine ne odstopata za več kot ± 2 K od temperature v prostoru. Nato je treba opraviti tri zaporedne preskuse tipa I.

6.2.3 Ocenjevanje emisij onesnaževal iz vozil z nadomestnim katalizatorjem

Preskusno(-a) vozilo (vozila) s katalizatorjem, ki je del originalne opreme, mora(-jo) izpolnjevati mejne vrednosti glede na homologacijo vozila (vozil), po potrebi vključno s faktorji poslabšanja, uporabljenimi pri homologaciji vozila (vozil).

Šteje se, da so zahteve za emisije iz vozila (vozil) z nadomestnim katalizatorjem izpolnjene, če rezultati za vsako s predpisi omejeno onesnaževalo (CO, HC, NO_x in delce) izpolnjujejo naslednje pogoje:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G$$

kjer je:

M povprečna vrednost emisij enega onesnaževala ali vsota dveh onesnaževal ⁽³⁾, dobljenih s tremi preskusi tipa I z nadomestnim katalizatorjem;

S povprečna vrednost emisij enega onesnaževala ali vsota dveh onesnaževal ⁽³⁾, dobljenih s tremi preskusi tipa I z originalnim katalizatorjem;

G mejna vrednost emisij enega onesnaževala ali vsota dveh onesnaževal ⁽³⁾ glede na homologacijo vozila (vozil), deljena s faktorji poslabšanja, če se uporabljajo, določenimi skladno s točko 6.4.

Če homologacija velja za različne tipe vozil istega avtomobilskega proizvajalca in če imajo različni tipi vozil isti tip katalizatorja, ki je del originalne opreme, se preskus tipa I lahko omeji na najmanj dve vozili, izbrani po dogovoru s tehnično službo, pristojno za homologacijo.

6.3 Zahteve glede hrupa in protitlaka izpušnih plinov

Nadomestni katalizator mora izpolnjevati tehnične zahteve iz Priloge II k Direktivi 70/157/EGS.

6.4 Zahteve glede vzdržljivosti

Nadomestni katalizator mora izpolnjevati zahteve točke 5.3.5 Priloge I k tej direktivi, to je preskus tipa V ali faktorje poslabšanja iz naslednje tabele za rezultate preskusov tipa I.

Tabela XIII.6.4

Kategorija motorja	Faktorji poslabšanja				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Delci
Prisilni vžig	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Kompresijski vžig	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Velja samo za vozila, homologirana po Direktivi 70/220/EGS, spremenjeni z Direktivo 98/69/ES ali z naslednjimi spreminjajočimi direktivami.

⁽²⁾ Velja samo za vozila z motorjem na prisilni vžig, homologirana po Direktivi 70/220/EGS, spremenjeni z Direktivo 96/69/ES ali s prejšnjimi direktivami.

6.5 Zahteve glede skladnosti s sistemom OBD (velja samo za nadomestne katalizatorje, namenjene za vgradnjo v vozila, opremljena s sistemom OBD)

Dokazilo o skladnosti s sistemom OBD je potrebno samo, če je bil originalni katalizator vključen v sistem nadzora OBD.

6.5.1. Skladnost nadomestnega katalizatorja s sistemom OBD je treba dokazati z uporabo postopkov, navedenih v Dodatku 1 Priloge XI k Direktivi 98/69/ES.

6.5.2. Določbe Dodatka 1 Priloge XI k Direktivi 98/69/ES, ki veljajo za druge sestavne dele razen katalizatorja, se ne uporabljajo.

6.5.3. Proizvajalec servisnih delov lahko uporabi enak postopek predkondicioniranja in enak preskusni postopek, kakor sta bila uporabljena med prvotno homologacijo. V tem primeru mora homologacijski organ na zahtevo in pod enakimi pogoji predložiti Dodatek 2 k certifikatu o ES-homologaciji, ki vsebuje število in vrsto ciklov za predkondicioniranje in vrsto preskusnega cikla, ki jih je uporabil proizvajalec originalne opreme pri preskusu katalizatorja s sistemom OBD.

6.5.4. Zaradi preverjanja pravilne namestitve in delovanja vseh drugih sestavnih delov, vključenih v sistem nadzora OBD, sistem OBD pred vgradnjo nadomestnih katalizatorjev ne sme kazati napak in ne sme imeti shranjenih kod napak. V ta namen se lahko uporabi ocena stanja sistema OBD po končanih preskusih, navedenih v točki 6.2.1 te priloge.

6.5.5. Indikator napak MI (glej točko 2.5 Priloge XI k tej direktivi) se ne sme aktivirati med delovanjem vozila po določbah točke 6.2.2 te priloge.

7. DOKUMENTACIJA

7.1 Vsakemu novemu nadomestnemu katalizatorju morajo biti priloženi naslednji podatki:

7.1.1. ime ali trgovska oznaka proizvajalca katalizatorja;

7.1.2. vozila (vključno z letom proizvodnje), za katera je bil nadomestni katalizator homologiran, kjer je to potrebno, tudi z oznako, ki določa, ali je nadomestni katalizator ustrezen za vgradnjo v vozilo z vgrajenim sistemom OBD;

7.1.3. navodilo za vgradnjo, če je potrebno.

7.2 Ti podatki morajo biti pripravljeni v naslednji obliki:

kot prospekt, ki se priloži nadomestnemu katalizatorju; ali

na embalaži, v kateri se nadomestni katalizator prodaja; ali

na drug ustrezen način.

V vsakem primeru se morajo ti podatki nahajati v katalogu proizvodov, ki jih na prodajnih mestih dobijo od proizvajalca nadomestnih katalizatorjev.

8. SPREMEMBA TIPA IN SPREMEMBE HOMOLOGACIJ

Ob spremembi tipa, homologiranega skladno s to direktivo, veljajo določbe člena 5 Direktive 70/156/EGS.

9. SKLADNOST PROIZVODNJE

Ukrepe za zagotovitev skladnosti proizvodnje je treba sprejeti skladno z določbami člena 10 Direktive 70/156/EGS.

9.2 **Posebne določbe**

9.2.1. Preverjanja, navedena v točki 2.2 Priloge X k Direktivi 70/156/EGS, morajo vključevati skladnost z značilnostmi, določenimi v točki 2.4 te priloge.

9.2.2. Za izvajanje točke 3.5 Priloge X k Direktivi 70/156/EGS se lahko opravijo preskusi, navedeni v točki 6.2 te priloge (zahteve glede emisij). V takšnem primeru lahko imetnik homologacije zaprosi, da se namesto tega za osnovo za primerjavo ne uporabi katalizator, ki je del originalne opreme, ampak nadomestni katalizator, uporabljen med homologacijskimi preskusi (ali drug vzorec, dokazano ustrezen homologiranemu tipu). Vrednosti emisij, izmerjene na preverjanem vzorcu, potem povprečno ne smejo presežati srednjih vrednosti, izmerjenih na referenčnem vzorcu, za več kot 15 %.

Dodatek 1

Opisni list št.... v zvezi z ES-homologacijo nadomestnih katalizatorjev (Direktiva 70/220/EGS, nazadnje spremenjena z Direktivo...

Naslednji podatki, če se uporabljajo, morajo biti predloženi v trojniku in vsebovati seznam. Risbe, če so priložene, morajo biti v ustreznem merilu in dovolj podrobne v formatu A4 ali zložene na format A4. Tudi fotografije, če so priložene, morajo prikazovati zadostne podrobnosti.

Če so sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote upravljani elektronsko, morajo biti dodane informacije o njihovem delovanju.

- 0. SPLOŠNO
 - 0.1 Znamka (trgovsko ime proizvajalca:
 - 0.2 Tip:
 - 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
 - 0.7 Za sestavne dele in samostojne tehnične enote mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:
 - 0.8 Naslov(-i) proizvodne(-ih) tovarne (tovarn):
 - 1. OPIS NAPRAVE
 - 1.1 Znamka in tip nadomestnega katalizatorja:
 - 1.2 Risbe nadomestnega katalizatorja, ki predvsem prikazujejo vse značilnosti, navedene v točki 2.3 te priloge:
 - 1.3 Opis tipa vozila ali tipov vozil, za katera je namenjen nadomestni katalizator:
 - 1.3.1 Številka(-e) in/ali simbol(-i), ki označujejo motor in tip(-e) vozila (vozil):
 - 1.3.2 Ali je nadomestni katalizator združljiv z zahtevami sistema OBD (da/ne) (*):
 - 1.4 Opis in risbe, ki prikazujejo položaj nadomestnega katalizatorja glede na izpušni(-e) kolektor(-je) motorja:
-

Dodatek 2

Vzorec

(Največji format: A4 (210 mm x 297 mm))

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

Ime homologacijskega organa

Sporočilo o:

- homologaciji ⁽⁴⁾,
- razširitvi homologacije ⁽⁴⁾,
- zavrnitvi homologacije ⁽⁴⁾,
- preklicu homologacije ⁽⁴⁾,

za tip vozila/sestavnega dela/samostojne tehnične enote ⁽⁴⁾ skladno z Direktivo..., nazadnje spremenjeno z Direktivo...

Številka homologacije:

Razlog za razširitev:

Del I

- 0.1 Znamka (trgovsko ime proizvajalca):
- 0.2 Tip:
- 0.3 Način identifikacije tipa, če je označen na vozilu/sestavnem delu/samostojni tehnični enoti ⁽⁵⁾:
- 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.4 Kategorija vozila ⁽¹⁾:
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.7 Za sestavne dele in samostojne tehnične enote mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:
- 0.8 Naslov(-i) proizvodne(-ih) tovarne (tovarn):

Del II

- 1. Dodatni podatki (kjer se uporabljajo): glej Dopolnilo
 - 2. Tehnična služba, pristojna za izvajanje preskusov:
 - 3. Datum poročila o preskusu:
 - 4. Številka poročila o preskusu:
 - 5. Pripombe (če obstajajo): glej Dopolnilo
 - 6. Kraj:
 - 7. Datum:
 - 8. Podpis:
 - 9. Priložen je seznam opisne dokumentacije, ki se hrani pri homologacijskem organu in se lahko pridobi na zahtevo.
-

Dopolnilo

k certifikatu o ES-homologaciji št...

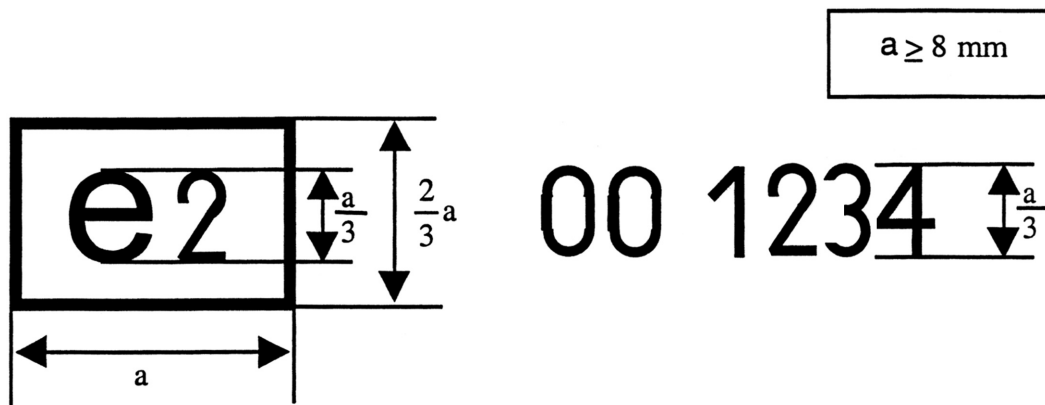
v zvezi s homologacijo nadomestnih katalizatorjev za motorna vozila kot samostojnih tehničnih enot po Direktivi 70/220/EGS, nazadnje spremenjeni z Direktivo...

1. Dodatni podatki
 - 1.1 Znamka in tip nadomestnega katalizatorja:
 - 1.2 Tip(-i) vozila (vozil), za katere se tip katalizatorja uporablja kot nadomestni del:
 - 1.3 Tip(-i) vozila (vozil), na katerih je bil nadomestni katalizator preskušan:
 - 1.3.1 Ali je nadomestni katalizator pokazal združljivost z zahtevami sistema OBD (da/ne) ⁽⁴⁾:
 5. Pripombe:
-

Dodatek 3

Vzorec oznake ES-homologacije

(glej točko 5.2 v tej prilogi)



Iz gornje homologacijske oznake, nameščene na nadomestni katalizator kot sestavni del, je razvidno, da je bil zadevni tip homologiran v Franciji (e 2) skladno s to direktivo. Prvi dve številki homologacijske številke (00) se nanašata na zaporedno številko, ki je dodeljena najnovejšim spremembam Direktive 70/220/EGS. Naslednje štiri številke (1234) je homologacijski organ dodelil nadomestnemu katalizatorju kot osnovno homologacijsko številko.“

(¹) Kakor je opredeljeno v Prilogi II, del A, k Direktivi 70/156/EGS.

(²) Za potrebe tega demonstracijskega preskusa vozil z motorjem na prisilni vžig, ko je skladno s točko 6.2.1 iz te priloge izmerjena vrednost ogljikovodikov višja od vrednosti, izmerjene med homologacijskim preskusom vozila, se razlika doda k mejnim vrednostim, navedenim v točki 3.3.2 Priloge XI, v zvezi z odstopanjem, dovoljenim v točki 1 Dodatka 1 k Prilogi XI.

(³) Če je to primerno glede na mejne vrednosti, določene v točki 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS v različici, na podlagi katere je bilo homologirano vozilo s katalizatorjem, ki je del originalne opreme.

(⁴) Neustrezno črtati.

(⁵) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, zajete v tem certifikatu o homologaciji, je treba v dokumentaciji te znake označiti s simbolom: „?“ (npr. ABC??123??).