

## II

(Nelegislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 566/2011

ze dne 8. června 2011,

**kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

a údržbě vozidla<sup>(3)</sup>, vyžaduje, aby Komise zavedla nový zkušební postup pro hmotnost a počet částic emisí lehkých užitkových vozidel.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 3 a článek 8 uvedeného nařízení,

(3) Směrnice Rady 76/756/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci motorových vozidel a jejich přípojných vozidel<sup>(4)</sup> vyžaduje použití denních světlíků z bezpečnostních důvodů. Účinnost těchto zařízení, která jsou během provozu vozidla trvale zapnuta, by měla být při měření emisí znečišťujících látek a emisí oxidu dusíku („CO<sub>2</sub>“) náležitě zohledněna.

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)<sup>(2)</sup>, a zejména na čl. 39 odst. 2 uvedené směrnice,

(4) Vzhledem k riziku nedovolených zásahů a naprostého selhání filtrů částic pro naftové motory je nezbytné monitorování filtrů částic pro naftové motory, a to bez ohledu na překročení mezních hodnot palubních diagnostických systémů.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 715/2007 stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel („vozidla“) a náhradních dílů z hlediska emisí a stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu a životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy („OBD“), měření spotřeby paliva a dostupnost informací o opravách a údržbě vozidla.

(5) Vzhledem ke své trvalé povaze by sledování elektrických obvodů mělo být vyňato z hlášení, jež je výsledkem požadavků na výkonnost systému OBD v provozu.

(2) Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách

(6) Omezená četnost řídicích situací, v jejichž průběhu mohou být v provozu zařízení ke sledování regulace přeplňovacího tlaku nebo zařízení, která vyžadují start za studena, klade zvláštní požadavky na výkonnost těchto zařízení.

(7) Je třeba harmonizovat statistické podmínky, za nichž je posuzována shoda s požadavky poměru výkonnosti palubního diagnostického systému v provozu.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 1.

- (8) Pokud je přímým sledováním emisí oxidů dusíku („NO<sub>x</sub>“) určen nedovolený zásah do systému selektivní katalytické redukce („SCR“) měly by být lépe definovány podmínky, za kterých je aktivován systém upozornění řidiče.
- (9) Zaznamenávání aktivace systému upozornění řidiče by mělo být objasněno s ohledem na možné budoucí použití těchto informací při technických prohlídkách.
- (10) Ochrana počítače pro kontrolu emisí proti nedovoleným zásahům by měla být otevřená technickým zlepšením plynoucím z inovace.
- (11) Zaznamenávání a hlášení údajů patří mezi základní složky povinného zařízení pro sledování palubní diagnostiky a nemělo by se od nich ustupovat na základě údajných nedostatků, a zejména ne systematicky, když si výrobce volí určité standardy pro palubní/mimopalubní komunikaci.
- (12) Aby byla zajištěna účinná hospodářská soutěž na trhu v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě motorových vozidel a aby bylo jasné, že dotyčné informace zahrnují informace, které je třeba poskytnout vedle opraven jiným nezávislým provozovatelům než opravnám, je bez ohledu na to, zda výrobce vozidla poskytuje tyto informace svým autorizovaným prodejčům a opravnám přímo, nezbytné další vysvětlení, pokud jde o specifikaci informací, jež mají být poskytovány podle nařízení (ES) č. 715/2007, aby bylo zajištěno, že trh samostatných opraven a údržby vozidel jako celek může soutěžit s autorizovanými prodejci.
- (13) Vzhledem k zásadě přiměřenosti by výrobci vozidel neměli být nuceni shromažďovat údaje o úpravách na jednotlivých vozidlech od třetích stran výlučně pro účely nařízení (ES) č. 715/2007 a prováděcích aktů k němu, měly by být nezávislým provozovatelům v zájmu zajištění konkurenčního trhu oprav a údržby poskytovány aktualizace údajů o konstrukčních částech vozidla potud, pokud jsou k dispozici autorizovaným prodejčům a opravnám.
- (14) Pracovní jednotky jsou významné technické informace o opravách a údržbě pro nezávislé provozovatele. Objasnění toho, že se na pracovní jednotky vztahuje článek 6 nařízení (ES) č. 715/2007, by mělo poskytnout obchodní jistotu pro účastníky na trhu.
- (15) Pokud výrobci vozidel stanoví, že záznamy o opravách a údržbě již nebudou uchovávány ve fyzické podobě ve vozidle (ty může vlastník vozidla také dát k dispozici samostatným opravnám k zápisu prohlášení o provedené opravě a údržbě), nýbrž v ústřední databázi výrobce vozidla, musí být tyto záznamy se souhlasem vlastníka vozidla dostupné také nezávislým opravnám s cílem umožnit jim vypracování úplného záznamu vykonané práce opravy a údržby a vlastníkovi vozidla tak bude v podobě jediného dokumentu k dispozici doklad o všech těchto pracích.
- (16) Rovněž je třeba zvýšit pružnost, pokud jde o přeprogramování kontrolních jednotek vozidla a výměnu údajů mezi výrobcí vozidel a nezávislými provozovateli s cílem umožnit inovace a snížit náklady.
- (17) Je třeba zajistit, aby vozidla schválená v souladu s příslušným předpisem Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů („EHK/OSN“), rovnocenným pokud jde o požadavky spojené s emisemi podle nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 692/2008, a splňující požadavky těchto nařízení z hlediska přístupu k informacím byla schválena v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 bez administrativní zátěže.
- (18) Jelikož v současné době společný strukturovaný proces pro výměnu údajů o konstrukčních částech vozidla mezi výrobcí vozidel a nezávislými provozovateli neexistuje, je vhodné vypracovat zásady pro tuto výměnu údajů. Budoucí společný strukturovaný proces týkající se standardizovaného formátu předávaných údajů by měl vyvinout Evropský výbor pro normalizaci („CEN“), přičemž tento úkol svěřený výboru CEN nepředjímá úroveň detailů, které tato norma stanoví. Výbor CEN by při této práci měl přihlížet zejména k zájmům a potřebám výrobců vozidel i nezávislých provozovatelů a měl by se rovněž zabývat možnostmi, jako jsou otevřené datové formáty popsané souborem dobře vymezených metadat s cílem usnadnit přizpůsobení stávající informační infrastruktury (IT).
- (19) Nařízení (ES) č. 715/2007 a 692/2008 by měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení (ES) č. 715/2007 se mění takto:

1) Článek 6 se mění takto:

a) Odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Informace uvedené v odstavci 1 zahrnují:

a) jednoznačnou identifikaci vozidla;

b) příručky k obsluze včetně záznamů o službách a údržbě;

- c) technické manuály;
- d) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);
- e) schémata zapojení;
- f) diagnostické chybové kódy (včetně specifických kódů výrobce);
- g) softwarové kalibrační identifikační číslo vztahující se na typ vozidla;
- h) informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované a dodávané jejich prostřednictvím;
- i) informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách a
- j) standardizované pracovní jednotky nebo doba na úkony oprav nebo údržby, pokud jsou poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům a opravným výrobce buď přímo, nebo prostřednictvím třetí strany.“
- b) Doplnuje se nový odstavec 8, který zní:
- „8. Pokud jsou záznamy o opravách a údržbě vozidla vedeny v centrální databázi výrobce vozidla nebo jeho jménem, musí mít samostatné opravy schválené a autorizované, jak je požadováno v bodě 2.2 přílohy XIV nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (\*), k těmto záznamům bezplatný přístup a za stejných podmínek jako autorizovaní prodejci nebo opravní a musí mít možnost zadávat informace o provedených opravách a údržbě.
- \_\_\_\_\_
- (\*) Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.“
- 2) V článku 7 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
- „2. Výrobci zpřístupní informace o opravách vozidla a údržbě včetně transakčních služeb, jako je přeprogramování nebo technická pomoc, na dobu jedné hodiny, dne, měsíce nebo roku, přičemž poplatky se musí lišit v závislosti na trvání období, na které se tento přístup poskytuje. Kromě časově omezeného přístupu mohou výrobci nabídnout přístup založený na operacích, za který jsou vybírány poplatky za jednotlivé operace a nikoli za dobu, po kterou je přístup umožněn. Tam, kde výrobci nabízejí oba systémy přístupu, samostatné opravy vyberou systém přístupu, který upřednostňují – buď přístup založený na době, nebo přístup založený na operacích.“
- 3) V příloze I se zruší poznámky 1 a 2 u tabulky 1 a poznámky 1, 2 a 5 u tabulky 2.
- 1) V článku 2 se doplňuje nový odstavec 33, který zní:
- „33. „Startem za studena“ se rozumí teplota chladicí kapaliny motoru (nebo rovnocenná teplota) při startu nižší nebo rovná 35 °C a nižší nebo rovná teplotě o 7 K vyšší než teplota okolí (je-li k dispozici) při startu motoru.“
- 2) V čl. 6 odst. 1 se doplňuje nový čtvrtý a pátý pododstavec, které znějí:
- „Příslušné požadavky se považují za splněné, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
- a) Jsou splněny požadavky stanovené v článku 13.
- b) Vozidlo bylo schváleno podle předpisu EHK OSN č. 83 série změn 06, předpisu EHK OSN č. 101 série změn 01 a v případě vozidel se vznětovým motorem předpisu EHK OSN č. 24 část III série změn 03.
- V případě uvedením ve čtvrtém pododstavci se použije rovněž článek 14.“
- 3) V čl. 10 odst. 1 se doplňuje nový třetí a čtvrtý pododstavec, které znějí:
- „Příslušné požadavky se považují za splněné, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
- a) Jsou splněny požadavky stanovené v článku 13.
- b) Náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek byly schváleny podle předpisu EHK OSN č. 103.
- V případě uvedením ve třetím pododstavci se použije rovněž článek 14.“
- 4) Ustanovení čl. 13 odst. 9 se nahrazuje tímto:
- „9. Tímto se zřizuje fórum pro přístup k informacím o vozidle (dále jen „fórum“).
- Fórum zváží, zda přístup k informacím má dopad na stávající pokrok ve snižování počtu krádeží vozidel, a poskytne doporučení pro zlepšení požadavků týkajících se přístupu k informacím. Fórum zejména poradí Komisi ohledně zavádění postupu schvalování a udělení oprávnění pro nezávislé provozovatele, akreditovanými organizacemi k přístupu k informacím o bezpečnostních prvcích vozidla.
- Komise se může rozhodnout považovat debaty a zjištění fóra za důvěrné.“
- 5) Přílohy I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI a XVIII se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.
- 6) Příloha II se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II tohoto nařízení.

#### Článek 2

Nařízení (ES) č. 692/2008 se mění takto:

*Článek 3*

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8. června 2011.

*Za Komisi*  
José Manuel BARROSO  
*předseda*

---

## PŘÍLOHA I

**Změny některých příloh nařízení (ES) č. 692/2008**

1) Příloha I se mění takto:

a) Bod 2.3.1 se nahrazuje tímto:

„2.3.1. Každé vozidlo vybavené počítačem pro kontrolu emisí musí být zajištěno proti úpravám jiným, než které byly schváleny výrobcem. Výrobce schválí úpravy, jestliže jsou nezbytné pro diagnostiku, údržbu, kontrolu, dodatečnou montáž nebo opravy vozidla. Všechny přeprogramovatelné kódy počítače nebo provozní parametry musí být zajištěny proti nedovolenému zásahu a musí umožňovat úroveň ochrany odpovídající nejméně ustanovení normy ISO 15031-7; ze dne 15. března 2001 (SAE J2186 z října 1996). Všechny vyměnitelné paměťové čipy sloužící ke kalibraci musí být zality, uzavřeny v zapečetěném obalu nebo chráněny elektronickými algoritmy a nesmějí být změníitelné bez použití speciálních nástrojů a postupů. Pouze prvky přímo spojené s kalibrací emisí či prevencí krádeže vozidla mohou být takto chráněny.“

b) Obrázek I.2.4 se nahrazuje tímto:

## Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu a jejich rozšíření

	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních vozidel							Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních vozidel		
	Jednopalivové				Dvoupalivové <sup>(1)</sup>			Flex fuel <sup>(1)</sup>	Flex fuel	Jednopalivové
Referenční palivo	Benzín (E5)	LPG	NG/biomethan	Vodík	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Nafta (B5)	Nafta (B5)
					LPG	NG/biomethan	Vodík	Ethanol (E85)	Bionafta	
Plynné znečišťující látky (zkouška typu 1)	Ano	Ano	Ano		Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (obě paliva)	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano
Hmotnost částic a počet částic (zkouška typu 1)	Ano	—	—		Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (obě paliva)	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano
Emise při volnoběhu (zkouška typu 2)	Ano	Ano	Ano		Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (obě paliva)	—	—
Emise z klikové skříňe (zkouška typu 3)	Ano	Ano	Ano		Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (benzín)	—	—
Emise způsobené vypařováním (zkouška typu 4)	Ano	—	—		Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (benzín)	—	—
Trvanlivost (zkouška typu 5)	Ano	Ano	Ano		Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (benzín)	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano
Emise při nízké teplotě (zkouška typu 6)	Ano	—	—		Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (obě paliva) <sup>(3)</sup>		
Shodnost v provozu	Ano	Ano	Ano		Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzín) <sup>(2)</sup>	Ano (obě paliva)	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano
Palubní diagnostika	Ano	Ano	Ano		Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano

	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních vozidel							Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních vozidel		
	Jednopalivové				Dvoupalivové <sup>(1)</sup>			Flex fuel <sup>(1)</sup>	Flex fuel	Jednopalivové
Emise CO <sub>2</sub> a spotřeba paliva	Ano	Ano	Ano		Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzín)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano
Opacita kouře	—	—	—		—	—	—	—	Ano (pouze B5) <sup>(2)</sup>	Ano

<sup>(1)</sup> Je-li dvoupalivové vozidlo zkombinováno s vozidlem flex fuel, použijí se požadavky pro obě zkoušky.

<sup>(2)</sup> Toto ustanovení je dočasné, další požadavky pro bionaftu a vodík budou navrženy později.

<sup>(3)</sup> Zkouška na benzín pouze před daty stanovenými v čl. 10 odst. 6 nařízení (ES) č. 715/2007. Zkouška bude pro obě paliva provedena po těchto datech. Použije se referenční palivo E75, jež je specifikováno v příloze IX oddílu B.“

c) V dodatku 3 se bod 3.4.8 nahrazuje tímto:

„3.4.8. Elektrický akční dosah vozidla ..... km (podle přílohy 9 předpisu EHK OSN č. 101)“

d) Bod 3.2 dodatku 4 se nahrazuje tímto:

„3.2 Podmínky přístupu (tj. trvání přístupu, cena přístupu na dobu jedné hodiny, dne, měsíce nebo roku nebo na transakci) na internetovou stránku uvedenou v bodu 3.1): .....“

e) V dodatku 6 se do vysvětlivek k tabulce 1 vkládá toto:

„Euro 5-b“ emisní norma = požadavky na emise Euro 5 v plném rozsahu, včetně revidovaného postupu měření u částic, norma týkající se počtu částic a zkoušení emisí za nízkých teplot u vozidel flex fuel s pohonem na biopalivo.

„Euro 6b“ emisní norma = požadavky na emise Euro 6 v plném rozsahu, včetně revidovaného postupu měření u částic, norma týkající se počtu částic a zkoušení emisí za nízkých teplot u vozidel flex fuel s pohonem na biopalivo.

„Euro 5“ normy OBD = základní požadavky Euro 5 OBD, s výjimkou údajů o výkonu v provozu (IUPR), monitorování NO<sub>x</sub> u vozidel s benzinovým motorem a zprísněné mezní hodnoty PM u zážehových motorů.

„Euro 6“ normy OBD = požadavky Euro 6 OBD v plném rozsahu.“

2) Příloha III se mění takto:

a) Bod 3.1 se nahrazuje tímto:

„3.1. Technické požadavky odpovídají požadavkům stanoveným v příloze 4 předpisu EHK OSN č. 83 s výjimkami uvedenými v bodech 3.2 až 3.12 Počínaje daty stanovenými v čl. 10 odst. 6 druhé větě nařízení (ES) č. 715/2007 se hmotnost částic (PM) a počet částic (P) stanoví postupem pro zkoušky emisí stanoveným v oddíle 6 přílohy 4a předpisu EHK OSN č. 83 sérii změn 5 dodatku 7 s použitím testovacího vybavení popsáno v bodech 4.4 a 4.5 uvedeného předpisu.“

b) V bodě 3.4 se doplňuje toto:

„Pro ethanol (E75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0,886 g/l“;

c) Tabulka v bodě 3.8 se nahrazuje tímto:

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

d) V bodě 3.10 se doplňuje toto:

„Q<sub>THC</sub> = 0,886 v případě ethanolu (E75)“;

e) Vkládá se nový bod 3.14, který zní:

„3.14 Počínaje daty stanovenými v článku 2 směrnice Komise 2008/89/ES (\*) musí být denní svítlny vozidla, jak jsou definovány v oddíle 2 nařízení EHK OSN č. 48 (\*\*), během zkušebního cyklu zapnuty. Zkoušené vozidlo musí být vybaveno systémem denních světel, který má nejvyšší spotřebu elektrické energie mezi systémy denních světel, které jsou namontovány do vozidel ve skupině, kterou typ schvalovaného vozidla zastupuje. Výrobce musí v tomto ohledu schvalovacím orgánům dodat náležitou technickou dokumentaci.

(\*) Úř. věst. L 257, 25.9.2008, s. 14.

(\*\*) Úř. věst. L 135, 23.5.2008, s. 1.“

3) V příloze IV dodatku 1 se bod 2.2 nahrazuje tímto:

„2.2. Poměry atomové hmotnosti stanovenými v bodu 5.3.7.3 se rozumí toto:



Hcv = poměr atomové hmotnosti vodíku k uhlíku

- pro benzin (E5) 1,89
- pro LPG 2,53
- pro NG/biomethan 4,0
- pro ethanol (E85) 2,74
- pro ethanol (E75) 2,61

Ocv = poměr atomové hmotnosti kyslíku k uhlíku

- pro benzin (E5) 0,016
- pro LPG 0,0
- pro NG/biomethan 0,0
- pro ethanol (E85) 0,39
- pro ethanol (E75) 0,329“

4) V příloze VIII se bod 2.3 nahrazuje tímto:

„2.3. Mezní hodnoty uvedené v bodě 5.3.5.2 předpisu EHK OSN č. 83 se vztahují k mezním hodnotám uvedeným v příloze 1 tabulce 4 nařízení (ES) č. 715/2007.“

5) Na konci přílohy IX oddílu B se text „Specifikace referenčního paliva je nutné stanovit před daty stanovenými v čl. 10 odst. 6 nařízení (ES) č. 715/2007“ nahrazuje touto tabulkou:

„Vlastnost	Jednotka	Mezní hodnoty( <sup>1)</sup> )		Zkušební metoda( <sup>2)</sup> )
		Minimum	Maximum	
Oktanové číslo výzkumnou metodou (RON)		95	—	EN ISO 5164
Oktanové číslo motorovou metodou (MON)		85	—	EN ISO 5163
Hustota při 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	protokol		EN ISO 12185
Tlak par	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Obsah síry <sup>3)</sup> <sup>4)</sup>	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Stálost vůči oxidaci	minuty	360	—	EN ISO 7536
Obsah pryskyřičných látek (po vymytí rozpouštědla)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Vzhled se stanoví při teplotě okolí nebo při teplotě 15 °C podle toho, která hodnota je vyšší		Průzračný a světlý, viditelně bez suspendovaných nebo sražených příměsí		Vizuální kontrola
Ethanol a vyšší alkoholy <sup>7)</sup>	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Vyšší alkoholy (C <sub>3</sub> -C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Methanol		—	0,5	
Benzin <sup>5)</sup>	% (V/V)	Váhy		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 <sup>6)</sup>		EN 15487 ASTM D 3231
Obsah vody	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Vlastnost	Jednotka	Mezní hodnoty( <sup>(1)</sup> )		Zkušební metoda( <sup>(2)</sup> )
		Minimum	Maximum	
Obsah neorganického chloridu	mg/l	—	1	ISO 6227 – EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Koroze proužku mědi (3h při teplotě 50 °C)	Hodnocení	Třída 1		EN ISO 2160
Kyselost (jako kyselina octová CH <sub>3</sub> COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Poměr uhlík/vodík		protokol		
Poměr uhlík/kyslík		protokol		

(1) Hodnoty uvedené v požadavku jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byla použita norma ISO 4259 „Ropné výrobky — stanovení a použití přesných údajů ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při určení minimální hodnoty byl vzat v úvahu nejmenší rozdíl 2R nad nulou; při určování maximální a minimální hodnoty je minimální rozdíl 4R (R = reprodukovatelnost). Přes tento postup, který je nutný z technických důvodů, výrobce paliv usiluje o nulovou hodnotu tam, kde je dohodnuta maximální hodnota 2R, a o střední hodnotu tam, kde jsou uvedeny maximální a minimální mezní hodnoty. Je-li třeba objasnit otázku, zda palivo splňuje tyto požadavky, použije se norma ISO 4259.

(2) V případech sporů se použijí postupy pro řešení sporů a interpretaci výsledků založené na přesnosti metody popsané v EN ISO 4259.

(3) V případech vnitrostátních sporů týkajících se obsahu síry se použije buď norma EN ISO 20846 nebo norma EN ISO 20884 podobná odkazu na vnitrostátní přílohy k normě EN 228.

(4) Skutečný obsah síry v palivu použitém ke zkoušce typu 6 se uvede v protokolu.

(5) Obsah bezolovnatého benzínu lze stanovit jako 100 mínus součet procentního obsahu vody a alkoholů.

(6) Do tohoto referenčního paliva se nesmí záměrně přidávat žádné složky obsahující fosfor, železo, mangan nebo olovo.

(7) Jediným oxygenátem, který smí být záměrně přidán do tohoto referenčního paliva, je ethanol splňující specifikaci normy EN 15376.“

6) Příloha XI se mění takto:

a) Vkládá se nový bod 2.14, který zní:

„2.14. Počínaje dnem 1. září 2011 musí být odchylně od ustanovení bodu 3.3.5 přílohy 11 předpisu EHK OSN č. 83 filtr částic bez ohledu na to, zda je namontován jako samostatná část nebo integrován do kombinovaného zařízení pro regulaci emisí, vždy monitorován alespoň z hlediska úplného selhání nebo odstranění, pokud by odstranění vedlo k překročení použitelných mezních hodnot emisí. Filtr emisí musí být monitorován také z hlediska jakéhokoli selhání, které by vedlo k překročení použitelných mezních hodnot OBD.“

b) Bod 3.3 se nahrazuje tímto:

„3.3. Schvalovací orgán nevyhoví žádosti o schválení systému s nedostatky, kterému úplně chybí požadované diagnostické monitorování nebo povinné zaznamenávání a vykazování údajů spojených s monitorováním.“

c) Dodatek 1 se mění takto:

i) Body 3.1.7 a 3.1.8 se nahrazují tímto:

„3.1.7 Výrobce prokáže schvalovacímu orgánu a na žádost Komisi, splnění těchto statistických podmínek v případě vozidel vyrobených v daném kalendářním roce u všech monitorování, která mají být hlášena palubním diagnostickým systémem podle bodu 3.6 tohoto dodatku nejpozději 18 měsíců po vstupu na trh prvního typu vozidla s IUPR v rodině OBD a každých 18 měsíců poté. Za tímto účelem se pro rodiny palubní diagnostiky sestávající z více než 1 000 registrací v Unii, které jsou během období výběru vzorků předmětem odběru vzorků, použije proces popsáný v příloze II, aniž jsou dotčena ustanovení bodu 3.1.9 tohoto dodatku.

Kromě požadavků stanovených v příloze II a bez ohledu na výsledek kontroly popsané v příloze II bodu 2 použije orgán, který schválení vydal, pro IUPR popsáný v příloze II dodatku 1 kontrolu shodnosti v provozu ve vhodném počtu náhodně vybraných případů. Obrat „ve vhodném počtu náhodně určených případů“ znamená, že toto opatření má odrazující účinek proti nesplnění požadavků bodu 3 této přílohy nebo proti předložení pro účely kontroly zmanipulovaných, falešných nebo nereprezentativních údajů. Pokud nejsou použitelné zvláštní okolnosti a schvalovací orgán je nemůže prokázat, považuje se pro splnění tohoto požadavku za dostatečné namátkové použití kontroly

shodnosti v provozu u 5 % schválených typů rodin palubní diagnostiky. Za tímto účelem mohou schvalovací orgány s výrobcem nalézt uspokojivá opatření ke snížení dvojího zkoušení určité rodiny palubní diagnostiky potud, pokud tato opatření nenarušují odrazující účinek, který má kontrola shodnosti v provozu prováděná schvalovacím orgánem na neshodnost s požadavky bodu 3 této přílohy. Pro kontrolu shodnosti v provozu se smí použít údaje shromážděné členskými státy v rámci programů kontrolních zkoušek. Schvalovací orgány na žádost Komise a dalším schvalovacím orgánům poskytnou údaje o vykonaných kontrolách a namátkových kontrolách shodnosti v provozu, včetně metod použití pro určení případů, které jsou namátkové kontrole shodnosti v provozu podrobeny.

- 3.1.8 Pokud jde o celý zkušební vzorek, výrobce musí dotčenému schvalovacímu orgánu ohlásit veškeré údaje o výkonu v provozu, které mají být hlášeny palubním diagnostickým systémem podle bodu 3.6 tohoto dodatku, spolu s identifikací zkoušeného vozidla a metodami použitými pro výběr zkoušených vozidel z parku. Zkušební orgán, který uděluje schválení, dá na žádost tyto údaje a výsledky statistického hodnocení k dispozici Komisi a dalším schvalovacím orgánům.“

- ii) Doplnuje se nový bod 3.1.10, který zní:

„3.1.10. Neshodnost s požadavky bodu 3.1.6 zjištěná zkouškami popsány v bodech 3.1.7 nebo 3.1.9 se považují za porušení, na něž se vztahují sankce podle článku 13 nařízení (ES) č. 715/2007. Tento odkaz neomezuje použití těchto sankcí v případě jiných porušení dalších ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007 nebo tohoto nařízení, které výslovně na článek 13 nařízení (ES) č. 715/2007 neodkazují.“

- iii) V bodě 3.3.2 se doplňují písmena e) a f), která znějí:

„e) Aniž jsou dotčeny požadavky na zvýšení jmenovatelů dalších monitorování, zvyšují se jmenovatele následujících součástí pouze v případě, že byl jízdní cyklus zahájen startem za studena:

i) čidla teploty tekutin (oleje, chladící kapaliny motoru, paliva, čidla selektivní katalyzační redukce),

ii) čidla teploty čistého vzduchu (okolního vzduchu, nasávaného vzduchu, sacího potrubí),

iii) čidla teploty výfuku (recirkulace/chlazení výfukových plynů, přepřínování výfukových plynů, katalyzátoru).

f) Jmenovatele monitorování systému regulace přepřínovacího tlaku se zvýší, jestliže jsou splněny všechny tyto podmínky:

i) obecné podmínky jmenovatele jsou splněny,

ii) systém regulace přepřínovacího tlaku je v činnosti po dobu 15 sekund nebo delší.“

- iv) Bod 3.6.2 nahrazuje tímto:

„3.6.2. U konkrétních součástí nebo systémů s vícero monitory, u nichž tento bod požaduje, aby byla hlášena (např. část 1 kyslíkového snímače může mít vícero monitorů pro odezvu a jiné vlastnosti snímače), palubní diagnostický systém zvlášť určí čitatele a jmenovatele pro každý z konkrétních monitorů a hlásí pouze odpovídající čitatele a jmenovatele pro konkrétní monitor s nejnižším početním poměrem. Jestliže má dva a více konkrétních monitorů stejné poměry, hlásí se u konkrétní součásti odpovídající čitatele a jmenovatele pro konkrétní monitorování s nejvyšším jmenovatelem.“

- 7) Příloha XII se mění takto:

- a) Bod 2.3 se nahrazuje tímto:

„2.3. Bod 5.2.4 předpisu EHK OSN č. 101 se nahrazuje tímto:

1. hustota: měří se zkouškou paliva podle normy ISO 3675 nebo rovnocennou metodou. U benzínu, motorové nafty, bionafty a ethanolu (E85 a E75) se použije hustota naměřená při teplotě 15 °C. U LPG a zemního plynu/biomethanu se použije referenční hustota následujícím způsobem:

0,538 kg/litr u LPG

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

2. poměr vodík-uhlík-kyslík: užití se pevně stanovené hodnoty:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> pro benzin,

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

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> pro LPG (zkapalněný ropný plyn),

CH<sub>4</sub> pro NG (zemní plyn) a biomethan,

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

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

b) Vkládá se nový bod 3.5, který zní:

„3.5. V průběhu zkušebního cyklu používaného ke stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva vozidla, se použije ustanovení přílohy III bodu 3.14.“

8) Příloha XIV se mění takto:

a) V bodu 2.1 se doplňuje toto:

„V databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům se poskytují informace o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno identifikačním číslem vozidla (VIN) a podle jakýchkoli dalších kritérií, jako je rozvor náprav, výstup motoru, úroveň nebo možnosti vybavení, vybaveno výrobcem vozidla a které mohou být nahrazeny náhradními díly, jež poskytuje výrobce vozidla svým autorizovaným opravnám nebo obchodním zástupcům nebo třetím stranám formou odkazu na číslo částí původního vybavení.

Tato databáze obsahuje identifikační číslo vozidla, pojmenování částí původní výbavy, údaje o platnosti (platnost od-do), vlastnosti montáže a případě charakteristiky struktury.

Informace v databázi se pravidelně aktualizují. Tyto aktualizace zahrnují zejména všechny úpravy jednotlivých vozidel poté, co byla vyrobena, a je-li tato informace k dispozici autorizovaným obchodním zástupcům.“

b) Bod 2.2 a 2.3 se nahrazují tímto:

„2.2 Přístup k bezpečnostním prvkům vozidla, které používají autorizovaní prodejci a opravny na základě ochrany bezpečnostní technologie musí být umožněn nezávislým provozovatelům podle těchto požadavků:

- i) při výměně údajů je zajištěna důvěrnost, bezúhonnost a ochrana proti opětovnému přehřátí,
- ii) použije se standardní https//ssl-tls (RFC4346),
- iii) pro vzájemné ověření samostatných provozovatelů a výrobců se použijí bezpečnostní certifikáty v souladu s normou ISO 20828,
- iv) soukromý klíč samostatného provozovatele musí být chráněn bezpečným hardwarem.

Fórum pro přístup k informacím o vozidle stanovené v čl. 13 odst. 9 určí parametry pro splnění těchto požadavků na základě aktuálního vědecko-technologického vývoje.

Nezávislí provozovatelé musí získat pro tento účel akreditaci a oprávnění, a to na základě dokumentace prokazující, že provozují zákonnou podnikatelskou činnost a nebyli odsouzeni pro trestný čin.

2.3 Přeprogramování řídicích jednotek vozidel vyrobených po 31. srpnu 2010 se provádí v souladu s normou ISO 22900 nebo SAE J2534 bez ohledu na datum schválení typu. Pro potvrzení kompatibility aplikace specifické pro výrobce a komunikačních rozhraní vozidla splňujících požadavky normy ISO 22900 nebo SAE J2535 nabízí výrobce buď potvrzení nezávisle vyvinutých komunikačních rozhraní vozidel, nebo informace a zapůjčení jakéhokoliv zvláštního hardware, který výrobce komunikačních rozhraní vozidel vyžaduje, aby toto potvrzení provedl sám. Na poplatky za toto potvrzení nebo informace či poskytnutí hardware se vztahují podmínky čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007.

V případě vozidel vyrobených do 1. září 2010 může výrobce poskytovat buď přeprogramování v souladu s normou ISO 22900 nebo SAE J2534 nebo přeprogramování formou prodeje nebo pronájmu svého vlastního nástroje. V případě pronájmu či prodeje vlastního nástroje musí být poskytnut přístup nezávislým provozovatelům nediskriminačně, rychle a přiměřeným způsobem a nástroj musí být poskytnut v použitelné formě. Na poplatky za přístup k tomuto nástroji se použijí ustanovení článku 7 nařízení (ES) č. 715/2007.“

c) Bod 2.8 se nahrazuje tímto:

„2.8. Výrobci stanoví rozumné a přiměřené poplatky za hodinový, denní, měsíční a roční přístup na své webové stránky a za transakci s opravárenskými informacemi.“

9) Příloha XVI se mění takto:

a) V bodě 6.2 se doplňuje toto:

„Pro účely tohoto bodu k těmto situacím dojde, je-li překročena použitelná mezní hodnota emisí NO<sub>x</sub> uvedená v tabulce 1 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 vynásobená faktorem 1,5. Výjimečně u vozidla schváleného pro prozatímní mezní hodnoty palubní diagnostiky (OBD) Euro 6 uvedené v bodě 2.3.2 přílohy XI tohoto nařízení tyto situace nastávají, je-li překročena použitelná mezní hodnota emisí pro NO<sub>x</sub> uvedená v příloze I tabulce 2 nařízení (ES) č. 715/2007 o 100 mg nebo více. Emise NO<sub>x</sub> během zkoušky, jejímž cílem je prokázat splnění těchto požadavků, nesmí překračovat hodnoty uvedené v první a druhé větě o více než 20 %.“

b) Bod 7.1 se nahrazuje tímto:

„7.1. Odkazuje-li se na tento bod, uchová se nesmazatelný ukazatel parametrů (PID) uvádějící důvod aktivace systému upozornění. Vozidlo uchová záznam PID a vzdálenosti, a to nejméně po dobu 800 dní, kdy je vozidlo v provozu, nebo 30 000 najetých km. Ukazatel parametrů musí být dán k dispozici prostřednictvím sériového portu standardního diagnostického konektoru na žádost univerzálního čtecího zařízení podle přílohy 11 dodatku 1 bodu 6.5.3.1 předpisu EHK OSN č. 83 a přílohy XI dodatku 1 bodu 2.5 tohoto nařízení. Počínaje daty uvedenými v článku 17 se informace uchovávané nesmazatelným ukazatelem parametrů spojí s obdobím kumulovaného provozu vozidla, během něhož k tomu došlo, s přesností nejméně 300 dní nebo 10 000 km.“

10) V příloze XVIII se bod 3.4.8 nahrazuje tímto:

„3.4.8. Elektrický akční dosah vozidla ..... km (podle přílohy 9 předpisu EHK OSN č. 101)“

\_\_\_\_\_

## PŘÍLOHA II

## „PŘÍLOHA II

## SHODNOST V PROVOZU

## 1. ÚVOD

1.1 Tato příloha stanoví požadavky na shodnost v provozu u vozidel, jejichž typ je schválen podle tohoto nařízení, z hlediska emisí z výfuku a palubní diagnostiky (včetně IUPR<sub>M</sub>).

## 2. KONTROLA SHODNOSTI VOZIDEL V PROVOZU

2.1 Kontrolu shodnosti vozidel v provozu provádí schvalovací orgán na základě všech vhodných informací, které má výrobce, a to stejnými postupy, jako jsou postupy pro shodnost výroby stanovené v čl. 12 odst. 1 a 2 směrnice 2007/46/ES a v bodech 1 a 2 přílohy X uvedené směrnice. Informace o monitorování v provozu poskytnuté výrobcem mohou být doplněny informacemi z kontrolní zkoušky schvalovacího orgánu a členského státu.

2.2 Schéma uvedené v bodu 9 dodatku 2 této přílohy a obrázek 4/2 dodatku 4 předpisu EHK OSN č. 83 (pouze pro emise výfukových plynů) znázorňují postup kontroly shodnosti v provozu. Postup ověření shodnosti v provozu je popsán v dodatku 3 této přílohy.

2.3 Současně s informacemi poskytnutými ke kontrole shodnosti v provozu výrobce na žádost schvalovacího orgánu předloží schvalovacímu orgánu zprávu o veškerých reklamacích, opravách v rámci záruky, závadách palubního diagnostického systému zaznamenaných při údržbě, a to ve formátu dohodnutém při schválení typu. Informace musí zahrnovat podrobnosti o četnosti a podstatě závad u součástí a systémů souvisejících s emisemi. Zpráva se předkládá nejméně jednou ročně u každého modelu vozidla, a to po dobu uvedenou v čl. 9 odst. 4 tohoto nařízení.

2.4 **Parametry definující emise výfukových plynů pro rodinu vozidel v provozu**

Rodinu vozidel v provozu je možno definovat základními konstrukčními parametry, které jsou společné vozidlům v rodině. Proto typy vozidel, které mají společné následující parametry, nebo se jejich parametry alespoň pohybují ve stanovených mezních hodnotách, se mohou považovat za patřící do téže rodiny vozidel v provozu:

2.4.1 spalovací proces (dvoudobý, čtyřdobý, rotační);

2.4.2 počet válců;

2.4.3 uspořádání bloku válců (řadové, tvaru V, radiální, horizontální s protilehlými válci, jiné. Sklon nebo orientace válců není kritériem);

2.4.4 způsob dodávky paliva do motoru (např. nepřímé vstřikování nebo přímé vstřikování);

2.4.5 druh chladicího systému (vzduchový, vodní, olejový);

2.4.6 způsob sání (atmosférické sání, přeplňování);

2.4.7 palivo, pro které je motor konstruován (benzín, motorová nafta, NG, LPG atd.). Dvoupalivová vozidla mohou být zařazena do skupiny s jednopalivovými vozidly za podmínky, že jedno z paliv je společné;

2.4.8 typ katalyzátoru (třícestný katalyzátor, systém na zachytávání NO<sub>x</sub>, selektivní katalyzační redukce SCR, katalyzátor NO<sub>x</sub> nebo další);

2.4.9 druh filtru částic (je na vozidle nebo není);

2.4.10 recirkulace výfukových plynů (je na vozidle nebo není, chlazeno nebo nechlazeno) a

2.4.11 zdvihový objem největšího motoru v rodině minus 30 %.

2.5 **Požadavky na informace**

Kontrolu shodnosti v provozu provede schvalovací orgán na základě informací dodaných výrobcem. Takové informace musí zahrnovat zejména:

2.5.1 jméno (název) a adresu výrobce;

2.5.2 název, adresu, telefon, číslo faxu a e-mailovou adresu jeho zástupce zplnomocněného pro území uvedené v informacích výrobce;

2.5.3 název (názvy) modelu (modelů) vozidel, které jsou uvedeny v informacích výrobce;

2.5.4 popřípadě seznam typů vozidel uvedených v informacích výrobce, tj. ohledně emisí výfukových plynů, skupiny rodiny vozidel v provozu podle bodu 2.4, a dále ohledně palubní diagnostiky a IUPR<sub>M</sub> a rodiny OBD v souladu s přílohou XI dodatkem 2;

- 2.5.5 kódy identifikačního čísla vozidla (VIN), které se použijí na tyto typy vozidel patřící do rodiny vozidel v provozu (předčíslí VIN);
- 2.5.6 číslo schválení typu platící pro tyto typy vozidel patřící do rodiny vozidel v provozu, popřípadě čísla všech rozšíření a dodatečných změn/vyřazení vozidel z provozu (provedení úprav);
- 2.5.7 podrobnosti o rozšíření, dodatečných změnách/vyřazení vozidel z provozu, týkajících se schválení typu pro vozidla, která jsou obsažena v informacích výrobce (jestliže to požaduje schvalovací orgán);
- 2.5.8 období, na které se vztahují informace výrobce;
- 2.5.9 období výroby vozidel, na které se vztahují informace výrobce (např. vozidla vyrobená v průběhu kalendářního roku 2007);
- 2.5.10 postup výrobce pro kontrolu shodnosti v provozu, včetně:
- způsobu lokalizace vozidla,
  - kritérií výběru vozidel a kritéria jejich odmítnutí,
  - druhů zkoušek a postupů použitých pro program,
  - kritérií výrobce pro přijetí/odmítnutí vozidel patřících do rodiny,
  - zeměpisného (zeměpisných) území, odkud výrobce získal informace,
  - velikosti vzorku a použitého plánu odběru vzorků;
- 2.5.11 výsledků postupu výrobce pro kontrolu shodnosti v provozu, včetně:
- identifikace vozidel pojatých do programu (ať již byla nebo nebyla zkoušena). Identifikace musí obsahovat tyto informace:
    - název modelu,
    - identifikační číslo vozidla (VIN),
    - registrační číslo vozidla,
    - datum výroby,
    - region, v kterém je používáno (pokud je znám),
    - pneumatiky namontované na vozidle (pouze pro emise výfukových plynů);
  - důvodu (důvodů), proč určité vozidlo nebylo poято do vzorku,
  - historie provozu každého vozidla ze vzorku (popřípadě včetně úprav),
  - historie oprav každého vozidla ze vzorku (pokud je známa),
  - údaje o zkouškách, včetně následujících údajů:
    - datum zkoušky/stažení,
    - místo zkoušky/stažení,
    - údaj počítadla ujetých kilometrů vozidla,
  - pouze údaje o zkoušce na výfukové plyny:
    - vlastnosti paliva použitého při zkoušce (např. zkušební referenční palivo nebo palivo z prodejní sítě),
    - podmínky při zkoušce (teplota, vlhkost, setrvačná hmotnost dynamometru),
    - nastavení dynamometru (např. nastavení výkonu),
    - výsledky zkoušky (nejméně tří různých vozidel z každé rodiny),
  - pouze údaje o zkoušce na IUPR<sub>M</sub>:
    - všechny požadované údaje stažené z vozidla,
    - u každého monitorování je třeba uvést údaj o výkonu v provozu IUPR<sub>M</sub>;
- 2.5.12 záznamy údajů palubního diagnostického systému;

2.5.13 pro odběr vzorků  $IUPR_M$  tyto údaje:

- průměrné údaje o výkonu v provozu  $IUPR_M$  všech vybraných vozidel pro každé monitorování podle bodů 3.1.4 a 3.1.5 dodatku 1 přílohy XI,
- procentní podíl vybraných vozidel, u nichž je hodnota  $IUPR_M$  vyšší nebo rovna minimální hodnotě použitelné pro monitorování podle bodů 3.1.4 a 3.1.5 dodatku 1 přílohy XI.

### 3. VÝBĚR VOZIDEL PRO ZKOUŠKU SHODNOSTI V PROVOZU

3.1 Informace shromážděné výrobcem musí být dostatečně vyčerpávající, aby bylo zajištěno, že výkon v provozu bude možno vyhodnotit pro běžné podmínky používání. Výběr vzorku ze strany výrobce musí být proveden alespoň ve dvou členských státech s podstatně odlišnými podmínkami provozu vozidla (pokud není prodáváno pouze v jednom členském státě). Při výběru členských států je třeba zohlednit takové faktory, jako jsou rozdíly v palivech, podmínkách okolí, průměrné jízdní rychlosti a rozdíly v řízení na silnicích ve městě a na dálnicích.

Pro zkoušky  $IUPR_M$  palubní diagnostiky se zahrnují pouze vozidla splňující kritéria bodu 2.2.1 dodatku 1.

3.2 Při výběru členských států pro výběr vzorků vozidel může výrobce vybrat vozidla z členského státu, který je považován za zvláště reprezentativní. V tomto případě výrobce schvalovacímu orgánu, který udělil schválení typu, prokáže, že výběr je reprezentativní (např. tím, že se příslušný trh vyznačuje nejvyšším ročním prodejem dané rodiny vozidel v rámci Unie). Pokud rodina vozidel v provozu vyžaduje, aby byl vyzkoušen více než jeden soubor vzorků, jak uvádí bod 3.5, vozidla ve druhém a třetím souboru vzorků musí odrážet odlišné podmínky provozu vozidla než ty, které byly vybrány v případě prvního vzorku.

3.3 Zkoušení emisí lze provést ve zkušebním zařízení na jiném trhu či v jiné oblasti, než kde byla vozidla vybrána.

3.4 Zkoušky shodnosti v provozu na emise výfukových plynů prováděné výrobcem musí být prováděny podle produkčního cyklu příslušných typů vozidel v rámci dané rodiny vozidel v provozu. Období mezi započítáním dvou zkoušek shodnosti v provozu nesmí být delší než 18 měsíců. V případě typů vozidel, na které se vztahuje rozšíření schválení typu nevyžadující zkoušku emisí, lze toto období prodloužit až na 24 měsíců.

#### 3.5 Velikost vzorku

3.5.1 Při uplatňování statistického postupu definovaného v dodatku 2 (tj. emise výfukových plynů) závisí počet souborů vzorků na ročním objemu prodeje rodiny vozidel v provozu v rámci Unie, jak je definováno v následující tabulce:

Registrace EU — na kalendářní rok (pro zkoušky emisí výfukových plynů) — vozidel náležejících do rodiny OBD v IUPR v období výběru vzorků	Počet souborů vzorků
až 100 000	1
100 001 až 200 000	2
nad 200 000	3

3.5.2 V případě IUPR je počet souboru vzorků, které mají být odebrány, popsán v tabulce v bodě 3.5.1 a je založen na počtu vozidel rodiny OBD, která jsou schválena s IUPR (podléhá výběru vzorků).

Pro účely prvního období výběru vzorků rodiny OBD se za typy vozidel podléhající výběru vzorků považují všechny typy vozidel v rodině, které jsou schváleny s IUPR. Pro účely následujících období výběru vzorků se za typy vozidel podléhající výběru vzorků považují pouze ty, které nebyly dříve podrobeny zkouškám nebo se na ně vztahuje schválení z hlediska emisí, jež byla od předcházejícího období výběru vzorků prodloužena.

V případě rodin, které čítají méně než 5 000 registrací v EU, které podléhají výběru vzorků v období výběru vzorků, musí být v souboru vzorků nejméně šest vozidel. V případě všech ostatních rodin musí být v souboru vzorků nejméně patnáct vozidel.

Jednotlivé soubory vzorků musí vhodně reprezentovat strukturu prodeje, tj. alespoň vysokoobjemové typy vozidel ( $\geq 20\%$  rodiny celkem) musí být zastoupeny.

4. Na základě kontroly uvedené v oddíle 2 přijme schvalovací orgán jedno z následujících rozhodnutí a kroků:

- a) rozhodne, že shodnost v provozu typu vozidla, rodiny vozidel nebo rodiny palubního systému vozidla v provozu je uspokojivá a nemusí se podnikat žádná další opatření;
- b) rozhodne, že údaje předložené výrobcem jsou nedostatečné k rozhodnutí, a vyzádá si od výrobce doplňkové informace nebo údaje ze zkoušek;



c) rozhodne na základě údajů z kontrolní zkoušky schvalovacího orgánu nebo členského státu, že údaje předložené výrobcem jsou k rozhodnutí nedostatečné, a vyžádá si od výrobce doplňkové informace nebo údaje ze zkoušek;

d) rozhodne, že shodnost typu vozidla, které patří do rodiny vozidel v provozu nebo do rodiny OBD, je neuspokojivá, a pak se takový typ vozidla nebo rodina ODB zkouší podle dodatku 1.

Pokud jsou u vozidel v souboru vzorků podle kontroly IUPR<sub>M</sub> zkušební kritéria bodu 6.1.2 písm. a) nebo b) dodatku 1 splněna, musí schvalovací orgán přijmout další opatření popsané v písmenu d) tohoto bodu.

- 4.1 Pokud se považuje za nezbytné, aby se provedly zkoušky typu 1 k ověření, zda zařízení pro regulaci emisí splňují požadavky na činnost po uvedení do provozu, musí být tyto zkoušky provedeny zkušebním postupem splňujícím statistická kritéria definovaná v dodatku 2.
  - 4.2 Schvalovací orgán ve spolupráci s výrobcem vybere vzorek z vozidel s dostatečným počtem najetých kilometrů, u nichž může být náležitě zaručeno, že byla užívána za běžných podmínek. S výrobcem musí být konzultován výběr vozidel ve vzorku a musí mu být umožněno zúčastnit se těchto potvrzujících zkoušek.
  - 4.3 Výrobce je oprávněn za dozoru schvalovacího orgánu provést zkoušky, i destruktivní povahy, na těch vozidlech, jejichž úroveň emisí překračuje mezní hodnoty, za účelem stanovení možných příčin zhoršení, které nemohou být přičítány samotnému výrobcí (např. používání olovnatého benzínu před datem zkoušek). Jestliže výsledky kontroly takové příčiny potvrdí, vyřadí se uvedené výsledky zkoušek ze zkoušky shodnosti.
-

## Dodatek 1

**Kontrola shodnosti vozidel v provozu**

1. ÚVOD
- 1.1 Tento dodatek stanoví kritéria uvedená v oddílu 4 pro výběr vozidel pro zkoušky a postupy kontrol shodnosti vozidel v provozu.
2. KRITÉRIA VÝBĚRU

Kritéria pro přijetí vybraného vozidla z hlediska emisí výfukových plynů jsou definována v bodech 2.1 až 2.8 a z hlediska IUPR<sub>M</sub> v bodech 2.1 až 2.5.
- 2.1 Vozidlo musí být stejného typu jako vozidlo, které bylo typově schváleno podle tohoto nařízení a pro které bylo vystaveno prohlášení o shodě podle směrnice 2007/46/ES. Pro kontrolu IUPR<sub>M</sub> musí být vozidlo schváleno podle OBD norem Euro 5+, Euro 6- plus IUPR nebo později. Musí být zaregistrováno a používáno v rámci Unie.
- 2.2 Vozidlo musí mít najeto alespoň 15 000 km nebo být v provozu nejméně šest měsíců, podle toho, čeho se dosáhne později, a nesmí mít najeto více než 100 000 km nebo být v provozu déle než pět let, podle toho, čeho se dosáhne dříve.
- 2.2.1 Pro kontrolu IUPR<sub>M</sub>, musí soubor vzorků zahrnovat pouze vozidla, která:
  - a) získala údaje o provozu vozidla dostatečné k tomu, aby mohl být monitorovací systém zkoušen.

U monitorovacích systémů, u nichž se požaduje, aby splnily poměr výkonu v provozu pro monitorovací systémy a aby zaznamenávaly údaje podle přílohy XI dodatku 1 bodu 3.6.1, se dostatečnými údaji o provozu vozidla rozumí, že jmenovatel odpovídá níže uvedeným kritériím. Jmenovatel definovaný v příloze XI dodatku 1 bodech 3.3 a 3.5 u monitorovacího systému, jež má být podroben zkoušce, musí dosahovat hodnoty rovné jedné z následujících hodnot, nebo vyšší:

    - i) 75 u monitorovacích systémů pro systémy související s emisemi způsobenými vypařováním, monitorovacích systémů pro systémy proplachování vzduchem a u monitorovacích systémů využívajících jmenovatel zvýšený podle přílohy XI dodatku 1 bodu 3.3.2 písm. a), b) nebo c) (např. monitorovací systémy pro start za studena, klimatizaci atd.), nebo
    - ii) 25 pro monitorovací systémy pro filtry částic a monitorovací systémy pro oxidační katalyzátory využívající jmenovatel zvýšený podle přílohy XI dodatku 1 bodu 3.3.2 písm. d), nebo
    - iii) 150 u monitorovacích systémů pro katalyzátory, kyslíkové sondy, systémy recirkulace výfukových plynů, proměnné časování ventilů a u všech monitorovacích systémů pro ostatní součásti;
  - b) nebyla poškozena nebo vybavena přídavnými zařízeními nebo upravenými částmi, v jejichž důsledku by palubní diagnostický systém nesplňoval požadavky přílohy XI.
- 2.3 Musí být k dispozici zápis o údržbě prokazující, že vozidlo bylo řádně udržováno (tj. bylo udržováno podle pokynů výrobce).
- 2.4 Vozidlo nesmí vykazovat žádné známky nevhodného používání (např. závodění, přetěžování, chybné tankování nebo další nesprávné užívání) nebo další faktory (např. nedovolené zásahy), které by mohly ovlivnit stav emisí. Berou se v úvahu chybové kódy a stav ujetých kilometrů uložené v počítači. Vozidlo nesmí být vybráno ke zkoušce, pokud informace uložené v počítači ukazují, že vozidlo bylo provozováno po uložení chybového kódu a nebylo včas opraveno.
- 2.5 Nesmí být provedena větší neoprávněná oprava motoru nebo vozidla.
- 2.6 Obsah olova a síry ve vzorku paliva odebraném z nádrže vozidla musí odpovídat platným normám stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES<sup>(1)</sup> a nesmějí být shledány žádné důkazy o chybném doplňování paliva. Kontroly lze provádět ve výfukové trubce.
- 2.7 Nesmí se objevit žádné známky problémů, které by mohly ohrozit bezpečnost pracovníků laboratoře.
- 2.8 Všechny části zařízení proti znečišťujícím látkám na vozidle musí být ve shodě s platným schválením typu.

(1) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.

### 3. DIAGNOSTIKA A ÚDRŽBA

Před zahájením měření emisí z výfuku musí být provedena diagnostika a běžná údržba na vozidlech určených ke zkouškám podle postupu stanoveného v bodech 3.1 až 3.7.

- 3.1 Provedou se tyto kontroly: zkontroluje se vzduchový filtr, všechny řemeny pohonu, stav hladin všech kapalin, víčko chladiče, celistvost všech podtlakových hadic a elektrického vedení vztahujícího se k zařízení proti znečišťujícím látkám; dále se zkontroluje, zda zapalování, dávkování paliva a díly zařízení proti znečišťujícím látkám nejsou špatně seřizeny nebo zda na nich nebyl proveden nedovolený zásah. Všechny nesrovnalosti musí být zaznamenány.
- 3.2 Přezkouší se správná funkce palubního diagnostického systému. Všechny chybné funkce v paměti palubního diagnostického systému musí být zaznamenány a musí být provedeny potřebné opravy. Pokud čidlo chybné funkce palubního diagnostického systému zaznamená během stabilizačního cyklu chybu, může být chyba identifikována a opravena. Zkouška se může opakovat a použijí se výsledky z opraveného vozidla.
- 3.3 Zkontroluje se zapalovací systém a vadné součástky se vymění, např. zapalovací svíčky, kabely atd.
- 3.4 Zkontroluje se komprese. Pokud jsou výsledky neuspokojivé, vozidlo se odmítne.
- 3.5 Zkontrolují se a případně seřídí parametry motoru uvedené výrobcem.
- 3.6 Má-li se na vozidle provést plánovaná údržba po ujetí 800 km, provede se tato údržba podle pokynů výrobce. Bez ohledu na stav počítadla kilometrů může být na žádost výrobce vyměněn olejový a vzduchový filtr.
- 3.7 Po přijetí vozidla se palivo nahradí referenčním palivem vhodným pro zkoušku emisí, pokud by výrobce nepřijal běžně prodávané palivo.

### 4. ZKOUŠENÍ V PROVOZU

- 4.1 Pokládá-li se za nezbytné provést kontrolu na vozidlech, provedou se zkoušky emisí podle přílohy III tohoto nařízení se stabilizovanými vozidly vybranými podle požadavků oddílů 2 a 3 tohoto dodatku. Tato zkouška zahrnuje pouze měření počtu emisních částic u vozidel schválených podle emisních norem Euro 6 v kategoriích W, X a Y, jak je uvedeno v tabulce 1 dodatku 6 přílohy I. Stabilizační cykly, které doplňují cykly uvedené v bodu 5.3 přílohy 4 předpisu EHK OSN č. 83, budou povoleny pouze tehdy, pokud jsou reprezentativní pro běžný jízdní provoz.
- 4.2 U vozidel vybavených palubním diagnostickým systémem může být kontrolována z hlediska specifikací použitých při schvalování typu řádná funkčnost indikace chybné funkce atd. ve vztahu k úrovni emisí (např. mezní hodnoty indikace chybné funkce definované v příloze XI).
- 4.3 Palubní diagnostický systém může být zkoušen např. na překročení příslušných mezních hodnot emisí bez indikace chybné funkce, na systematické chybné aktivace indikace chybné funkce a na odhalené chybné nebo poškozené díly palubního diagnostického systému.
- 4.4 Pokud součást nebo systém pracují způsobem, který není uveden mezi údaji v certifikátu schválení typu a/nebo ve schvalovací dokumentaci k tomuto typu vozidla a tato odchylka není podle čl. 13 odst. 1 nebo 2 směrnice 2007/46/ES povolena a palubním diagnostickým systémem nebyla signalizována chybná funkce, nesmí se tento díl nebo systém před zkouškou emisí vyměnit, kromě případu, kdy bylo zjištěno, že na dílu nebo systému byl proveden nedovolený zásah nebo že byl poškozen takovým způsobem, že palubní diagnostický systém nezjistí vzniklou chybu.

### 5. VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ ZKOUŠEK EMISÍ

- 5.1 Výsledky zkoušky se vyhodnotí postupem podle dodatku 2.
- 5.2 Výsledky zkoušky se nesmí násobit faktorem zhoršení.

### 6. PLÁN NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

- 6.1 Schvalovací orgán si od výrobce vyžádá předložení plánu nápravných opatření k odstranění neshodnosti, pokud:
  - 6.1.1 se zjistí v případě emisí výfukových plynů, že více než jedno vozidlo má velmi odchylné emise a splňuje jednu z těchto podmínek:
    - a) splňuje podmínky bodu 3.2.3 dodatku 4 předpisu EHK OSN č. 83, a jestliže se jak schvalovací orgán, tak výrobce shodují, že nadměrné emise mají tutéž příčinu, nebo
    - b) splňuje podmínky bodu 3.2.4 dodatku 4 předpisu EHK OSN č. 83 a schvalovací orgán stanoví, že nadměrné emise mají tutéž příčinu.

- 6.1.2 Následující statistické podmínky pro IUPR<sub>M</sub> konkrétního monitorovacího systému M jsou ve zkušebním vzorku, jehož velikost se stanoví podle bodu 3.5 této přílohy, splněny:
- V případě vozidel certifikovaných na poměr 0,1 v souladu s přílohou XI dodatkem 1 bodem 3.1.5 znamenají údaje získané z vozidel alespoň u jednoho monitorovacího systému M ve zkušebním vzorku, že je buď průměrný poměr výkonu v provozu u zkušebního vzorku nižší než 0,1, nebo že u nejméně 66 % vozidel ve zkušebním vzorku je poměr výkonu monitoru v provozu nižší než 0,1.
  - V případě vozidel certifikovaných na poměr v plném rozsahu v souladu s přílohou XI dodatkem 1 bodem 3.1.4 znamenají údaje získané z vozidel alespoň u jednoho monitorovacího systému M ve zkušebním vzorku, že je buď průměrný poměr výkonu v provozu u zkušebního vzorku nižší než  $Test_{min}(M)$ , nebo že u nejméně 66 % vozidel ve zkušebním vzorku je poměr výkonu monitorovacího systému v provozu nižší než  $Test_{min}(M)$ .
- Hodnota  $Test_{min}(M)$  činí:
- 0,230, pokud má poměr výkonu v provozu monitorovacího systému M dosahovat 0,26,
  - 0,460, pokud má poměr výkonu v provozu monitorovacího systému M dosahovat 0,52,
  - 0,297, pokud má poměr výkonu v provozu monitorovacího systému M dosahovat 0,336
- v souladu s přílohou XI dodatkem 1 bodem 3.1.4.
- 6.2 Plán nápravných opatření se předkládá schvalovacímu orgánu nejpozději do 60 pracovních dnů od data oznámení uvedeného v bodu 6.1. Schvalovací orgán musí do 30 pracovních dnů tento plán nápravných opatření schválit nebo odmítnout. Jestliže však výrobce v uspokojivé míře schvalovacího orgánu prokáže, že je potřeba delší čas k prozkoumání nedostatku, aby mohl být předložen plán nápravných opatření, povolí se prodloužení.
- 6.3 Nápravná opatření se musí použít na všechna vozidla, která mají pravděpodobně stejnou závadu. Vyhodnotí se, zda je potřebné změnit dokumentaci schválení typu.
- 6.4 Výrobce poskytne kopii všech zpráv týkajících se plánu nápravných opatření a vede také záznamy o odvolacích akcích a posílá pravidelné zprávy schvalovacímu orgánu o stavu prováděných opatření.
- 6.5 Plán nápravných opatření musí zahrnovat požadavky uvedené v bodech 6.5.1 až 6.5.11. Výrobce přidělí plánu nápravných opatření jedinečné identifikační označení nebo číslo.
- 6.5.1 Popis všech typů vozidel zahrnutých do plánu nápravných opatření.
- 6.5.2 Popis zvláštních modifikací, změn, oprav, úprav, seřízení nebo dalších změn, které mají být provedeny, aby vozidlo byla shodná, včetně stručného přehledu údajů a technických studií, které podpoří rozhodnutí výrobce s ohledem na zvláštní opatření k nápravě neshodnosti.
- 6.5.3 Popis způsobu, jakým výrobce informuje majitele vozidel.
- 6.5.4 Popřípadě popis správné údržby nebo užívání, které výrobce stanoví v rámci plánu nápravných opatření jako podmínku k oprávnění pro opravy, a vysvětlení důvodů, které vedou výrobce k ukládání takové podmínky. Nesmí být vyžadována žádná údržba nebo podmínky užívání kromě takových, které prokazatelně souvisejí s neshodností a nápravnými opatřeními.
- 6.5.5 Popis postupu, který mají majitelé vozidel použít k nápravě neshodnosti. Tento popis musí obsahovat datum, po kterém smějí být učiněna nápravná opatření, předpokládanou dobu oprav v dílně a místo oprav. Oprava musí být provedena bez průtahů, v průměrně lhůtě po dodání vozidla.
- 6.5.6 Kopie informací předaných majiteli vozidla.
- 6.5.7 Stručný popis systému používaného výrobcem k zajištění odpovídající dodávky součástí nebo systémů sloužících k nápravě akcí. Je nutno uvést, kdy daná dodávka součástí nebo systémů umožní zahájit opravy.
- 6.5.8 Kopie všech instrukcí rozeslaných osobám, které provádějí opravu.
- 6.5.9 Popis dopadu navržených nápravných opatření na emise, spotřebu paliva, jízdní vlastnosti a bezpečnost každého typu vozidel, kterého se týká plán nápravných opatření, včetně dat, technických prohlídek atd., které podporují tyto závěry.
- 6.5.10 Všechny další informace, zprávy nebo údaje, které může schvalovací orgán rozumně pokládat za potřebné k vyhodnocení plánu nápravných opatření.
- 6.5.11 Pokud plán nápravných opatření zahrnuje i stažení vozidel z provozu, musí být schvalovacímu orgánu předložen popis metody záznamů oprav. Užije-li se štítek, předloží se jeho vzorek.

- 6.6 Výrobce může být požádán, aby provedl přiměřené a nezbytné zkoušky dílů a vozidel, na nichž byly provedeny navržené změny, opravy nebo úpravy, aby prokázal účinnost těchto změn, oprav nebo úprav.
  - 6.7 Výrobce je odpovědný za uchování záznamů o každém navráceném a opraveném vozidle a o dílně, ve které byla oprava provedena. Schvalovací orgán musí mít na požádání přístup k záznamům po dobu pěti let od provedení plánu nápravných opatření.
  - 6.8 Oprava nebo úprava nebo přidání nového zařízení musí být zaznamenány v osvědčení, který předává výrobce majiteli vozidla.
-

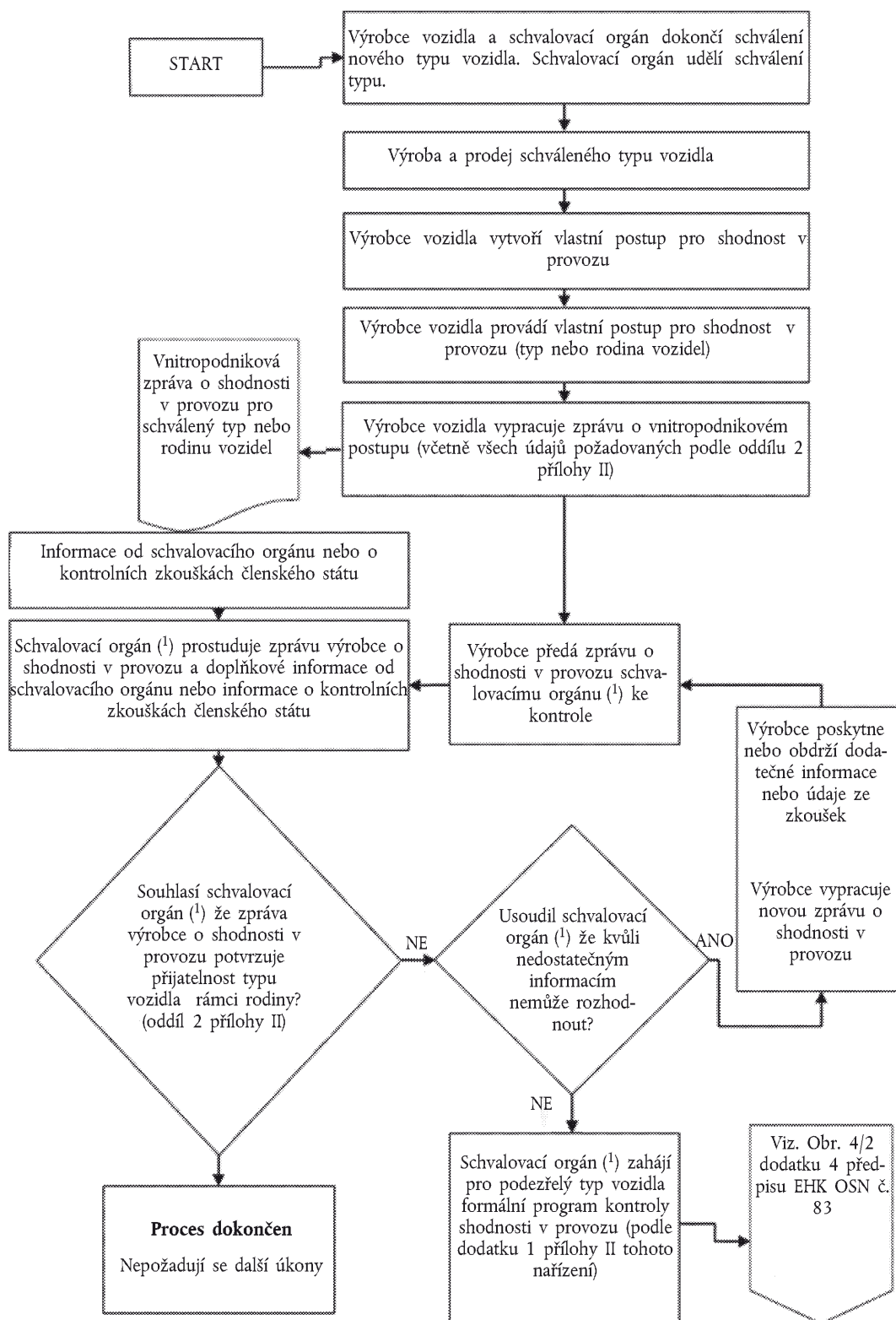
## Dodatek 2

**Statistický postup zkoušek shodnosti vozidel v provozu**

1. Tento postup se použije k ověření shodnosti v provozu u zkoušky typu 1. Použitelná statistická metoda je stanovena v dodatku 4 předpisu EHK OSN č. 83 s výjimkami popsány v bodech 2 až 9 tohoto dodatku.
2. Poznámka 1 se nepoužije.
3. Bodem 3.2 se rozumí toto:

Vozidlo je považováno za vozidlo s velmi odchylnými emisemi, jsou-li splněny podmínky uvedené v bodu 3.2.2.
4. Bod 3.2.1 se nepoužije.
5. V bodu 3.2.2 se odkazem na řádek B tabulky v bodu 5.3.1.4 rozumí odkaz k příloze I tabulce 1 nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 5 a k příloze I tabulce 2 nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 6.
6. V bodech 3.2.3.2.1 a 3.2.4.2 se odkazem na oddíl 6 dodatku 3 rozumí odkaz na oddíl 6 dodatku 1 přílohy II tohoto nařízení.
7. V poznámkách 2 a 3 se odkazem na řádek A tabulky v bodu 5.3.1.4 rozumí odkaz k tabulce 1 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 5 a k tabulce 2 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 6.
8. V bodu 4.2 se odkazem k bodu 5.3.1.4 rozumí odkaz k tabulce 1 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 5 a k tabulce 2 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 pro vozidla Euro 6.
9. Obrázek 4/1 se nahrazuje tímto:

„Obrázek 4/1



(1) V tomto případě se schvalovacím orgánem rozumí schvalovací orgán, který udělil schválení typu podle tohoto nařízení.“

## Dodatek 3

**Povinnosti týkající se shodnosti v provozu**

1. Proces ověření shodnosti v provozu je znázorněn na obrázku 1.
2. Výrobce shromáždí veškeré informace, které jsou zapotřebí ke splnění požadavků této přílohy. Schvalovací orgán může vzít rovněž v úvahu informace z programů kontroly.
3. Schvalovací orgán provede všechny postupy a zkoušky nezbytné k tomu, aby byly splněny požadavky týkající se shodnosti v provozu (fáze 2 až 4).
4. V případě výskytu nesrovnalostí a neshod při posuzování dodaných informací bude schvalovací orgán požadovat vyjasnění od technické zkušebny, která zkoušku ke schválení typu prováděla.
5. Výrobce vypracuje a provede plán nápravných opatření. Plán musí být před provedením schválen schvalovacím orgánem (fáze 5).

## Obrázek 1

**Znázornění procesu ověření shodnosti v provozu**