

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 566/2011

av den 8 juni 2011

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller tillgång till information om reparation och underhåll av fordon*(Text av betydelse för EES)*

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽¹⁾, särskilt artiklarna 4.4, 5.3 och 8,med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv)⁽²⁾, särskilt artikel 39.2, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 715/2007 fastställs gemensamma tekniska krav för typgodkännande av motorfordon (fordon) och reservdelar med avseende på utsläpp samt bestämmelser om överensstämmelse för fordon i drift, hållbarheten hos utsläppsbegränsande anordningar, system för omborddiagnos (OBD-system), mätning av bränsleförbrukning och tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.
- (2) Enligt kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med av-

seende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽³⁾ ska kommissionen införa nya provningsförfaranden för partikelmassa och antal utsläppta partiklar från lätta fordon.

- (3) Enligt rådets direktiv 76/756/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar⁽⁴⁾ till dessa fordon ska varsellyktor användas av säkerhetsskäl. Effekterna av dessa anordningar, som kontinuerligt är tända när fordonet är i drift, bör på lämpligt sätt avspelas i de uppmätta utsläppen av föroreningar och koldioxid.
- (4) På grund av att det finns en risk för att dieselpartikelfilter (DPF) manipuleras eller helt upphör att fungera är det nödvändigt att övervaka dem, oavsett om de gällande OBD-gränsvärdena överskrids.
- (5) Eftersom övervakningen av elektriska kretsar är kontinuerlig bör den undantas från rapporteringen till följd av kraven på prestanda i bruk för OBD-system.
- (6) På grund av att det finns få körsituationer under vilka övervakare av systemet för övertrycksreglering eller övervakare som kräver kallstart kan fungera, är det nödvändigt med särskilda prestandakrav för dessa övervakare.
- (7) De statistiska villkoren enligt vilka överensstämmelse med kraven på prestanda i bruk automatiskt bedöms bör harmoniseras.

⁽¹⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.⁽²⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.⁽³⁾ EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.⁽⁴⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 1.

- (8) Om det vid direkt övervakning av kväveoxidutsläpp (NO_x-utsläpp) konstateras att systemet för selektiv katalytisk reduktion (SCR) har manipulerats, bör villkoren för aktivering av systemet för motivering av föraren definieras bättre.
- (9) Registreringen av aktivering av systemet för motivering av föraren bör tydliggöras med hänsyn till den eventuella framtida användningen av dessa uppgifter vid trafiksäkerhetsinspektioner.
- (10) Skyddet för att förhindra manipulering av den dator som ansvarar för begränsning av utsläpp bör kunna förbättras tack vare tekniska innovationer.
- (11) Registrering och rapportering av uppgifter från en OBD-övervakare är väsentliga element som inte bör åsidosättas vid påstådda brister, särskilt inte systematiskt, när tillverkaren väljer vissa standarder för kommunikation mellan OBD-systemet och externa verktyg.
- (12) För att garantera effektiv konkurrens på marknaden för information om reparation och underhåll av fordon och för att klargöra att den berörda informationen också omfattar uppgifter som måste lämnas till andra oberoende aktörer än verkstäder för att garantera att den oberoende reparationsmarknaden som helhet ska kunna konkurrera med auktoriserade återförsäljare och verkstäder, oberoende av om fordonstillverkaren lämnar dessa uppgifter direkt till auktoriserade återförsäljare och verkstäder, krävs ytterligare förtydliganden när det gäller vilken typ av uppgifter som ska lämnas enligt förordning (EG) nr 715/2007.
- (13) Med hänsyn till proportionalitetsprincipen bör fordonstillverkare inte tvingas samla in uppgifter om ändringar av enskilda fordon från tredje part utslutande för att uppfylla kraven i förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeakter, men för att garantera en konkurrenskraftig reparations- och underhållsmarknad bör oberoende aktörer få uppdateringar av uppgifter om fordonskomponenter i samma omfattning som auktoriserade återförsäljare och verkstäder.
- (14) Arbetsenheter utgör viktig teknisk information om reparations- och underhållsarbete för oberoende aktörer. Ett tydliggörande av att arbetsenheter omfattas av artikel 6 i förordning (EG) nr 715/2007 förväntas skapa marknads-mässig säkerhet för marknadsaktörerna.
- (15) När fordonstillverkare beslutar att inte längre bevara reparations- och underhållsregister i fysiskt format – som fordonets ägare också kan göra tillgängliga för oberoende verkstäder så att de kan föra in uppgifter om vilken typ av reparations- och underhållsarbete de utfört – i fordonet, utan i fordonstillverkarens centrala databas, måste dessa register, med fordonsägarens samtycke, också finnas tillgänglig för oberoende verkstäder så att de kan fortsätta en så komplett registrering av de reparations- och underhållsarbeten de utför som möjligt och göra det möjligt för fordonsägaren att ha alla uppgifter om sådana arbeten samlade i ett enda dokument.
- (16) Det bör finnas större flexibilitet när det gäller omprogrammering av fordonets styrenheter och uppgiftsutbytet mellan fordonstillverkare och oberoende aktörer för att ge utrymme för innovation och spara in på omkostnaderna.
- (17) Det bör säkerställas att fordon som godkänts i enlighet med de relevanta föreskrifterna från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) som motsvarar de utsläppsrelaterade kraven i förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 692/2008 och som uppfyller kraven i de förordningarna angående tillgång till information, godkänns i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 utan ytterligare administrativa bördor.
- (18) Eftersom det för närvarande inte finns något gemensamt strukturerat förfarande för utbyte av uppgifter om fordonskomponenter mellan fordonstillverkare och oberoende aktörer, bör principer för ett sådant uppgiftsutbyte utarbetas. Europeiska standardiseringskommittén (CEN) bör formellt utarbeta ett framtida gemensamt strukturerat förfarande om formatet för de uppgifter som utbyts; CEN:s mandat bör dock inte föregripa hur detaljerad denna standard kommer att vara. CEN:s arbete bör särskilt avspegla fordonstillverkarnas som de oberoende aktörernas intressen och behov, och man bör också undersöka lösningar såsom öppna dataformat, som beskrivs genom väldefinierade metadata för att uppnå en anpassning till den befintliga IT-infrastrukturen.
- (19) Förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 692/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 715/2007 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den information som avses i punkt 1 ska omfatta

a) en entydig identifiering av fordonet,

b) servicehandböcker, inklusive reparations- och underhållsregister,

- c) tekniska manualer,
 - d) komponent- och diagnosinformation (t.ex. högsta respektive lägsta teoretiska mätvärden),
 - e) kopplingsscheman,
 - f) diagnostiska felkoder (inklusive tillverkarspecifika koder),
 - g) identifieringsnummer för mjukvarukalibrering för en fordonstyp,
 - h) information om, och förmedlad med hjälp av, märkeskyddade verktyg och utrustning,
 - i) information om dataregistrering samt bidirektionella övervaknings- och provningsdata, och
 - j) standardarbetsenheter eller den tid som krävs för reparations- och underhållsarbete om de görs tillgängliga för tillverkarens auktoriserade återförsäljare och verkstäder antingen direkt eller via en tredje part.”
- b) Följande punkt ska läggas till som punkt 8:

”8. När ett fordons reparations- och underhållsregister lagras i en central databas hos tillverkaren eller för dennes räkning, ska oberoende verkstäder som har godkänts och ackrediterats i enlighet med punkt 2.2 i bilaga XIV till kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (*) ha tillgång till detta register kostnadsfritt och på samma villkor som auktoriserade återförsäljare eller verkstäder för att registrera uppgifter om utförda reparations- och underhållsarbeten.

(*) EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.”

2. Artikel 7.2 ska ersättas med följande:

”2. Tillverkaren ska tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon, inklusive transaktionstjänster såsom omprogrammering eller tekniskt bistånd, per timme, dagligen, månadsvis och årsvis, med olika avgifter för tillgång till sådan information beroende på för vilken tidsperiod tillgång ges. Förutom tidsbaserad tillgång får tillverkaren erbjuda transaktionsbaserad tillgång, för vilken avgifter tas ut per transaktion och vilken inte är baserad på den tid för vilken tillgången ges. Om tillverkaren erbjuder båda tillgångssystemen, ska oberoende verkstäder välja det system de föredrar, antingen tidsbaserad eller transaktionsbaserad tillgång.”

3. I bilaga I ska fotnoterna 1 och 2 till tabell 1 och fotnoterna 1, 2 och 5 till tabell 2 utgå.

Artikel 2

Förordning (EG) nr 692/2008 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt läggas till som punkt 33:

”33. *kallstart*: kylvätsketemperatur (eller motsvarande temperatur) vid motorstart på högst 35 °C och högst 7 K högre än omgivningstemperaturen (om tillgänglig) vid motorstart.”

2. I artikel 6.1 ska följande stycken läggas till som fjärde och femte styckena:

”De tillämpliga kraven ska anses vara uppfyllda om samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) Kraven i artikel 13 är uppfyllda.
- b) Fordonet har godkänts enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 83, ändringsserie 06 och nr 101, ändringsserie 01 samt när det gäller kompressionstänningsfordon, nr 24 del III, ändringsserie 03.

I det fall som avses i fjärde stycket ska artikel 14 också tillämpas.”

3. I artikel 10.1 ska följande stycken läggas till som tredje och fjärde styckena:

”De tillämpliga kraven ska anses vara uppfyllda om samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) Kraven i artikel 13 är uppfyllda.
- b) Ersättande utsläppsbegränsande anordningar har godkänts i enlighet med FN/ECE:s föreskrifter nr 103.

I det fall som avses i tredje stycket ska artikel 14 också tillämpas.”

4. Artikel 13.9 ska ersättas med följande:

”9. Forumet för tillgång till fordonsinformation (nedan kallat *forumet*) inrättas härmed.

Forumet ska överväga huruvida tillgång till information påverkar framstegen med att minska fordonsstölder och ska lägga fram rekommendationer för förbättringar av krav som rör tillgång till information. Särskilt ska forumet ge kommissionen råd om införandet av ett förfarande enligt vilket ackrediterade organisationer godkänner och auktoriserar oberoende aktörer, så att dessa får tillgång till information om ett fordons säkerhet.

Kommissionen får besluta att sekretessbelägga forumets överläggningar och resultat.”

5. Bilagorna I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI och XVIII ska ändras enligt bilaga I till den här förordningen.

6. Bilaga II ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 juni 2011.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

BILAGA I

Ändringar av vissa bilagor till förordning (EG) nr 692/2008

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2.3.1 ska ersättas med följande:

”2.3.1. Varje fordon med en utsläpps begränsande dator ska innehålla anordningar som förhindrar ändringar som inte är tillåtna av tillverkaren. Tillverkaren ska tillåta ändringar om dessa krävs för diagnos, underhåll, kontroll, återmontering eller reparation av fordonet. Alla omprogrammerbara datorkoder eller driftsparametrar ska vara motståndskraftiga mot manipulation och ge ett minst lika gott skydd som bestämmelserna i ISO 15031-7 av den 15 mars 2001 (SAE J2186 från oktober 1996). Alla utbytbara minneschip för kalibrering ska sitta i socklar, vara inneslutna i ett förslutet hölje eller skyddas av elektroniska algoritmer och får inte kunna ändras utom med speciella verktyg och förfaranden. Bara egenskaper som är direkt knutna till utsläppskalibrering eller förebyggande av fordonsstöld får skyddas på det viset.”

b) Figur I.2.4 ska ersättas med följande:

"Figur I.2.4

Tillämplighet av provningskrav för typgodkännande och utökningar

	Fordon med motorer med gnisttändning, inklusive hybrider							Fordon med motorer med kompressionständning, inklusive hybrider		
	Enbränsle				Tvåbränsle ⁽¹⁾			Flexbränsle ⁽¹⁾	Flexbränsle	Enbränsle
	Bensin (E5)	Motorgas (LPG)	Naturgas/ biometan	Väte	Bensin (E5)	Bensin (E5)	Bensin (E5)	Bensin (E5)	Diesel (B5)	Diesel (B5)
Referensbränsle					Motorgas (LPG)	Naturgas/ biometan	Väte	Etanol (E85)	Biodiesel	
Gasformiga föroreningar (Typ 1-prov)	Ja	Ja	Ja		Ja (båda bränslena)	Ja (båda bränslena)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (båda bränslena)	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja
Partikelmassa och partikelantal (Typ 1-prov)	Ja	—	—		Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (båda bränslena)	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja
Tomgångs-utsläpp (Typ 2-prov)	Ja	Ja	Ja		Ja (båda bränslena)	Ja (båda bränslena)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (båda bränslena)	—	—
Vevhusutsläpp (Typ 3-prov)	Ja	Ja	Ja		Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (bensin)	—	—
Avdunstningsutsläpp (Typ 4-prov)	Ja	—	—		Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (bensin)	—	—
Hållbarhet (Typ 5-prov)	Ja	Ja	Ja		Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (bensin)	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja
Utsläpp vid låg temperatur (Typ 6-prov)	Ja	—	—		Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (båda bränslena) ⁽³⁾		
Överensstämmelse hos fordon i drift	Ja	Ja	Ja		Ja (båda bränslena)	Ja (båda bränslena)	Ja (endast bensin) ⁽²⁾	Ja (båda bränslena)	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja
Omborddiagnos	Ja	Ja	Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

	Fordon med motorer med gnisttändning, inklusive hybrider							Fordon med motorer med kompressionständning, inklusive hybrider		
	Enbränsle				Tvåbränsle ⁽¹⁾			Flexbränsle ⁽¹⁾	Flexbränsle	Enbränsle
CO ₂ -utsläpp/ bränsleförbrukning	Ja	Ja	Ja		Ja (båda bränslena)	Ja (båda bränslena)	Ja (endast bensin)	Ja (båda bränslena)	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja
Röktätthet	—	—	—		—	—	—	—	Ja (endast B5) ⁽²⁾	Ja

⁽¹⁾ När ett tvåbränslefordon kombineras med ett flexbränslefordon är båda provningskraven tillämpliga.

⁽²⁾ Detta är en tillfällig bestämmelse, förslag om ytterligare krav för biodiesel och vätgas kommer att läggas fram senare.

⁽³⁾ Provning endast med bensin före datumen i artikel 10.6 i förordning (EG) nr 715/2007. Provet kommer att utföras på båda bränslena efter de datumen. Referensbränslet E75 ska användas i enlighet med avsnitt B i bilaga IX.”

c) I tillägg 3 ska punkt 3.4.8 ersättas med följande:

”3.4.8. Fordonets elektriska räckvidd i km (enligt bilaga 9 till FN/ECE:s föreskrifter nr 101)”

d) I tillägg 4 ska punkt 3.2 ersättas med följande:

”3.2 Villkor och förutsättningar för tillgång (tillgångens längd, pris för tillgång per timme, dag, månad, år eller per transaktion) till webbplatsen enligt punkt 3.1:”;

e) I tillägg 6 ska följande läggas till i förklaringen till tabell 1:

”Utsläppskrav enligt 'Euro 5b' = kompletta utsläppskrav enligt Euro 5 inklusive reviderat mätförfarande för partiklar, partikelantal och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.

Utsläppskrav enligt 'Euro 6b' = kompletta utsläppskrav enligt Euro 6 inklusive reviderat mätförfarande för partiklar, partikelantal och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.

OBD-krav enligt 'Euro 5' = grundläggande OBD-krav enligt Euro 5 exklusive krav på prestanda under drift (IUPR), NO_x-övervakning för bensinfordon och strängare krav på partikelgränsvärden för diesel.

OBD-krav enligt 'Euro 6' = kompletta OBD-krav enligt Euro 6.”

2. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3.1 ska ersättas med följande:

”3.1. De tekniska kraven ska vara de som anges i bilaga 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83, med de undantag som anges i punkterna 3.2–3.12. Från de datum som anges i artikel 10.6 andra meningen i förordning (EG) nr 715/2007 ska partikelmassa och partikelantal fastställas enligt utsläppsprövningsförfarandet i avsnitt 6 i bilaga 4a till FN/ECE:s föreskrifter nr 83, ändringsserie 05, tillägg 07, med hjälp av den provningsutrustning som beskrivs i punkterna 4.4 respektive 4.5 i den bilagan.”

b) I punkt 3.4 ska följande läggas till:

”För etanol (E75) (C₁ H_{2,61} O_{0,329}) d = 0,886 g/l”;

c) Tabellen i punkt 3.8 ska ersättas med följande tabell:

”Bränsle	X
Bensin (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
Motorgas (LPG)	11,9
Naturgas/biometan	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7”

d) I punkt 3.10 ska följande läggas till:

”Q_{THC} = 0,886 för etanol (E75)”

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 3.14:

”3.14. Från de datum som fastställs i artikel 2 i kommissionens direktiv 2008/89/EG (*) ska fordonets varsellyktor enligt definitionen i avsnitt 2 i FN/ECE:s föreskrifter nr 48 (**) vara tända under provningscykeln. Det provade fordonet ska vara utrustat med det varsellyktsystem som har den högsta elenergiförbrukningen bland de varsellyktsystem som monteras av tillverkaren på fordon i den grupp som representeras av det typgodkända fordonet. Tillverkaren ska lägga fram relevant teknisk dokumentation för typgodkännande-myndigheterna.

(*) EUT L 257, 25.9.2008, s. 14.

(**) EUT L 135, 23.5.2008, s. 1.”

3. I bilaga IV ska punkt 2.2 i tillägg 1 ersättas med följande:

”2.2. Atomförhållandena i punkt 5.3.7.3 ska anses vara följande:

Hcv = det atomära förhållandet mellan väte och kol

- för bensin (E5) 1,89
- för motorgas (LPG) 2,53
- för naturgas/biometan 4,0
- för etanol (E85) 2,74
- för etanol (E75) 2,61

Ocv = Det atomära förhållandet mellan syre och kol

- för bensin (E5) 0,016
- för motorgas (LPG) 0,0
- för naturgas/biometan 0,0
- för etanol (E85) 0,39
- för etanol (E85) 0,329"

4. I bilaga VIII ska punkt 2.3 ersättas med följande:

"2.3. De gränsvärden som det hänvisas till i punkt 5.3.5.2 i FN/ECE:s föreskrifter nr 83 rör gränsvärdena i tabell 4 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007."

5. I slutet av bilaga IX, avsnitt B, ska texten "Specifikation för referensbränsle ska tas fram före datumen i artikel 10.6 i förordning (EG) nr 715/2007" ersättas med följande tabell:

"Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Provningsmetod ⁽²⁾
		Minimum	Maximum	
Researchoktanttal, RON		95	—	EN ISO 5164
Motoroktanttal, MON		85	—	EN ISO 5163
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	rapporteras		EN ISO 12185
Ångtryck	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Svavelhalt ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oxidationsstabilitet	minuter	360	—	EN ISO 7536
Förekommande bindemedel (lösningemedel bortsköljt)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Utseende ska bestämmas vid omgivningstemperatur eller 15 °C beroende på vad som är högst		Klar och ljus, synbart fri från suspergerade eller utfällda föroreningar		Visuell kontroll
Etanol och längre alkoholer ⁽⁷⁾	vol-%	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Längre alkoholer (C ₃ -C ₈)	vol-%	—	2	
Metanol		—	0,5	
Bensin ⁽⁵⁾	vol-%	Återstod		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		EN 15487 ASTM D 3231
Vattenhalt	vol-%	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Provningsmetod ⁽²⁾
		Minimum	Maximum	
Halt av oorganiskt klor	mg/l	—	1	ISO 6227 – EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Kopparbandskorrosion (3 h vid 50 °C)	Klassificering	Klass 1		EN ISO 2160
Surhetsgrad (räknat som ättiksyra, CH ₃ COOH)	mol-%		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Kol-/väteförhållande		rapporteras		
Kol-/syreförhållande		rapporteras		

⁽¹⁾ De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. När gränsvärdena fastställts har villkoren enligt ISO 4259, Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test, tillämpats. När ett minimivärde fastställts har en minsta skillnad av 2R över noll beaktats. När ett maximi- och ett minimivärde fastställts är den minsta skillnaden som använts 4R (R = reproducerbarhet). Utan hinder av detta förfarande, som krävs av tekniska skäl, ska bränsletillverkaren eftersträva ett nollvärde då det föreskrivna maximivärdet är 2R och ett medelvärde i de fall maximi- och minimigränsvärden anges. Om ett klarläggande krävs huruvida ett bränsle uppfyller kraven i anvisningarna ska villkoren i ISO 4259 tillämpas.

⁽²⁾ Vid en tvist ska man använda förfarandena för tvistlösning och tolkning av resultat på grundval av provningsmetodernas precision i EN ISO 4259.

⁽³⁾ Vid en nationell tvist om svavelhalt ska antingen EN ISO 20846 eller EN ISO 20884 åberopas på liknande sätt som hänvisningen i den nationella bilagan till EN 228.

⁽⁴⁾ Den verkliga svavelhalten i det bränsle som används i typ 6-provet ska uppges.

⁽⁵⁾ Halten blyfri bensin kan bestämmas som 100 minus summan av procentsatserna för vatten och alkoholer.

⁽⁶⁾ Detta referensbränsle får inte avsiktligt tillföras föreningar som innehåller fosfor, järn, mangan eller bly.

⁽⁷⁾ Etanol som uppfyller kraven i EN 15376 är den enda syrehaltiga beståndsdel som avsiktligt får tillföras detta referensbränsle.”

6. Bilaga XI ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska läggas till som punkt 2.14:

”2.14. Med avvikelse från punkt 3.3.5 i bilaga 11 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 ska en partikelfälla, oavsett om den är monterad som en separat enhet eller integrerad i en kombinerad anordning för utsläppskontroll, från och med den 1 september 2011 alltid kontrolleras åtminstone för totalt sammanbrott eller avlägsnande om detta medför att de gällande utsläppsgränsvärdena överskrids. Den ska också övervakas för eventuellt fel som kan medföra att de gällande OBD-gränsvärdena överskrids.”

b) Punkt 3.3 ska ersättas med följande:

”3.3. Typgodkännandemyndigheten ska inte godkänna ansökan avseende bristfälliga system om systemet helt saknar den erforderliga kontrollfunktionen eller en obligatorisk registrering och rapportering av uppgifter rörande en övervakare.”

c) Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3.1.7 och 3.1.8 ska ersättas med följande:

”3.1.7 Tillverkaren ska för typgodkännandemyndigheten och, på begäran, för kommissionen visa att dessa statistiska villkor är uppfyllda för alla övervakare som enligt punkt 3.6 i detta tillägg ska rapporteras av OBD-systemet senast 18 månader efter det att den första fordonstypen med IUPR i en OBD-familj placerats på marknaden, och därefter var artonde månad. För detta ändamål ska det förfarande som beskrivs i bilaga II i den här förordningen tillämpas för OBD-familjer med mer än 1 000 registreringar i unionen, och för vilka stickprov ska tas under provtagningsperioden, utan att det påverkar bestämmelserna i punkt 3.1.9 i detta tillägg.

Utöver kraven i bilaga II och oavsett resultatet av den överensstämmelsekontroll som beskrivs i avsnitt 2 i bilaga II, ska den myndighet som beviljar godkännandet kontrollera överensstämmelsen hos fordon i drift för IUPR som beskrivs i tillägg 1 till bilaga II för ett lämpligt antal slumpvis utvalda fall. Med 'för ett lämpligt antal slumpvis utvalda fall' avses att denna åtgärd ska avskräcka från bristande överensstämmelse med kraven i avsnitt 3 i denna bilaga och från att manipulerade, falska eller missvisande uppgifter läggs fram vid överensstämmelsekontrollen. Om inga särskilda omständigheter som kan

styrkas för typgodkännandemyndigheterna föreligger, ska slumpvisa överensstämmelsekontroller av fordon i drift på 5 % av de typgodkända OBD-familjerna anses vara tillräckligt för att kunna fastställa om kravet uppfylls. För detta ändamål kan typgodkännandemyndigheterna enas med tillverkaren om att minska dubbelprovning av en given OBD-familj, så länge detta inte inverkar negativt på den avskräckande effekten hos typgodkännandemyndighetens egna överensstämmelsekontroller av fordon i drift av bristande överensstämmelse med kraven i avsnitt 3 i denna bilaga. Uppgifter som samlats in av medlemsstaterna under tillsynsprogram får användas för kontroll av överensstämmelsen. På begäran ska typgodkännandemyndigheterna till kommissionen och andra typgodkännandemyndigheter tillhandahålla uppgifter om genomförda fasta och slumpvisa överensstämmelsekontroller, inklusive uppgifter om vilken metod som använts för att fastställa vilka fall som ska underkastas slumpvisa överensstämmelsekontroller.

- 3.1.8 För hela stickprovet av fordon ska tillverkaren till de relevanta myndigheterna överlämna alla uppgifter från driften som OBD-systemet ska rapportera enligt punkt 3.6 i detta tillägg tillsammans med en identifiering av det provade fordonet och den metod som använts vid urvalet av provade fordon ur fordonsparken. På begäran ska den typgodkännandemyndighet som beviljar typgodkännandet göra dessa uppgifter och den statistiska utvärderingen tillgänglig för kommissionen och andra godkännandemyndigheter.”

ii) Följande punkt ska läggas till som punkt 3.1.10:

”3.1.10. Bristande överensstämmelse med kraven i punkt 3.1.6 som konstaterats vid kontroller enligt punkterna 3.1.7 eller 3.1.9, ska anses som en överträdelse och omfattas av de sanktioner som anges i artikel 13 i förordning (EG) nr 715/2007. Denna hänvisning begränsar inte tillämpningen av sådana sanktioner på andra överträdelser av andra bestämmelser i förordning (EG) nr 715/2007 eller i den här förordningen, som inte uttryckligen hänvisar till artikel 13 i förordning (EG) nr 715/2007.”

iii) I punkt 3.3.2 ska följande led läggas till som led e och f:

”e) Utan att det påverkar kraven på uppräkningslista av nämnare för andra övervakare ska nämnare för övervakare av följande komponenter räknas upp, om, och endast om, körkretsen börjar med en kallstart:

i) Vätsketemperaturgivare (olja, kylvätska, bränsle, reagens för selektiv katalytisk reduktion).

ii) Renluftstemperaturgivare (omgivande luft, inloppsluft, laddluft, insugsgrenrör).

iii) Avgasttemperaturgivare (avgasåterföring/kylning, turboladdning, katalysator).

f) Nämnare för övervakare för systemet för övertrycksreglering ska räknas upp om alla följande villkor är uppfyllda:

i) De allmänna villkoren för nämnare är uppfyllda.

ii) Systemet för övertrycksreglering är aktivt i minst 15 sekunder.”

iv) Punkt 3.6.2 ska ersättas med följande:

”3.6.2. För enskilda komponenter eller system som har flera övervakare och som enligt denna punkt ska rapporteras (t.ex. kan syregivaruppsättning 1 ha flera övervakare för givarsvar eller andra givaregen-skaper), ska OBD-systemet separat registrera täljare och nämnare för var och en av de enskilda övervakarna, bortsett från dem som övervakar brister i öppna och slutna kretsar, och rapportera endast den täljare och nämnare för den enskilda övervakare som har den minsta numeriska kvoten. Om två eller flera enskilda övervakare har identiska kvoter ska motsvarande täljare och nämnare för den övervakare som har störst nämnare rapporteras för den komponenten.”

7. Bilaga XII ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2.3 ska ersättas med följande:

”2.3. Punkt 5.2.4 i FN/ECE:s föreskrifter nr 101 ska ändras enligt följande:

1. Densitet: uppmätt i provningsbränslet enligt ISO 3675 eller med en likvärdig metod. För bensen, diesel, biodiesel och etanol (E85 och E75) ska den densitet som uppmäts vid 15 °C användas; för motorgas, naturgas och biometan ska en referensdensitet användas enligt följande:

0,538 kg/l för motorgas

0,654 kg/m³ för naturgas (³)

2. Förhållandet väte/kol/syre: fasta värden ska användas enligt följande:

C₁H_{1,89}O_{0,016} för bensin,

C₁H_{1,86}O_{0,005} för diesel,

C₁H_{2,525} för motorgas (LPG),

CH₄ för naturgas och biometan,

C₁H_{2,74}O_{0,385} för etanol (E85),

C₁ H_{2,61} O_{0,329} för etanol (E75)”

b) Följande punkt 3.5 ska läggas till:

”3.5. Under den provningscykel som används för att fastställa fordonets CO₂-utsläpp och bränsleförbrukning ska bestämmelserna i punkt 3.14 i bilaga III tillämpas.”

8. Bilaga XIV ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2.1 ska följande läggas till:

”Information om alla delar av fordonet – såsom det identifieras genom fordonets identifikationsnummer (VIN) och eventuella ytterligare kriterier, t.ex. hjulbas, motorstyrka, utförande eller tillbehör – som monterats av tillverkaren och som kan ersättas av reservdelar som tillverkaren tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare och verkstäder eller tredje part genom en hänvisning till originaldelarnas nummer, ska finnas tillgänglig i en databas som ska vara lättåtkomlig för oberoende aktörer.

Denna databas ska innehålla fordonets identifikationsnummer, originaldelarnas nummer, originaldelarnas namn, giltighetsuppgifter (datum för giltighetens början och slut), monteringsuppgifter och, i tillämpliga fall, strukturegenskaper.

Informationen i databasen ska uppdateras regelbundet. Uppdateringarna ska bl.a. omfatta alla modifikationer av enskilda fordon efter tillverkningen, om sådana uppgifter finns tillgängliga för de auktoriserade återförsäljarna.”

b) Punkterna 2.2 och 2.3 ska ersättas med följande:

”2.2 Tillgång till fordonets säkerhetsanordningar som auktoriserade återförsäljare och reparatörer använder ska tillhandahållas oberoende aktörer med skyddad säkerhetsteknik i enlighet med följande krav:

i) Uppgifter ska utbytas på ett sätt som garanterar sekretess, integritet och skydd mot återangivelse.

ii) Standarden https // ssl-tls (RFC4346) ska tillämpas.

iii) Säkerhetscertifikat enligt ISO 20828 ska användas för ömsesidig autentisering av oberoende aktörer och tillverkare.

iv) Den oberoende aktörens privata kod ska skyddas av säker hårdvara.

Forumet för tillgång till fordonsinformation som inrättas i artikel 13.9 kommer att fastställa parametrarna för att uppfylla dessa krav utifrån den senaste tekniska utvecklingen.

De oberoende aktörerna ska godkännas och få auktorisation för detta syfte på grundval av handlingar som visar att de bedriver seriös verksamhet och inte har dömts för brott av betydelse i sammanhanget.

2.3 Omprogrammering av styrenheter i fordon som tillverkats efter den 31 augusti 2010 ska ske i enlighet med antingen ISO 22900 eller SAE J2534, oavsett datumet för typgodkännandet. För att validera kompatibiliteten mellan en tillverkarspecifik applikation och gränssnittet för fordonskommunikation (vehicle communication interfaces – VCI), som överensstämmer med ISO 22900 eller SAE J2534, ska tillverkaren erbjuda antingen validering av gränssnitt som utvecklats oberoende, eller uppgifter och utlåning av särskild hårdvara som krävs för att en tillverkare av gränssnittet själv ska kunna göra en sådan validering. Villkoren i artikel 7.1 i förordning (EG) nr 715/2007 gäller för avgifter för sådan validering eller uppgifter och hårdvara.

För fordon tillverkade före den 1 september 2010 får tillverkaren erbjuda antingen fullständig omprogrammering i enlighet med antingen ISO 22900 eller SAE J2534, eller omprogrammering via försäljning eller uthyrning av sina egna märkesskyddade verktyg. I det senare fallet ska tillgång ges till oberoende aktörer på ett icke-diskriminerande, snabbt och proportionellt sätt och verktyget ska tillhandahållas i användbar form. Bestämmelserna i artikel 7 i förordning (EG) nr 715/2007 ska gälla för avgifter för tillgång till dessa verktyg.”

c) Punkt 2.8 ska ersättas med följande:

”2.8. Tillverkarna ska fastställa rimliga och proportionerliga avgifter för tillgång per timme, per dag, per månad, per år och per transaktion till sina webbsidor med information om reparation och underhåll.”

9. Bilaga XVI ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6.2 ska följande läggas till:

”Vid tillämpningen av denna punkt antas sådana situationer uppkomma om de gällande gränsvärdena för NO_x-utsläpp i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007, multiplicerade med faktorn 1,5, överskrids. För ett fordon som godkänts enligt de preliminära OBD-gränsvärdena för Euro 6 i punkt 2.3.2 i bilaga XI till denna förordning, antas sådana situationer undantagsvis uppkomma om de gällande gränsvärdena för NO_x-utsläpp i tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 överskrids med 100 mg eller mer. NO_x-utsläpp under en provning för att visa överensstämmelse med dessa krav får inte vara mer än 20 % högre än de värden som avses i första och andra meningen.”

b) Punkt 7.1 ska ersättas med följande:

’7.1. När det hänvisas till denna punkt ska en icke-raderbar parameterkod (PID) lagras som anger skälet till att systemet för motivering av föraren aktiverats och det avstånd som fordonet tillryggalagt. Fordonet ska lagra PID-koden under minst 800 dagar eller 30 000 km fordonsdrift. PID-koden ska vara tillgängligt via standarddiagnosanslutningens seriella port på begäran av ett generiskt avsökingsverktyg i enlighet med bestämmelserna i punkt 6.5.3.1 i tillägg 1 till bilaga 11 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 och punkt 2.5 i tillägg 1 till bilaga XI till den här förordningen. Från de datum som avses i artikel 17 ska uppgifterna som lagras i PID-koden kopplas till den sammanlagda fordonsdriftsperioden, under vilken detta skett, med en noggrannhet på minst 300 dagar eller 10 000 km.’

10. I bilaga XVIII ska punkt 3.4.8 ersättas med följande:

”3.4.8. Fordonets elektriska räckvidd i km (enligt bilaga 9 till FN/ECE:s föreskrifter nr 101)”

BILAGA II

"BILAGA II

ÖVERENSSTÄMMELSE HOS FORDON I DRIFT

1. INLEDNING
- 1.1 I denna bilaga anges krav angående utsläpp från avgasrör och OBD (inklusive IUPR_M) för överensstämmelse hos fordon i drift som typgodkänts enligt denna förordning.
2. KONTROLL AV ÖVERENSSTÄMMELSE HOS FORDON I DRIFT
- 2.1 Typgodkännandemyndigheten ska kontrollera överensstämmelsen hos fordon i drift på grundval av alla relevanta uppgifter från tillverkaren, enligt samma förfaranden som anges i artikel 12.1 och 12.2 i direktiv 2007/46/EG samt i punkterna 1 och 2 i bilaga X till det direktivet. Information från typgodkännandemyndigheten och medlemsstaternas tillsynsprovning kan komplettera de rapporter om överensstämmelse under drift som tillverkaren lämnar.
- 2.2 I den figur som avses i punkt 9 i tillägg 2 till denna bilaga och figur 4/2 i tillägg 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 (endast för utsläpp från avgasrör) illustreras förfarandet för kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift. Förfarandet för överensstämmelse i drift beskrivs i tillägg 3 till denna bilaga.
- 2.3 Som en del av den information som lämnas för kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift ska tillverkaren på typgodkännandemyndighetens begäran till typgodkännandemyndigheten rapportera garantianspråk, garantireparationer och OBD-fel som registrerats vid service i ett format som överenskommit vid typgodkännandet. I informationen ska anges hur ofta fel inträffar i utsläppsrelaterade komponenter och system samt felens art. I informationen ska anges hur ofta fel inträffar i utsläppsrelaterade komponenter och system samt felens art. Rapporterna ska lämnas minst en gång om året för varje fordonmodell under den period som anges i artikel 9.4 i denna förordning.
- 2.4 **Parametrar som definierar utsläpp från avgasrör i en familj av fordon i drift**

Familjen av fordon i drift kan definieras med grundläggande konstruktionsparametrar som ska vara gemensamma för alla fordon i familjen. Således kan fordonstyper betraktas som tillhörande samma familj av fordon i drift om de har följande parametrar identiska eller liggande inom angivna toleranser:
- 2.4.1 Förbränningsprocess (tvåtakts-, fyrtakts-, roterande).
- 2.4.2 Antal cylindrar.
- 2.4.3 Cylinderblockets utformning (rak, V-formation, tvärställd, boxermotor eller annan) (cylindrarnas lutning eller orientering utgör inte något kriterium).
- 2.4.4 Bränsletillförselmetod (t.ex. indirekt eller direkt insprutning).
- 2.4.5 Typ av kylsystem (luft, vatten eller olja).
- 2.4.6 Lufttillförselmetod (sugmotor/turbo eller kompressionsmotor).
- 2.4.7 Bränsle för vilket motorn konstruerats (bensin, dieselbränsle, naturgas-motorgas osv.). Fordon som kan drivas med två bränsletyper får grupperas tillsammans med fordon som är avsedda att drivas med en bränsletyp, förutsatt att de har en bränsletyp gemensam.
- 2.4.8 Typ av katalys (oxidation, trevägs, mager NO_x-fälla, selektiv katalytisk reduktion, mager NO_x-katalysator osv.).
- 2.4.9 Typ av partikelfälla (med eller utan).
- 2.4.10 Avgasåterföring (med eller utan, kyld eller ej kyld).
- 2.4.11 Motorcylindervolymer för den största motorn i familjen minus 30 %.
- 2.5 **Krav på information**

Typgodkännandemyndigheten kommer att kontrollera överensstämmelsen hos fordon i drift på grundval av information som tillverkaren lämnat. Informationen ska särskilt omfatta följande:
- 2.5.1 Tillverkarens namn och adress.
- 2.5.2 Namn, adress, telefonnummer, faxnummer och e-postadress till tillverkarens auktoriserade ombud i de områden som omfattas av tillverkarens information.
- 2.5.3 Modellnamn för de fordon som omfattas av tillverkarens information.
- 2.5.4 I tillämpliga fall, förteckningen över fordonstyper som omfattas av tillverkarens information, dvs. för utsläpp från avgasrör familjen i drift i enlighet med punkt 2.4 och för OBD och IUPR_M OBD-familjen i enlighet med tillägg 2 till bilaga XI.

- 2.5.5 Koder för fordonets identifieringsmärkning (VIN) som gäller för dessa fordonstyper inom familjen (VIN-prefix).
- 2.5.6 Nummer för typgodkännanden som gäller för dessa fordonstyper inom familjen, i tillämpliga fall även nummer på utökningar och korrigeringar enligt interna meddelanden/återkallanden (konstruktionsändringar).
- 2.5.7 Uppgifter om utökning av sådana typgodkännanden och korrigeringar enligt interna meddelanden/återkallanden avseende de fordon som omfattas av tillverkarens information (om typgodkännandemyndigheten så begärt).
- 2.5.8 Den tidsperiod inom vilken tillverkarens information samlats in.
- 2.5.9 Den tillverkningsperiod som omfattas av tillverkarens information (t.ex. 'fordon som tillverkats under kalenderåret 2007').
- 2.5.10 Tillverkarens förfarande för kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift, med bl.a.:
- i) Metod för lokalisering av fordon.
 - ii) Kriterier för att välja ut och underkänna fordon.
 - iii) Provningsstyper och -förfaranden som används för programmet.
 - iv) Tillverkarens kriterier för att godta/underkänna familjen.
 - v) Det geografiska område/de geografiska områden där tillverkaren samlat in information.
 - vi) Stickprovsstorlek och urvalsplan.
- 2.5.11 Resultaten från tillverkarens förfarande för kontroll av överensstämmelse av fordon i drift, bland annat:
- i) Upplysningar om de fordon som programmet omfattar (oavsett om provning utförts eller inte). Identifieringen ska omfatta följande:
 - Modellnamn.
 - Fordonets identifieringsmärkning (VIN).
 - Fordonets registreringsnummer.
 - Tillverkningsdatum.
 - Område där det används (om detta är känt).
 - Monterade däck (endast för utsläpp från avgasrör).
 - ii) Skälen för att underkänna ett fordon i stickprovet.
 - iii) Tidigare service av varje fordon i stickprovet (även eventuella konstruktionsändringar).
 - iv) Tidigare reparationer av varje fordon i stickprovet (om detta är känt).
 - v) Provningsdata, bl.a. följande:
 - Provningsdatum/nedladdningsdatum.
 - Provningsställe/nedladdningsställe.
 - Fordonets vägmätarställning.
 - vi) Provningsuppgifter (endast för utsläpp från avgasrör).
 - Specifikationer för provbränsle (t.ex. referensbränsle eller marknadsbränsle).
 - Provningsvillkor (temperatur, fuktighet, dynamometerens svängmassa).
 - Dynamometerinställning (t.ex. effektinställning).
 - Provningsresultat (från minst tre olika fordon per familj).
 - vii) Provningsuppgifter (endast för IUPR_M):
 - Alla uppgifter som krävs nedladdade från fordonet.
 - För varje övervakare som ska rapporteras, prestandakvoten i drift IUPR_M.
- 2.5.12 Uppgifter om felindikationer från OBD-systemet.

2.5.13 För IUPR_M-stickprover, följande:

- Genomsnittet av prestandakvoten i drift IUPR_M för alla utvalda fordon för varje övervakare i enlighet med punkterna 3.1.4 och 3.1.5 i tillägg 1 till bilaga XI.
- Procentandelen utvalda fordon vars IUPR_M är större eller lika med det värde som är tillämpligt på övervakaren enligt punkterna 3.1.4 och 3.1.5 i tillägg 1 till bilaga XI.

3. URVAL AV FORDON FÖR KONTROLL AV ÖVERENSSTÄMMELSE I DRIFT

3.1 Den information som tillverkaren samlar in ska vara tillräckligt fullständig för att prestanda i drift ska kunna kontrolleras under normala körförhållanden. Tillverkarens stickprov ska tas från minst två medlemsstater med avsevärt annorlunda fordonskörhållanden (såvida inte fordonet bara säljs i en medlemsstat). Faktorer som skillnader i bränslen, omgivningsförhållanden, genomsnittlig hastighet och fördelning mellan stads- och landsvägskörning ska beaktas när medlemsstaterna väljs.

För OBD-IUPR_M-provning ska endast de fordon som uppfyller kriterierna i punkt 2.2.1 i tillägg 1 ingå i stickprovet.

3.2 När tillverkaren väljer vilka medlemsstater som stickprovet ska tas från, får han eller hon välja fordon från en medlemsstat som anses särskilt representativ. I så fall ska tillverkaren för den myndighet som beviljade typgodkännandet visa att urvalet är representativt (t.ex. genom att marknaden har den största årliga försäljningen av en fordonsfamilj i unionen). Om en familj kräver att mer än ett stickprov provas i enlighet med punkt 3.5 ska fordonen i det andra och tredje stickprovet återspegla andra körhållanden än fordonen i det första stickprovet.

3.3 Utsläppsprovning får göras vid en provanläggning belägen i en annan marknad eller region än den där fordonen valdes ut.

3.4 Tillverkarens provning av överensstämmelse av utsläpp från avgasrör hos fordon i drift ska genomföras kontinuerligt på ett sätt som återspeglar produktionscykeln för de aktuella fordonstyperna i drift inom en viss familj. Den längsta tiden mellan början av två kontroller av överensstämmelse i drift får inte överstiga 18 månader. Om fordonstyper omfattas av en utökning av typgodkännande som inte krävde en utsläppsprovning får denna tid ökas till högst 24 månader.

3.5 Stickprovsstorlek

3.5.1 Vid tillämpning av det statistiska förfarandet i tillägg 2 (dvs. för utsläpp från avgasrör) ska antalet stickprov vara beroende av den årliga försäljningsvolymen av en familj i drift i unionen, i enlighet med följande tabell:

EU-registreringar — per kalenderår (för provningar av utsläpp från avgasrör) — av fordon inom en OBD-familj med IUPR under provtagningsperioden	Antal stickprov
upp till 100 000	1
100 001–200 000	2
mer än 200 000	3

3.5.2 För prestanda under drift (IUPR) beskrivs antalet stickprov i tabellen i punkt 3.5.1, baserat på antalet fordon inom en OBD-familj som godkänts med IUPR (som omfattas av stickprovet).

För den första provtagningsperioden för en OBD-familj ska alla fordonstyper i familjen som godkänts med IUPR anses omfattas av stickprovet. För de efterföljande provningsperioderna ska endast de fordonstyper som inte tidigare har provats eller som omfattas av typgodkännande av utsläpp som har förlängts sedan den föregående provningsperioden, anses omfattas av stickprovet.

För familjer med mindre än 5 000 EU-registreringar som omfattas av stickprovet inom provningsperioden är det minsta antalet fordon i ett stickprov sex. För alla andra familjer är det minsta antalet fordon i ett stickprov 15.

Varje stickprov ska på lämpligt sätt representera försäljningsmönstret, dvs. åtminstone fordonstyper med hög försäljningsvolym (≥ 20 % av familjen totalt) ska vara representerade.

4. Med utgångspunkt i den kontroll som avses i avsnitt 2 ska typgodkännandemyndigheten anta något av följande beslut:

- a) Besluta att överensstämmelsen hos en fordonstyp i drift, hos en fordonsfamilj i drift eller en OBD-familj är tillfredsställande och inte vidta någon ytterligare åtgärd.
- b) Besluta att de uppgifter som lämnats av tillverkaren är otillräckliga för att fatta ett beslut och kräva ytterligare information eller provningsuppgifter från tillverkaren.

- c) Besluta, på grundval av uppgifter från godkännandemyndigheten eller medlemsstatens tillsynsprogram, att de uppgifter som lämnats av tillverkaren är otillräckliga för att fatta ett beslut och kräva ytterligare information eller provningsuppgifter från tillverkaren.
- d) Besluta att överensstämelsen hos en fordonstyp i drift som utgör en del av en familj i drift eller en OBD-familj är otillfredsställande och se till att få en sådan fordonstyp eller OBD-familj provad i enlighet med tillägg 1.

Om IUPR_M-kontrollen visar att provningskriterierna i punkt 6.1.2 a eller 6.1.2 b i tillägg 1 är uppfyllda för fordonen i stickprovet ska typgodkännandemyndigheten vidta de åtgärder som beskrivs i led d i denna punkt.

- 4.1 Då provningar av typ 1 betraktas som nödvändiga för att kontrollera utsläppskontrollanordningarnas överensstämmelse med kraven på deras funktion i drift ska sådana provningar utföras med ett provningsförfarande som uppfyller de statistikkrav som definieras i tillägg 2.
- 4.2 Typgodkännandemyndigheten ska i samarbete med tillverkaren välja ut ett stickprov med fordon som har tillräcklig körsträcka, där det på rimligt sätt är säkerställt att fordonen har använts under normala förhållanden. Tillverkaren ska rådfrågas om urvalet av fordonen i stickprovet och tillåtas närvara vid kontrollerna av fordonens överensstämmelse.
- 4.3 Tillverkaren ska bemyndigas att under typgodkännandemyndighetens överinseende utföra kontroller, även av förstörande provning, på de fordon som har utsläppsnivåer som överstiger gränsvärdena i avsikt att fastställa de möjliga orsaker till försämring som inte kan tillskrivas tillverkaren själv (t.ex. användning av blyad bensin före provningsdatum). Om provningarnas resultat bekräftar de orsakerna ska dessa provningsresultat inte beaktas vid kontrollen av överensstämmelse.
-

Tillägg 1

Kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift

1. INLEDNING
- 1.1 I detta tillägg fastställs de kriterier som avses i avsnitt 4 om urval av fordon för provning och förfarandena vid kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift.
2. URVALSKRITERIER

Kriterierna för godkännande av ett utvalt fordon återfinns för utsläpp från avgasrör i punkterna 2.1–2.8 och för IUPR_M i punkterna 2.1–2.5.
- 2.1 Fordonet ska tillhöra en fordonstyp som är typgodkänd enligt denna förordning och omfattas av ett intyg om överensstämmelse enligt direktiv 2007/46/EG. För kontroll av IUPR_M ska fordonet vara godkänt enligt OBD-standarderna Euro 5+, Euro 6- plus IUPR eller senare. Fordonet ska vara registrerat och ha använts i unionen.
- 2.2 Fordonet ska ha körts minst 15 000 km eller under sex månader, beroende på vad som inträffar senast, men inte ha körts mer än 100 000 km eller vara äldre än fem år, beroende på vad som inträffar tidigast.
- 2.2.1 När det gäller kontroll av IUPR_M ska stickprovet endast omfatta följande fordon:
 - a) Fordon för vilka tillräckliga fordonsdata för att övervakaren ska kunna provas har samlats in.

För övervakare som ska uppfylla prestandakvoten i drift och som ska följa och rapportera data enligt punkt 3.6.1 i tillägg 1 till bilaga XI, ska det med "tillräckliga fordonsdata" avses att nämnaren uppfyller kraven nedan. Nämnaren ska, i enlighet med definitionen i punkterna 3.3 och 3.5 i tillägg 1 till bilaga XI för den övervakare som ska provas, ha ett värde som är minst lika stort som ett av följande värden:

 - i) 75 för övervakare av avdunstningssystem, övervakare av sekundära luftsystem och övervakare som använder en nämnare som räknats upp i enlighet med punkterna 3.3.2 a, 3.3.2 b eller 3.3.2 c i tillägg 1 till bilaga XI (t.ex. övervakare av kallstart, luftkonditioneringssystem etc.), eller
 - ii) 25 för övervakare av partikelfilter och övervakare av oxidationskatalysator som använder nämnare som räknats upp i enlighet med punkt 3.3.2 d i tillägg 1 till bilaga XI, eller
 - iii) 150 för övervakare av katalysator, syregivare, avgasåterföring, variabel ventilinställning eller andra komponenter.
 - b) Fordon som inte har manipulerats eller utrustats med ytterligare delar eller modifierade delar som skulle medföra att OBD-systemet inte överensstämmer med kraven i bilaga XI.
- 2.3 Det ska finnas ett underhållsregister som visar att fordonet blivit tillbörligt underhållet (t.ex. att det genomgått underhåll i enlighet med tillverkarens rekommendationer).
- 2.4 Fordonet får inte visa några tecken på felaktig användning (t.ex. tävlingsbruk, överbelastning, fel bränsle eller någon annan form av felanvändning) eller andra faktorer (t.ex. manipulering) som kan påverka utsläppen. Hänsyn ska tas till uppgifter om felkoder och körsträcka som lagrats i minnet. Ett fordon får inte väljas för provning om de uppgifter som lagrats i minnet visar att fordonet körts efter det att en felkod lagrats och att en reparation inte utförts förhållandevis omgående.
- 2.5 Det ska inte ha företagits någon otillåten större reparation av motorn eller någon större reparation av fordonet.
- 2.6 Blyinnehåll och svavelinnehåll från bränsleprov från fordonstanken ska uppfylla tillämpliga normer som framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG⁽¹⁾ och det får inte finnas tecken på att fel bränsle används. Kontroller kan göras i avgasröret.
- 2.7 Det får inte finnas några tecken på problem som kan äventyra laboratoriepersonalens säkerhet.
- 2.8 Alla delar av fordonets utsläpps begränsande system ska stå i överensstämmelse med det tillämpliga typgodkännandet.

⁽¹⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

3. DIAGNOS OCH UNDERHÅLL

Diagnos ska ställas och normalt underhåll ska göras på fordon som godtas för prov innan avgasutsläppen mäts i enlighet med det förfarande som föreskrivs i avsnitten 3.1–3.7.

- 3.1 Följande kontroller ska göras: kontroll av att luftfilter, alla drivremmar, alla vätskenivåer, kylarlock, alla vakuumslangar och elektriska kablar som rör det utsläpps begränsande systemet är fullständiga; kontroll av att tändningen, bränslemätaren och delarna i den utsläpps begränsande anordningen inte är felaktigt inställda och/eller manipulerade. Alla avvikelser ska registreras.
- 3.2 Omborrdiagnos systemet ska kontrolleras för korrekt funktion. Alla indikationer på felfunktion i OBD-systemets minne ska registreras och erforderliga reparationer utföras. Om OBD-systemets felfunktionsindikator registrerar en felfunktion under en förkonditioneringscykel kan felet identifieras och repareras. Provet får utföras på nytt och resultaten från det reparerade fordonet ska användas.
- 3.3 Tändningssystemet ska kontrolleras och defekta delar ersättas, t.ex. tändstift och kablar.
- 3.4 Trycket ska kontrolleras. Om resultatet är otillfredsställande ska fordonet inte godkännas.
- 3.5 Motorparametrarna ska kontrolleras enligt tillverkarens anvisningar och, om så krävs, justeras.
- 3.6 Om fordonet har högst 800 km kvar till en planerad underhållsservice ska denna service utföras enligt tillverkarens anvisningar. På tillverkarens begäran får olje- och luftfilter bytas oberoende av det avlästa värdet på vägmätaren.
- 3.7 När fordonet antas ska bränslet ersättas med ett referensbränsle som lämpar sig för utsläppsprovning, om tillverkaren inte godtar att ett bränsle som finns på marknaden används.

4. PROVNING I DRIFT

- 4.1 När en fordonskontroll anses nödvändig ska utsläppsprov i enlighet med bilaga III utföras på konditionerade fordon som har valts ut i enlighet med kraven i avsnitten 2 och 3 i detta tillägg. Denna provning ska endast inbegripa mätning av antal utsläppta partiklar för fordon som godkänts enligt utsläppskraven i Euro 6 i kategorierna W, X och Y enligt tabell 1 i tillägg 6 till bilaga I. Konditioneringscykler utöver dem som anges i punkt 5.3 i bilaga 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 kommer endast att tillåtas om de är representativa för normal körning.
- 4.2 Fordon med ett OBD-system kan när det gäller kontroll av att felindikationen fungerar korrekt i drift osv. kontrolleras i förhållande till utsläppsnivåerna (t.ex. de gränsvärden för felfunktionsindikation som definieras i bilaga XI) för de typgodkända specifikationerna.
- 4.3 OBD-systemet kan kontrolleras t.ex. med avseende på utsläppsnivåer över gällande gränsvärden utan att någon indikation på felfunktion föreligger, systematisk felaktivering av felfunktionsindikationen samt när felaktiga eller förslitna delar i OBD-systemet identifierats.
- 4.4 Om en del eller ett system som har funktioner som inte omfattas av uppgifterna i typgodkännandeintyget och/eller bruksanvisningen för sådana fordonstyper och en sådan avvikelse inte har tillåtits enligt artikel 13.1 eller 13.2 i direktiv 2007/46/EG, men OBD-systemet inte anger någon felfunktion, ska delen eller systemet inte bytas ut före utsläppsprovet, om det inte fastställs att delen eller systemet har manipulerats eller missbrukats på ett sådant sätt att OBD-systemet inte upptäcker den felfunktion som följer av detta.

5. UTVÄRDERING AV UTSLÄPPSRESULTAT

- 5.1 Provningsresultaten ska genomgå ett utvärderingsförfarande i enlighet med tillägg 2.
- 5.2 Provningsresultaten ska inte multipliceras med försämringsfaktorer.

6. STÖDÅTGÄRDSPLAN

- 6.1 Typgodkännandemyndigheten ska begära att tillverkaren lämnar en stödåtgärdsplan för att avhjälpa bristande överensstämmelse när följande gäller:
 - 6.1.1 För utsläpp från avgasrör, om det konstateras att mer än ett fordon är en avvikande utsläppskälla som uppfyller något av följande villkor:
 - a) villkoren i punkt 3.2.3 i tillägg 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 samtidigt som både typgodkännandemyndigheten och tillverkaren är överens om att de för stora utsläppen beror på samma sak, eller
 - b) villkoren i punkt 3.2.4 i tillägg 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 om typgodkännandemyndigheten har funnit att de för stora utsläppen beror på samma sak.

- 6.1.2 För $IUPR_M$ för en särskild övervakare M, om följande statistiska villkor uppfylls i ett stickprov vars storlek fastställs i enlighet med punkt 3.5 i denna bilaga:
- För fordon som certifierats till ett förhållande av 0,1 i enlighet med punkt 3.1.5 i tillägg 1 till bilaga XI visar data insamlade från fordonen för minst en övervakare M i stickprovet antingen att stickprovets genomsnittliga prestandakvot i drift är mindre än 0,1 eller att minst 66 % av fordonen i stickprovet har en prestandakvot i drift på mindre än 0,1.
 - För fordon som certifierats till det fulla förhållandet, i enlighet med punkt 3.1.4 i tillägg 1 till bilaga XI visar data insamlade från fordonen för minst en övervakare M i stickprovet antingen att stickprovets genomsnittliga prestandakvot i drift ligger under värdet $Test_{min}(M)$ eller att minst 66 % av fordonen i stickprovet har en prestandakvot i drift på mindre än $Test_{min}(M)$.
- Värdet av $Test_{min}(M)$ är
- 0,230 om övervakaren M ska ha en prestandakvot i drift på 0,26,
 - 0,460 om övervakaren M ska ha en prestandakvot i drift på 0,52,
 - 0,297 om övervakaren M ska ha en prestandakvot i drift på 0,336,
- i enlighet med punkt 3.1.4 i tillägg 1 till bilaga XI.
- 6.2 Stödåtgärdsplanen ska lämnas till typgodkännandemyndigheten senast 60 arbetsdagar efter dagen för meddelandet som avses i punkt 6.1. Typgodkännandemyndigheten ska inom 30 arbetsdagar godta eller avvisa stödåtgärdsplanen. Om tillverkaren till den behöriga typgodkännandemyndighetens tillfredsställelse kan visa att ytterligare tid krävs för att utreda den bristande överensstämmelsen och därefter inge en stödåtgärdsplan, ska emellertid en förlängd tidsfrist beviljas.
- 6.3 Stödåtgärden ska tillämpas på alla fordon som sannolikt kan påverkas av samma fel. Behovet av att ändra typgodkännandehandlingarna ska bedömas.
- 6.4 Tillverkaren ska lämna in en kopia av alla meddelanden som rör stödåtgärdsplanen och ska också föra register över återkallandet samt regelbundet förse typgodkännandemyndigheten med lägesrapporter.
- 6.5 Stödåtgärdsplanen ska omfatta de krav som anges i punkterna 6.5.1–6.5.11. Tillverkaren ska tilldela stödåtgärdsplanen ett unikt namn eller nummer för identifiering.
- 6.5.1 En beskrivning av varje fordonstyp som ingår i stödåtgärdsplanen.
- 6.5.2 En beskrivning av särskilda modifikationer, ändringar, reparationer, korrigeringar, justeringar eller andra ändringar som ska göras för att få fordonen att överensstämma med kraven, samt en kort sammanfattning av de uppgifter och tekniska undersökningar som ska vidtas för att avhjälpa den bristande överensstämmelsen.
- 6.5.3 En beskrivning av det sätt på vilket tillverkaren underrättar fordonsägarna.
- 6.5.4 I förekommande fall en beskrivning av det korrekta underhåll eller den korrekta användning som tillverkaren ställer som villkor för berättigande till reparation enligt stödåtgärdsplanen samt en redogörelse för tillverkarens skäl för att ställa något sådant villkor. Inga villkor för underhåll eller användning får ställas om de inte bevisligen har samband med den bristande överensstämmelsen och stödåtgärdena.
- 6.5.5 En beskrivning av det förfarande som ska följas av fordonsägarna för att uppnå rättelse av den bristande överensstämmelsen. Beskrivningen ska innehålla ett datum efter vilket stödåtgärdena får vidtas, den tid verkstaden beräknas behöva för att utföra reparationerna och var de kan göras. Reparationen ska göras på ett ändamålsenligt sätt och inom rimlig tid efter det att fordonet inlämnats.
- 6.5.6 En kopia av den information som överlämnats till fordonsägaren.
- 6.5.7 En kort beskrivning av det system som tillverkaren använder för att säkerställa tillräcklig tillgång till delar eller system för att utföra stödåtgärden. Det ska anges när det finns tillräcklig tillgång till delar eller system för att inleda verksamheten.
- 6.5.8 En kopia av alla instruktioner som ska sändas till de personer som ska utföra reparationen.
- 6.5.9 En beskrivning av hur de föreslagna åtgärdena påverkar utsläppen, bränslekonsumtionen, kördugligheten och säkerheten för varje fordonstyp som omfattas av stödåtgärdsplanen med uppgifter och tekniska undersökningar som stöder dessa slutsatser.
- 6.5.10 Annan information, andra rapporter eller uppgifter som typgodkännandemyndigheten rimligtvis kan anse sig behöva för att utvärdera stödåtgärdsplanen.
- 6.5.11 När stödåtgärdsplanen innehåller ett återkallande ska en beskrivning av sättet att registrera reparationen lämnas till typgodkännandemyndigheten. Om en etikett används ska ett exempel på denna lämnas in.

-
- 6.6 Tillverkaren kan åläggas att utföra rimligt utformade och nödvändiga provningar på de delar och fordon som ingår i en föreslagen ändring, reparation eller modifikation för att visa ändringens, reparationens eller modifikationens avsedda verkan.
 - 6.7 Tillverkaren ansvarar för att register förs över varje återkallat och reparerat fordon och över den verkstad som utfört reparationen. Typgodkännandemyndigheten ska på begäran få tillgång till registret under en period av fem år från genomförandet av stödåtgärdsplanen.
 - 6.8 Reparationer och/eller ändringar eller inmonteringar av ny utrustning ska antecknas i ett intyg som tillverkaren ska tillhandahålla fordonsägaren.
-

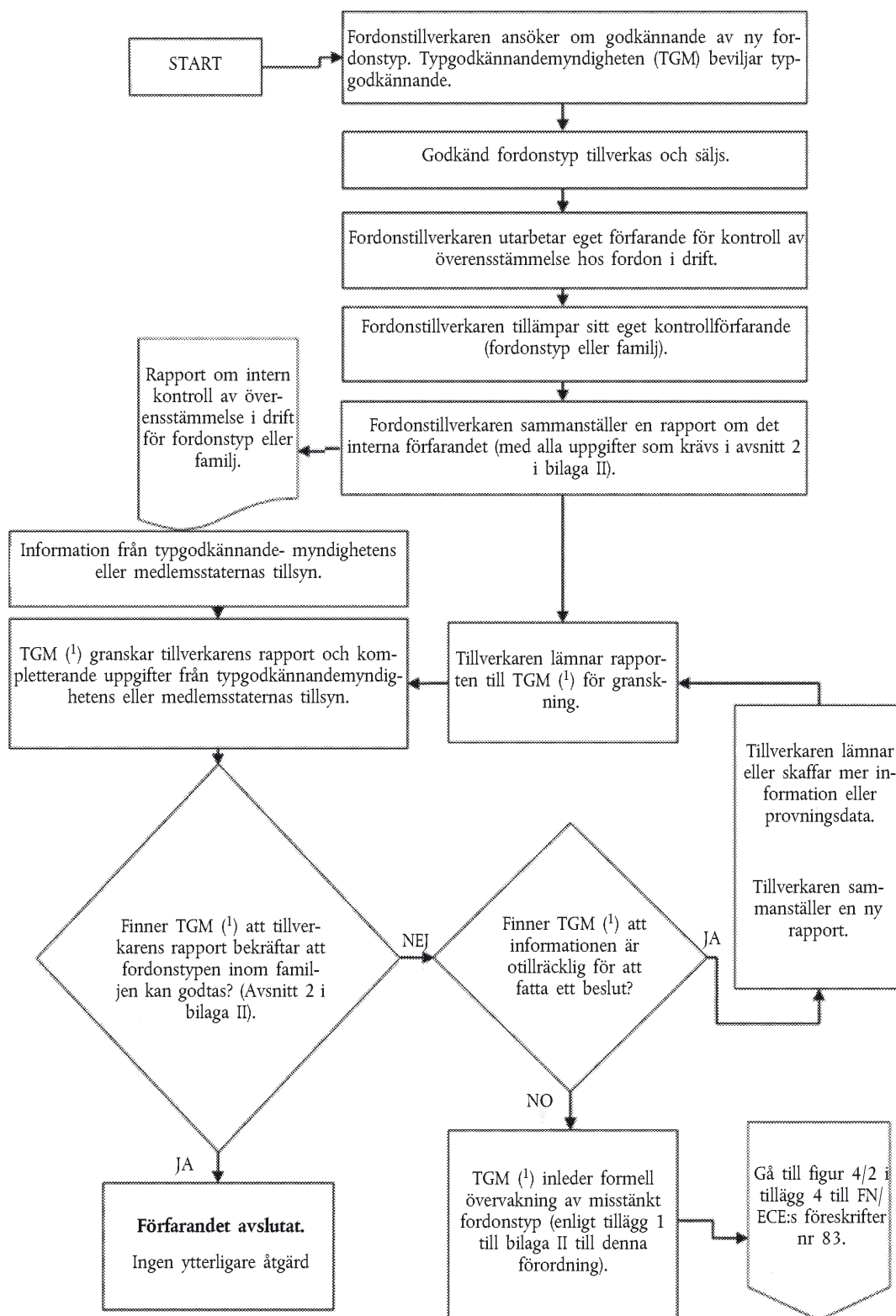
Tillägg 2

Statistiskt förfarande för utsläpp från avgasrör vid provning av överensstämmelse hos fordon i drift

1. Detta förfarande ska användas för att kontrollera om fordon i drift uppfyller kraven i typ 1-provet. Den tillämpliga statistiska metoden i tillägg 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 ska tillämpas, med de undantag som anges i avsnitten 2–9 i detta tillägg.
2. Fotnot 1 ska inte tillämpas.
3. Punkt 3.2 ska tydas på följande sätt:

Ett fordon anses vara en avvikande utsläppskälla när de villkor som anges i punkt 3.2.2 är uppfyllda.
4. Punkt 3.2.1 ska inte tillämpas.
5. I punkt 3.2.2 ska hänvisningen till rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 betraktas som en hänvisning till tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 5-fordon och till tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 6-fordon.
6. I punkterna 3.2.3.2.1 och 3.2.4.2 ska hänvisningen till avsnitt 6 i tillägg 3 betraktas som en hänvisning till avsnitt 6 i tillägg 1 till bilaga II till denna förordning.
7. I fotnoterna 2 och 3 ska hänvisningen till rad A i tabellen i punkt 5.3.1.4 betraktas som en hänvisning till tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 5-fordon och till tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 6-fordon.
8. I punkt 4.2 ska hänvisningen till punkt 5.3.1.4 betraktas som en hänvisning till tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 5-fordon och till tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för Euro 6-fordon.
9. Figur 4/1 ska ersättas med följande figur:

Figur 4/1



(1) I detta fall menas med TGM den typgodkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet i enlighet med denna förordning.

Tillägg 3

Ansvar för överensstämmelse hos fordon i drift

1. Förfarandet för kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift illustreras i figur 1.
2. Tillverkaren ska sammanställa alla upplysningar som krävs för att uppfylla kraven i denna bilaga. Typgodkännandemyndigheten får också beakta information från tillsynsprogram.
3. Typgodkännandemyndigheten ska genomföra alla förfaranden och provningar som krävs för att se till att kraven på överensstämmelse hos fordon i drift uppfylls (faserna 2–4).
4. Vid diskrepanser eller meningskiljaktigheter kring bedömningen av lämnade upplysningar ska typgodkännandemyndigheten be den tekniska tjänst som utförde typgodkännandeprovningen om ett förtydligande.
5. Tillverkaren ska upprätta och genomföra en stödåtgärdsplan. Planen ska godkännas av typgodkännandemyndigheten innan den genomförs (fas 5).

Figur 1

Illustration av förfarandet för överensstämmelse hos fordon i drift