

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 64/2012

ze dne 23. ledna 2012,

kterým se mění nařízení (EU) č. 582/2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2 a článek 12 uvedeného nařízení,

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)⁽²⁾, a zejména na čl. 39 odst. 7 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 595/2009 stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů z hlediska emisí a stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a dostupnost informací o opravách a údržbě vozidla.
- (2) V souladu s čl. 3 odst. 15 nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí

a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽³⁾, ke schválení typu vozidla a motoru v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními dojde až v okamžiku, kdy jsou přijaty postupy měření pro měření hodnot PM, jak je stanoveno v příloze I nařízení (ES) č. 595/2009, jakákoli potřebná zvláštní ustanovení týkající se motorů s více možnostmi seřízení a zařízení a prováděcí ustanovení k článku 6 nařízení (ES) č. 595/2009. Je proto vhodné změnit nařízení (EU) č. 582/2011, aby obsahovalo tyto požadavky.

- (3) V souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 595/2009 se obdobně použijí články 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 20. června 2007 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 a údržbě vozidla⁽⁴⁾. Je proto vhodné přenést do tohoto nařízení ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě stanovená v nařízení (ES) č. 715/2007 a v jeho prováděcích opatřeních. Je však nutné uvedená ustanovení upravit, aby bylo přihlédnuto ke specifickým těžkým nákladním vozidelům.

- (4) Zejména je vhodné přijmout konkrétní postupy pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla v případě vícefázového schválení typu v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 595/2009. Rovněž je vhodné přijmout konkrétní požadavky a postupy pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla v případě úprav na žádost zákazníka a výroby v malém objemu. Kromě toho je vhodné učinit odkaz na konkrétní normy pro přeprogramování, které byly vytvořeny pro těžká nákladní vozidla.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (5) Používání ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě může být pro výrobce vozidel v krátkodobém horizontu příliš zatěžující, pokud jde o určité systémy, které jsou přenášeny ze starých typů vozidel do nových typů vozidel. Je proto vhodné zavést určité omezené odchylky od obecných ustanovení o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.
- (6) Měla by být zavedena ustanovení o přístupu k informacím palubního diagnostického systému a k informacím o opravách a údržbě vozidla pro účely projektování a výroby vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem, jakmile bude umožněno schválení typu pro toto vybavení.
- (7) V souladu se směrnicí Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství⁽¹⁾ musí být omezovače rychlosti montovány dílnami nebo subjekty schválenými členskými státy. V souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁽²⁾ mohou záznamová zařízení v motorových vozidlech kalibrovat pouze schválené dílny. Je proto vhodné vyjmout informace o přeprogramování řídicích jednotek pro omezovače rychlosti a záznamová zařízení z ustanovení o poskytování přístupu k informacím o opravách a údržbě.
- (8) Nařízení (EU) č. 582/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 582/2011 se mění takto:

- 1) V článku 2 se doplňují nové body 42, 43 a 44, které znějí:

- „42) ‚úpravou na žádost zákazníka‘ se rozumí jakákoli změna vozidla, systému, součásti nebo samostatného technického celku, která byla provedena na zvláštní žádost zákazníka a podléhá schválení;
- 43) ‚informacemi palubního diagnostického systému vozidla‘ se rozumí informace související s palubním diagnostickým systémem pro jakýkoli elektronický systém ve vozidle;

- 44) ‚přenášeným systémem‘ se rozumí systém podle definice v čl. 3 odst. 23 směrnice 2007/46/ES, který je přenášen ze starého typu vozidla do nového typu vozidla.“

- 2) Vkládají se nové články 2a až 2h, které znějí:

„Článek 2a

Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobci v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 595/2009 a přílohou XVII tohoto nařízení zavedou nezbytná opatření a postupy, které zajistí přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla prostřednictvím internetových stránek ve standardizovaném formátu, a to snadným a rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám. Výrobci také poskytnou samostatným provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám školicí materiály.

2. Schvalovací orgány udělí schválení typu až poté, co od výrobce obdrží certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.

3. Certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla slouží jako důkaz splnění požadavků článku 6 nařízení (ES) č. 595/2009.

4. Certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla musí být vypracován podle vzoru stanoveného v dodatku 1 přílohy XVII.

5. Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla musí zahrnovat tyto prvky:

- a) jednoznačnou identifikaci vozidla, systému, součásti nebo samostatného technického celku, za které odpovídá výrobce;
- b) příručky k obsluze včetně záznamů o servisu a údržbě;
- c) technické příručky;
- d) informace o součástech a diagnostické informace (například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);

⁽¹⁾ Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

- e) schémata zapojení;
- f) diagnostické chybové kódy, včetně specifických kódů výrobce;
- g) softwarové kalibrační identifikační číslo vztahující se k typu 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;
- j) standardní pracovní jednotky nebo období pro úkoly související s opravami a údržbou, pokud jsou poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám výrobce buď přímo, nebo prostřednictvím třetí strany;
- k) v případě vícestupňového schválení typu informace požadované podle článku 2b.

6. Autorizovaní obchodní zástupci nebo opravny v rámci distribučního systému určitého výrobce vozidel se pro účely tohoto nařízení považují za samostatné provozovatele, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel.

7. Informace o opravách a údržbě vozidla musí být vždy dostupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.

8. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů nebo dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních s palubním diagnostickým systémem poskytnou výrobci příslušné informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla nediskriminačním způsobem všem příslušným výrobcům nebo opravnám součástí, diagnostických přístrojů nebo zkušebních zařízení.

9. Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následné změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní oprávněným opravnám.

10. Pokud jsou záznamy o opravách a údržbě vozidla uchovávány v centrální databázi výrobce vozidla nebo v databázi zřízené jeho jménem, musí mít nezávislé opravny, které byly schváleny a oprávněny podle požadavků přílohy XVII oddílu 2.2, bezplatný přístup k těmto záznamům za týchž podmínek jako oprávněné opravny, aby do nich mohly zanášet informace o údržbě a opravách, které provedly.

11. Výrobce zpřístupní zúčastněným stranám tyto informace:

- a) příslušné informace, které umožní vývoj náhradních součástí, jež jsou nezbytné pro správné fungování palubního diagnostického systému;
- b) informace, které umožní vývoj standardních diagnostických přístrojů.

Pro účely prvního pododstavce písm. a) nesmí být vývoj náhradních součástí omezen žádným z těchto prvků:

- a) nedostupnost potřebných informací;
- b) technické požadavky týkající se strategií indikace chybné funkce v případě, že dojde k překročení mezních limitů palubního diagnostického systému, nebo není-li palubní diagnostický systém schopen splnit základní požadavky tohoto nařízení, pokud jde o monitorování prostřednictvím palubního diagnostického systému;
- c) konkrétní změny pro zpracovávání informací palubního diagnostického systému tak, aby se nezávisle vyhodnotilo fungování vozidla na benzinový nebo na plyný pohon;
- d) schválení typu vozidel na plyný pohon vykazujících omezený počet menších nedostatků.

Pro účely prvního pododstavce písm. b) platí, že pokud výrobci používají v rámci svých franšizovaných sítí diagnostické a zkušební nástroje podle normy ISO 22900 ‚Modular Vehicle Communication Interface‘ (MVCI) a normy ISO 22901 ‚Open Diagnostic Data Exchange‘ (ODX), musí být soubory ODX přístupné samostatným provozovatelům na internetových stránkách výrobce.

Článek 2b

Vícestupňové schválení typu

1. V případě vícestupňového schválení typu podle definice v čl. 3 odst. 7 směrnice 2007/46/ES je konečný výrobce odpovědný za zpřístupnění informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla, pokud jde o jeho vlastní stupeň (stupně) výroby a propojení s předchozím stupněm (předchozími stupni).

Kromě toho musí konečný výrobce na svých internetových stránkách poskytnout samostatným provozovatelům tyto informace:

- a) internetovou adresu výrobce (výrobců) odpovědného (odpovědných) za předchozí stupeň (stupně);

- b) jména a adresy všech výrobců odpovědných za předchozí stupeň (stupně);
- c) číslo (čísla) schválení typu z předchozího stupně (předchozích stupňů);
- d) číslo motoru.

2. Každý výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu je odpovědný za to, že prostřednictvím svých internetových stránek zpřístupní informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla, pokud jde o stupeň (stupně) schvalování typu, za který (které) je odpovědný, a propojení s předchozím stupněm (předchozími stupni).

3. Výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu musí výrobcí odpovědnému za stupeň následující poskytnout tyto informace:

- a) prohlášení o shodě týkající se stupně (stupňů), za který (které) je odpovědný;
- b) certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, včetně jeho dodatků;
- c) číslo schválení typu týkající se stupně (stupňů), za které je odpovědný;
- d) dokumenty uvedené v písmenech a), b) a c), které poskytl (poskytli) výrobce (výrobci) zapojení do předchozího stupně (předchozích stupňů).

Každý výrobce musí pověřit výrobce odpovědného za následující stupeň, aby předal poskytnuté dokumenty výrobcům odpovědným za jakýkoli následující stupeň a konečný stupeň.

Kromě toho musí výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu na základě smlouvy:

- a) poskytnout výrobcí odpovědnému za následující stupeň přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím o rozhraní, pokud jde o konkrétní stupeň (stupně), za který (které) je odpovědný;
- b) poskytnout na žádost výrobce odpovědného za následující stupeň schvalování typu přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím o rozhraní, pokud jde o konkrétní stupeň (stupně), za který (které) je odpovědný.

4. Výrobce, včetně konečného výrobce, smí účtovat pouze poplatky v souladu s článkem 2f související s konkrétním stupněm (konkrétními stupni), za který (které) je odpovědný.

Výrobce, včetně konečného výrobce, nesmí účtovat poplatky za poskytování informací týkajících se internetové adresy nebo kontaktních údajů jakéhokoli jiného výrobce.

Článek 2c

Úpravy na žádost zákazníka

1. Odchylně od článku 2a platí, že pokud je počet systémů, součástí nebo samostatných technických celků, na které se vztahuje konkrétní úprava na žádost zákazníka, nižší než 250 jednotek vyrobených celosvětově, musí být informace o opravách a údržbě pro úpravu na žádost zákazníka poskytovány snadným a rychle dostupným způsobem a způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

Pro údržbu a přeprogramování elektronických řídicích jednotek v souvislosti s úpravou na žádost zákazníka musí výrobce zpřístupnit značkové přístroje a diagnostické přístroje nebo zkušební zařízení samostatným provozovatelům stejně jako oprávněným opravnám.

Úpravy na žádost zákazníka musí být uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě a zmíněny v certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla při schválení typu.

2. Do 31. prosince 2015 platí, že pokud je počet systémů, součástí nebo samostatných technických celků, na které se vztahuje konkrétní úprava na žádost zákazníka, vyšší než 250 jednotek vyrobených celosvětově, může se výrobce odchýlit od povinnosti vyplývající z článku 2a, a sice poskytovat přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla s použitím standardizovaného formátu. Pokud výrobce této odchylky využije, musí poskytnout přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla snadným a rychle dostupným způsobem a způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

3. Výrobci musí prostřednictvím prodeje a pronájmu zpřístupnit značkové přístroje a diagnostické přístroje nebo zkušební zařízení samostatným provozovatelům, aby mohli provádět údržbu systémů, součástí nebo technických celků upravených na žádost zákazníka.

4. Výrobce musí při schválení typu uvést v certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla úpravy na žádost zákazníka, u nichž se odchyluje od povinnosti vyplývající z článku 2a, a sice poskytovat přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla s použitím standardizovaného formátu, a jakoukoli elektronickou řídicí jednotku, která s nimi souvisí.

Uvedené úpravy na žádost zákazníka a jakákoli elektronická řídicí jednotka, která s nimi souvisí, musí být rovněž uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě.

Článek 2d

Malí výrobci

1. Odchylně od článku 2a musí výrobci, jejichž celosvětový roční objem výroby typu vozidla, systému, součásti nebo samostatného technického celku, na něž se vztahuje toto nařízení, je nižší než 250 jednotek, poskytnout přístup k informacím o opravách a údržbě snadným a rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravárnám.

2. Vozidlo, systém, součást a samostatný technický celek, na něž se vztahuje odstavec 1, musí být uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě.

3. Schvalovací orgán informuje Komisi o každém schválení typu uděleném malým výrobcům.

Článek 2e

Přenášené systémy

1. Pokud jde o přenášené systémy uvedené v příloze XVII dodatku 3, do 30. června 2016 se výrobce smí odchýlit od povinnosti přeprogramovat elektronické řídicí jednotky v souladu s normami uvedenými v příloze XVII.

Tato odchylka musí být při schválení typu uvedena v certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Systémy, u nichž se výrobce odchyluje od povinnosti přeprogramovat elektronické řídicí jednotky v souladu s normami uvedenými v příloze XVII, musí být uvedeny na jeho internetových stránkách s informacemi o opravách a údržbě.

2. Pro údržbu a přeprogramování elektronických řídicích jednotek v přenášených systémech, u nichž se výrobce odchyluje od povinnosti přeprogramovat elektronické řídicí

jednotky v souladu s normami uvedenými v příloze XVII, musí výrobci zajistit, aby si samostatní provozovatelé mohli zakoupit nebo pronajmout příslušné značkové nástroje nebo zařízení.

Článek 2f

Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobci mohou za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, na které se vztahuje toto nařízení, účtovat přiměřený a úměrný poplatek.

Pro účely prvního pododstavce se poplatek považuje za nepřiměřený nebo neúměrný, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný provozovatel využívá.

2. Výrobci musí zpřístupnit informace o opravách a údržbě vozidla, včetně operačních služeb, jako je přeprogramování nebo technická pomoc, na dobu jedné hodiny, dne, měsíce a roku, přičemž poplatky za přístup k takovým informacím se musí lišit v závislosti na trvání doby, na kterou 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, na kterou se přístup poskytuje. Tam, kde výrobci nabízejí oba systémy přístupu, si nezávislé opravny zvolí systém přístupu, kterému dávají přednost – buď přístup založený na době, nebo přístup založený na operacích.

Článek 2g

Splnění povinností týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Schvalovací orgán může kdykoli z vlastního podnětu, na základě stížnosti nebo na základě posouzení technickou zkušebnou zkontrolovat, zda výrobce plní povinnosti stanovené nařízením (ES) č. 595/2009, tímto nařízením a podmínky stanovené certifikátem o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.

2. Pokud schvalovací orgán zjistí, že výrobce povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla neplní, přijme schvalovací orgán, který udělil příslušné schválení typu, vhodná opatření k nápravě situace.

Uvedená opatření mohou zahrnovat odebrání nebo pozastavení schválení typu, pokuty či další opatření přijatá v souladu s článkem 11 nařízení (ES) č. 595/2009.

3. Schvalovací orgán přistoupí ke kontrole za účelem ověření, zda výrobce plní povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, pokud samostatný provozovatel nebo obchodní sdružení zastupující samostatné provozovatele předloží schvalovacímu orgánu stížnost.

4. Schvalovací orgán může při provádění kontroly požádat technickou zkušebnu nebo jakéhokoli jiného nezávislého odborníka o provedení posouzení za účelem ověření, zda jsou tyto povinnosti plněny.

Článek 2h

Fórum pro přístup k informacím o vozidle

Oblast působnosti činností, které provádí fórum pro přístup k informacím o vozidle, jež bylo zřízeno v souladu s čl. 13 odst. 9 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (*), se rozšiřuje na vozidla, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 595/2009.

Na základě důkazů o záměrném nebo neúmyslném zneužití informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla doporučí fórum Komisi opatření pro předcházení takovému zneužití informací.

(*) Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Za účelem získání ES schválení typu systému motoru nebo rodiny motoru jako samostatného technického celku, ES schválení typu vozidla se schváleným systémem motoru z hlediska emisí a informací o opravách a údržbě vozidla či ES schválení typu vozidla z hlediska emisí a informací o opravách a údržbě vozidla výrobce v souladu s ustanoveními přílohy I prokáže, že se na vozidlo či systémy motoru vztahují zkoušky a splňují požadavky stanovené v člancích 4 a 14 a v přílohách III až VIII, X, XIII, XIV a XVII. Výrobce rovněž zajistí shodu se specifickými referenčními paliv uvedenými v příloze IX.“

b) vkládají se nové odstavce 1a, 1b a 1c, které znějí:

„1a. Nejsou-li informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla v době podání žádosti o schválení typu dostupné nebo nejsou-li v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 595/2009, s článkem 2a a v příslušném případě s články 2b, 2c a 2d tohoto nařízení a s přílohou XVII tohoto nařízení, poskytne výrobce uvedené informace do šesti měsíců od data stanoveného v čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 595/2009 nebo do šesti měsíců ode dne schválení typu podle toho, co nastane později.

1b. Povinnost poskytnout informace ve lhůtách uvedených v odstavci 1a se použije pouze tehdy, je-li po schválení typu vozidlo uvedeno na trh.

Je-li vozidlo uvedeno na trh později než šest měsíců po schválení typu, musí se poskytnout informace o datu, kdy bylo vozidlo na trh uvedeno.

1c. Schvalovací orgán může předpokládat, že výrobce zavedl uspokojivá opatření a postupy, pokud jde o přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, a to na základě vyplněného certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla za předpokladu, že nebyla podána žádná stížnost a že výrobce tento certifikát poskytne ve lhůtách stanovených v odstavci 1a.

Pokud tento certifikát o dodržení podmínek není během uvedené lhůty dodán, přijme schvalovací orgán vhodná opatření k zajištění jejich dodržování.“

c) odstavec 15 se zrušuje.

4) Článek 5 se mění takto:

a) Název se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Žádost o ES schválení typu systému motoru nebo rodiny motorů jako samostatného technického celku, pokud jde o emise a přístup k informacím o opravách a údržbě“.

b) V odstavci 4 se písmeno g) nahrazuje tímto:

„g) certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla;“.

5) Název článku 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Správní ustanovení pro ES schválení typu systému motoru nebo rodiny motorů jako samostatného technického celku, pokud jde o emise a přístup k informacím o opravách a údržbě“.

6) V čl. 7 odst. 4 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla;“.

7) V čl. 14 odst. 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) požadavky týkající se prokazovací zkoušky PEMS při schvalování typu a jakékoliv dodatečné požadavky s ohledem na zkoušení emisí vozidla v provozu mimo cyklus, jak je stanoveno v tomto nařízení;“.

8) V čl. 15 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Výrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do systému motoru nebo do vozidel s ES schválením typu spadajících do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 595/2009, měla ES schválení typu jakožto samostatné technické celky, a to v souladu s požadavky tohoto článku a článků 1a, 16 a 17.“

9) V článku 16 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Výrobce předloží certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.“

10) Přílohy I, II, III, VI, X, XI a XIII se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

11) Doplnuje se nová příloha XVII, jejíž znění je uvedeno v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2

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 23. ledna 2012.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

Přílohy I, II, III, VI, X, XI a XIII nařízení (EU) č. 582/2011 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) Bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2 požadavky na schválení typu s omezenou použitelností paliv u zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo LPG

Schválení s omezenou použitelností paliv bude vydáno při splnění požadavků uvedených v bodech 1.2.1 až 1.2.2.2.“;

b) Bod 5.3.3 se nahrazuje tímto:

„5.3.3 Shodnost signálu točivého momentu ECU s požadavky uvedenými v bodech 5.2.2 a 5.2.3 bude prokázána u základního motoru jedné rodiny motorů při stanovení výkonu motoru podle přílohy XIV a při provádění zkoušky WHSC podle přílohy III a při laboratorních zkouškách mimo cyklus při schvalování typu podle přílohy VI oddílu 6.“;

c) Za bod 5.3.3 se vkládá nový bod 5.3.3.1, který zní:

„5.3.3.1 Shodnost signálu točivého momentu ECU s požadavky uvedenými v bodech 5.2.2 a 5.2.3 bude prokázána u každého člena rodiny motorů při stanovení výkonu motoru podle přílohy XIV. Za tímto účelem se provedou dodatečná měření v různých provozních bodech částečného zatížení a otáčkách motoru (například v režimech WHSC a v některých dalších namátkově vybraných bodech).“;

d) V dodatku 4 se ve vzorech informačního dokumentu doplňuje nová část 3, která zní:

„ČÁST 3

PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA

16.	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA
16.1	Adresa hlavní internetové stránky pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla
16.1.1	Datum, od něhož budou přístupné (ne později než 6 měsíců od data schválení typu)
16.2	Podmínky přístupu na internetovou stránku
16.3	Formát informací o opravách a údržbě vozidla přístupných na zmíněné internetové stránce“;

e) V dodatku 5 v doplňku k certifikátu ES schválení typu se za bod 1.4.3 doplňuje nový bod 1.4.4, který zní:

„1.4.4 Prokazovací zkouška PEMS

Tabulka 6a

Prokazovací zkouška PEMS

Typ vozidla (např. M ₃ , N ₃ a využití vozidla, např. nákladní automobil bez přívěsu, s návěsem nebo přívěsem, městský autobus)						
Popis vozidla (např. model vozidla, prototyp)						
Vyhovující a nevyhovující výsledky (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	hmotnost PM
Faktor shodnosti v okénku práce						
Faktor shodnosti v okénku hmotnosti CO ₂						

Informace o jízdě	V městském provozu	V silničním provozu	V dálničním provozu
Části doby jízdy charakterizované jízdou v městském provozu, v silničním provozu a v dálničním provozu, jak je popsáno v příloze II bodě 4.5 nařízení (EU) č. 582/2011			
Části doby jízdy charakterizované akcelerací, zpomalováním, jízdou rovnoměrnou rychlostí a stáním, jak je popsáno v příloze II bodě 4.5.5 nařízení (EU) č. 582/2011			
	Minimálně	Maximálně	
Průměrný výkon v okénku práce (%)			
Trvání okénka hmotnosti CO ₂ (s)			
Okénko práce motoru: procento platných okének			
Okénko hmotnosti CO ₂ : procento platných okének			
Poměr shody spotřeby paliva“.			

f) V dodatku 7 v doplňku certifikátu ES schválení typu se za bod 1.4.3 doplňuje nový bod 1.4.4, který zní:

„1.4.4 Prokazovací zkouška PEMS

Tabulka 6a

Prokazovací zkouška PEMS

Typ vozidla (např. M ₃ , N ₃ a využití vozidla, např. nákladní automobil bez přívěsu, s návěsem nebo přívěsem, městský autobus)						
Popis vozidla (např. model vozidla, prototyp)						
Vyhovující a nevyhovující výsledky (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	hmotnost PM
Faktor shodnosti v okénku práce						
Faktor shodnosti v okénku hmotnosti CO ₂						
Informace o jízdě	V městském provozu	V silničním provozu	V dálničním provozu			
Části doby jízdy charakterizované jízdou v městském provozu, v silničním provozu a v dálničním provozu, jak je popsáno v příloze II bodě 4.5 nařízení (EU) č. 582/2011						
Části doby jízdy charakterizované akcelerací, zpomalováním, jízdou rovnoměrnou rychlostí a stáním, jak je popsáno v příloze II bodě 4.5.5 nařízení (EU) č. 582/2011						
	Minimálně	Maximálně				
Průměrný výkon v okénku práce (%)						
Trvání okénka hmotnosti CO ₂ (s)						
Okénko práce motoru: procento platných okének						
Okénko hmotnosti CO ₂ : procento platných okének						
Poměr shody spotřeby paliva“						

2) Příloha II se mění takto:

a) V bodě 10.1.12 se doplňují nové body 10.1.12.5.1 až 10.1.12.5.5, které znějí:

„10.1.12.5.1 Výsledky lineární regrese popsané v dodatku 1 bodě 3.2.1 této přílohy včetně sklonu regresní přímky (m), koeficientu určení (r^2) a průsečíku (b) regresní přímky s osou y.

10.1.12.5.2 Výsledek kontroly shody údajů z ECU v souladu s dodatkem 1 bodem 3.2.2 této přílohy.

10.1.12.5.3 Výsledek kontroly shody spotřeby paliva specifické pro brzdu v souladu s dodatkem 1 bodem 3.2.3 této přílohy, včetně vypočtené spotřeby paliva specifické pro brzdu a poměru spotřeby paliva specifické pro brzdu vypočtené podle měření PEMS a spotřeby paliva specifické pro brzdu deklarované pro zkoušku WHTC.

10.1.12.5.4 Výsledek kontroly shody počítadla ujetých kilometrů v souladu s dodatkem 1 bodem 3.2.4 této přílohy.

10.1.12.5.5 Výsledek kontroly shody atmosférického tlaku v souladu s dodatkem 1 bodem 3.2.5 této přílohy.“

b) V dodatku 1 se za bod 4.3.1 vkládají nové body 4.3.1.1, 4.3.1.2 a 4.3.1.3, které znějí:

„4.3.1.1 Pokud je procento platných okének nižší než 50 %, hodnocení údajů je nutné opakovat s použitím delšího trvání okének. Toho se dosáhne snížením hodnoty 0,2 ve vzorci uvedeném v bodě 4.3.1 postupně vždy o 0,01, dokud není procento platných okének 50 % nebo vyšší.

4.3.1.2 V žádném případě nesmí být snížená hodnota ve výše uvedeném vzorci nižší než 0,15.

4.3.1.3 Zkouška se považuje za neplatnou, pokud je procento platných okének nižší než 50 % při maximálním trvání okének vypočteném v souladu s body 4.3.1, 4.3.1.1 a 4.3.1.2.“

c) V dodatku 4 se bod 2.2 nahrazuje tímto:

„2.2 Jestliže při zkouškách emisí s použitím ISC PEMS tohoto bodu na referenční křivce maximálního točivého momentu jako funkce otáček motoru nebylo dosaženo, je výrobce v případě potřeby oprávněn změnit zatížení vozidla a/nebo zkušební trasu, aby po dokončení zkoušek emisí s použitím ISC PEMS bylo prokázáno splnění tohoto požadavku.“

3) V příloze III se za bod 2.1 vkládá nový bod 2.1.1, který zní:

„2.1.1 Požadavky na měření počtu částic jsou tytéž jako požadavky stanovené v příloze 4C předpisu EHK/OSN č. 49.“

4) Příloha VI se mění takto:

a) bod 6 se mění takto:

i) nadpis se nahrazuje tímto:

„6. LABORATORNÍ ZKOUŠKY MOTORŮ A ZKOUŠKY MOTORŮ VE VOZIDLECH MIMO CYKLUS PŘI SCHVALOVÁNÍ TYPU“

ii) bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3 Oddíl 7.3 přílohy 10 předpisu EHK/OSN č. 49 se nahrazuje tímto:

Zkoušení v provozu

Při schvalování typu se provede prokazovací zkouška PEMS u základního motoru ve vozidle s použitím postupu popsaného v dodatku 1 této přílohy.

Dodatečné požadavky, pokud jde o zkoušení vozidla v provozu budou upřesněny v pozdější fázi v souladu s čl. 14 odst. 3 nařízení (EU) č. 582/2011.“

iii) za bod 6.1.3 se vkládají nové body 6.1.3.1 a 6.1.3.2, které znějí:

- „6.1.3.1 Výrobce může vybrat vozidlo, které bude použito pro zkoušení, ale s volbou vozidla musí souhlasit schvalovací orgán. Charakteristika vozidla použitého pro prokazovací zkoušku PEMS musí být reprezentativní pro kategorii vozidel určenou pro systém motoru. Vozidlo smí být prototyp.
- 6.1.3.2 Na žádost schvalovacího orgánu může být ve vozidle zkoušen další motor z téže rodiny motorů nebo rovnocenný motor představující jinou kategorii vozidel.“

b) doplňuje se nový dodatek 1, který zní:

„*Dodatek 1*

Prokazovací zkouška PEMS při schvalování typu

1. ÚVOD

V tomto dodatku se popisuje postup pro prokazovací zkoušku PEMS při schvalování typu.

2. ZKOUŠENÉ VOZIDLO

- 2.1 Vozidlo použité pro prokazovací zkoušku PEMS musí být reprezentativní pro kategorii vozidel určenou pro montáž systému motoru. Vozidlo smí být prototyp nebo přizpůsobené vozidlo ze sériové výroby.
- 2.2 Musí být prokázána dostupnost a shodnost informací datového toku z ECU (například podle ustanovení přílohy II oddílu 5 tohoto nařízení).

3. PODMÍNKY ZKOUŠKY

3.1 Užitečné zatížení vozidla

Užitečné zatížení vozidla se v souladu s přílohou II stanoví jako 50–60 % maximálního užitečného zatížení vozidla.

3.2 Podmínky prostředí

Zkouška se provede za podmínek prostředí popsanych v příloze II bodě 4.2.

3.3 Teplota chladicí kapaliny musí odpovídat příloze II bodu 4.3.

3.4 Palivo, maziva a činidlo

Palivo, mazací olej a činidlo pro systém následného zpracování výfukových plynů musí splňovat ustanovení přílohy II bodů 4.4 až 4.4.3.

3.5 Požadavky na jízdu a provozní požadavky

Požadavky na jízdu a provozní požadavky jsou tytéž jako požadavky popsane v příloze II bodech 4.5 až 4.6.8.

4. HODNOCENÍ EMISÍ

- 4.1 Zkouška se provádí a výsledky zkoušky se vypočtou v souladu s přílohou II oddílem 6.

5. ZPRÁVA

- 5.1 Technická zpráva obsahující popis prokazovací zkoušky PEMS musí uvádět provedené činnosti a výsledky a obsahovat alespoň tyto informace:

- a) obecné informace podle popisu v příloze II bodech 10.1.1 až 10.1.1.14;
- b) vysvětlení toho, proč vozidlo (vozidla) ⁽¹⁾ použité (použitá) pro tuto zkoušku lze považovat za reprezentativní pro kategorii vozidel určenou pro systém motoru;
- c) informace o zkušebním vybavení a údaje o zkoušce podle popisu v příloze II bodech 10.1.3 až 10.1.4.8;
- d) informace o zkoušeném motoru podle popisu v příloze II bodech 10.1.5 až 10.1.5.20;

- e) informace o vozidle použitém pro zkoušku podle popisu v příloze II bodech 10.1.6 až 10.1.6.18;
- f) informace o vlastnostech trasy podle popisu v příloze II bodech 10.1.7 až 10.1.7.7;
- g) informace o okamžitých naměřených a vypočtených údajích podle popisu v příloze II bodech 10.1.8 až 10.1.9.24;
- h) informace o středních hodnotách a integrovaných údajích podle popisu v příloze II bodech 10.1.10 až 10.1.10.12;
- i) vyhovující a nevyhovující výsledky podle popisu v příloze II bodech 10.1.11 až 10.1.11.13;
- j) informace o ověření zkoušek podle popisu v příloze II bodech 10.1.12 až 10.1.12.5.“

(¹) Vozidlo nebo vozidla v případě pomocného motoru.

5) Příloha X se mění takto:

- a) v bodě 2.4.1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výrobce může uplatňovat buď úplná ustanovení této přílohy a přílohy XIII tohoto nařízení, nebo úplná ustanovení příloh XI a XVI nařízení (ES) č. 692/2008.“;

- b) bod 2.4.2 se mění takto:

i) nadpis se zrušuje;

ii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Výrobci nesmí být povoleno používat alternativní ustanovení uvedená v tomto bodě pro více než 500 motorů ročně.“;

- c) bod 2.4.3 se zrušuje;

- d) dodatek 2 se mění takto:

i) bod 2.2.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1 Při rozhodování o schválení ohledně volby monitorování činnosti, kterou vybral výrobce, přihlédne schvalovací orgán k technickým informacím poskytnutým výrobcem.“;

ii) body 2.2.2.1 a 2.2.2.2 se nahrazují tímto:

„2.2.2.1 Zkouška způsobilosti se provádí stejným způsobem, jak je uvedeno v oddíle 6.3.2 přílohy 9B předpisu EHK/OSN č. 49.

2.2.2.2 Snížení činnosti uvažované součásti se měří a následně se použije jako mezní hodnota činnosti pro základní motor rodiny motorů s OBD.“;

iii) bod 2.2.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.3 Kritéria monitorování činnosti schválená pro základní motor se považují za použitelná na celou rodinu motorů s OBD bez dalšího prokazování.“;

iv) za bod 2.2.3 se vkládají nové body 2.2.4 a 2.2.4.1, které znějí:

„2.2.4 Na základě dohody mezi výrobcem a schvalovacím orgánem je možná úprava mezní hodnoty činnosti pro různé členy rodiny motorů s OBD, aby se vztahovala na různé konstrukční parametry (například velikost chladiče EGR). Tato dohoda musí být založena na relevantních technických prvcích.

2.2.4.1 Na žádost schvalovacího orgánu může být další člen rodiny motorů s OBD podroben schvalovacímu postupu popsánu v bodě 2.2.2.“;

v) bod 2.3.1 se nahrazuje tímto:

„2.3.1 Pro účely prokazování správné činnosti OBD u vybraného sledování rodiny motorů s OBD se vybere poškozená součást na základním motoru rodiny motorů s OBD v souladu s oddílem 6.3.2 přílohy 9B předpisu EHK/OSN č. 49.“;

vi) za bod 2.3.1 se vkládá nový bod 2.3.2, který zní:

„2.3.2 V případě zkoušení druhého motoru v souladu s oddílem 2.2.4.1 se vybere poškozená součást na uvedeném druhém motoru v souladu s oddílem 6.3.2 přílohy 9B předpisu EHK/OSN č. 49.“

6) Příloha XI se mění takto:

V dodatku 1 se ve vzoru informačního dokumentu doplňuje nová část, která zní:

„PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA

2.	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA
2.1	Adresa hlavní internetové stránky pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla
2.1.1	Datum, od něhož budou přístupné (ne později než 6 měsíců od data schválení typu)
2.2	Podmínky přístupu na internetovou stránku
2.3	Formát informací o opravách a údržbě vozidla přístupných na zmíněné internetové stránce“

7) Příloha XIII se mění takto:

a) v bodě 2.1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výrobce může uplatňovat buď úplná ustanovení této přílohy a přílohy X tohoto nařízení, nebo úplná ustanovení příloh XI a XVI nařízení (ES) č. 692/2008.“;

b) bod 4.2 se nahrazuje tímto:

„4.2. Systém palubní diagnostiky (OBD) vozidla popsany v příloze 9B předpisu EHK/OSN č. 49 a uvedený v příloze X tohoto nařízení nesmí být používán za účelem poskytování vizuálních varovných signálů popsanych v bodě 4.1. Varování nesmí být stejné jako varování používané v rámci OBD (tj. indikátor chybné funkce – MI) nebo pro jinou údržbu motoru. Nesmí být možné systém varování nebo vizuální výstražné signály vypnout pomocí čtecího zařízení, pokud nebyl odstraněn důvod pro aktivaci varování. Podmínky pro aktivaci a deaktivaci systému varování a vizuálních výstražných signálů jsou popsány v dodatku 2 této přílohy.“;

c) v bodě 5.3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Systém mírného upozornění snižuje o 25 % maximální dosažitelný točivý moment motoru v celém rozsahu otáček motoru mezi maximálním točivým momentem a bodem přerušení regulátoru popsany v dodatku 3. Maximální dosažitelný snížený točivý moment motoru pod maximálním točivým momentem motoru před snížením točivého momentu nesmí přesáhnout snížený točivý moment při uvedené rychlosti.“;

d) bod 5.5 se nahrazuje tímto:

„5.5. Systém upozornění řidiče musí být zapnut způsobem uvedeným v bodech 6.3, 7.3, 8.5 a 9.4.“;

e) body 6.3.1 a 6.3.2 se nahrazují tímto:

„6.3.1 Systém mírného upozornění popsany v bodě 5.3 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže hladina nádrže s čidlem klesne pod 2,5 % jejího plného jmenovitého objemu nebo pod vyšší procentní hodnotu zvolenou výrobcem.“

- 6.3.2 Systém důrazného upozornění popsáný v bodě 5.4 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže je nádrž na čidlo prázdná (to jest, systém dávkování nemůže čerpat z nádrže další čidlo) nebo při každé hladině nižší než 2,5 % jejího plného jmenovitého objemu podle volby výrobce.“;
- f) body 7.3.1 a 7.3.2 se nahrazují tímto:
- „7.3.1 Systém mírného upozornění popsáný v bodě 5.3 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže nedojde k nápravě jakosti čidla do 10 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodě 7.2.
- 7.3.2 Systém důrazného upozornění popsáný v bodě 5.4 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže nedojde k nápravě jakosti čidla do 20 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodě 7.2.“;
- g) body 8.5.1 a 8.5.2 se nahrazují tímto:
- „8.5.1 Systém mírného upozornění popsáný v bodě 5.3 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže nedojde k nápravě chyby ve spotřebě čidla nebo k přerušení dávkování čidla do 10 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodech 8.4.1 a 8.4.2.
- 8.5.2 Systém důrazného upozornění popsáný v bodě 5.4 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže nedojde k nápravě chyby ve spotřebě čidla nebo k přerušení dávkování čidla do 20 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodech 8.4.1 a 8.4.2.“;
- h) bod 9.2.2.1 se nahrazuje tímto:
- „9.2.2.1 K ovlivňování funkce ventilu recirkulace výfukových plynů EGR musí být přiřazeno konkrétní počítadlo. Počítadlo ventilu recirkulace výfukových plynů EGR musí počítat počet hodin provozu motoru, ve kterých je potvrzen jakýkoli aktivní diagnostický chybový kód DTC přiřazený ovlivňování funkce ventilu recirkulace výfukových plynů EGR.“;
- i) body 9.4.1 a 9.4.2 se nahrazují tímto:
- „9.4.1 Systém mírného upozornění popsáný v bodě 5.3 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže k nápravě selhání uvedeného v bodě 9.1 nedojde do 36 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodě 9.3.
- 9.4.2 Systém důrazného upozornění popsáný v bodě 5.4 musí být zapnut a následně aktivován v souladu s požadavky uvedeného bodu, jestliže k nápravě selhání uvedeného v bodě 9.1 nedojde do 100 hodin provozu motoru od aktivace systému varování řidiče popsané v bodě 9.3.“;
- j) dodatek 1 se mění takto:
- i) bod 3.2.3 se nahrazuje tímto:
- „3.2.3 K prokázání aktivace varovného systému v případě selhání, jež mohou být důsledkem neoprávněných zásahů definovaných v oddílu 9 této přílohy, musí být výběr prováděn v souladu s těmito požadavky.“;
- ii) v bodě 3.3.6.2 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
- „a) varovný systém byl aktivován při hladině čidla vyšší nebo rovné 10 % objemu nádrže s čidlem;
- b) systém ‚nepřetržitého‘ varování byl aktivován při hladině čidla vyšší nebo rovné hodnotě stanovené výrobcem podle ustanovení oddílu 6 této přílohy.“;
- iii) bod 3.4 se nahrazuje tímto:
- „3.4 Aktivace systému varování je u hladin čidla považována za prokázanou, pokud na konci každé prokazovací zkoušky provedené podle bodu 3.2.1 došlo ke správné aktivaci varovného systému.“;

- iv) za bod 3.4 se doplňuje nový bod 3.5, který zní:
- „3.5 Aktivace systému varování u vyvolaných poruch DTC je považována za prokázanou, pokud na konci každé prokazovací zkoušky provedené podle bodu 3.2.1 došlo ke správné aktivaci varovného systému a pro vybrané selhání byl dosažen status DTC uvedený v tabulce 1 dodatku 2 této přílohy.“;
- v) bod 4.2 se nahrazuje tímto:
- „4.2 Zkušebním postupem se prokazuje aktivace systému upozornění v případě nedostatku čínidla a v případě jednoho ze selhání definovaných v oddílech 7, 8 nebo 9 této přílohy.“;
- vi) v bodě 4.3 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) schvalovací orgán kromě nedostatku čínidla vybere jedno ze selhání definovaných v oddílech 7, 8 nebo 9 této přílohy, na kterém byla předtím prokázána funkce varovného systému.“;
- vii) úvodní věta bodu 4.4 se nahrazuje tímto:
- „Výrobce kromě toho musí prokázat funkci systému upozornění za podmínek selhání definovaných v oddílech 7, 8 nebo 9 této přílohy, jež nebyla vybrána pro prokazovací zkoušky popsané v bodech 4.1, 4.2 a 4.3.“;
- viii) bod 4.5.2 se nahrazuje tímto:
- „4.5.2 Když je prověřována reakce systému na případný nedostatek čínidla v nádrži, systém motoru musí být v chodu, dokud hladina čínidla nedosáhne hodnoty 2,5 % plného jmenovitého objemu nádrže nebo hodnoty stanovené výrobcem v souladu s bodem 6.3.1 této přílohy, při které má být funkční systém mírného upozornění.“;
- ix) bod 4.6.4 se nahrazuje tímto:
- „4.6.4 Funkce systému důrazného upozornění se považuje za prokázanou, pokud na konci každé prokazovací zkoušky provedené podle bodů 4.6.2 a 4.6.3 výrobce prokázal před orgánem schvalujícím typ, že byl aktivován mechanismus požadovaného omezení rychlosti vozidla.“;
- x) bod 5.2 se nahrazuje tímto:
- „5.2 Když výrobce žádá o schválení motoru nebo rodiny motorů jako samostatného technického celku, výrobce musí poskytnout schvalovacímu orgánu důkazy o tom, že soubor dokumentace k montáži vyhovuje ustanovením bodu 2.2.4 této přílohy o opatřeních, jež zajistí, že vozidlo bude při jízdě na silnici nebo při jiném příslušném použití splňovat požadavky této přílohy týkající se důrazného upozornění.“;
- xi) bod 5.4.2 se nahrazuje tímto:
- „5.4.2 Po dohodě výrobce se schvalovacím orgánem vybere výrobce jedno ze selhání definovaných v oddílech 6 až 9 této přílohy, které je poté vyvoláno nebo simulováno na systému motoru.“;
- k) v dodatku 2 se úvodní věta bodu 4.1.1 nahrazuje tímto:
- „Aby systém splňoval požadavky této přílohy, musí obsahovat alespoň pět počítadel k zaznamenávání počtu hodin, kdy byl motor v chodu a systém současně zjistil výskyt některé z těchto skutečností.“;
- l) v dodatku 5 bodě 3.1 se písmeno e) nahrazuje tímto:
- „e) počet zahřívacích cyklů a počet hodin provozu motoru od okamžiku, kdy byly uloženy informace o regulaci emisí NO_x v důsledku údržby nebo oprav naposledy vymazány.“;

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA XVII

PŘÍSTUP K INFORMACÍM PALUBNÍHO DIAGNOSTICKÉHO SYSTÉMU VOZIDLA A K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA

1. ÚVOD

- 1.1 Tato příloha stanoví technické požadavky pro přístupnost informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla.

2. POŽADAVKY

- 2.1 Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla dostupné na internetových stránkách musí splňovat obecný standard uvedený v čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 595/2009. Dokud tento standard nebude přijat, musí výrobci poskytovat informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla standardizovaným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravárnám.

Žadatelé o právo k tomu, aby mohli informace kopírovat či dále zveřejňovat, musí jednat přímo s příslušným výrobcem. Zpřístupní se i informace pro školicí materiál, ty však mohou být prezentovány prostřednictvím jiných médií, než jsou internetové stránky.

V databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům musí být poskytnuty informace o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno identifikačním číslem vozidla (VIN) a podle jakýchkoli dalších kritérií, jako je rozvor náprav, výkon 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 musí obsahovat VIN, čísla částí původního vybavení, názvy částí původního vybavení, údaje o platnosti (platnost od–do), vlastnosti montáže a případně charakteristiky struktury.

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

- 2.2 Přístup k bezpečnostním prvkům vozidla, které používají autorizovaní obchodní zástupci a opravny, musí být na základě ochrany bezpečnostní technologie umožněn samostatným provozovatelům podle těchto požadavků:

- a) při výměně údajů musí být zajištěna důvěrnost, bezúhonnost a ochrana proti opakovanému záznamu;
- b) musí se použít standard [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- c) pro vzájemné ověření samostatných provozovatelů a výrobců se musí použít bezpečnostní certifikáty v souladu s normou ISO 20828;
- d) soukromý klíč samostatného provozovatele musí být chráněn bezpečným hardwarem.

Forum pro přístup k informacím o vozidle uvedené v článku 2h určí parametry pro splnění těchto požadavků na základě aktuálního vědecko-technologického vývoje. Samostatný provozovatel musí získat pro tento účel schválení a oprávnění, a to na základě dokumentace prokazující, že provozuje legální podnikatelskou činnost a nebyl odsouzen pro trestný čin.

- 2.3 Přeprogramování řídicích jednotek musí být provedeno buď v souladu s normou ISO 22900-2 nebo SAE J2534 nebo TMC RP1210B s použitím neznačkového hardware. Lze použít rovněž ethernet, sériový kabel nebo rozhraní LAN a alternativní média jako kompaktní disk (CD), digitální víceúčelový disk (DVD) nebo klíč USB pro informačně-zábavní systémy (např. navigační systémy, telefony), ale pouze pod podmínkou, že není vyžadován žádný značkový software (např. ovladače nebo výměnné moduly) ani hardware pro komunikaci. Pro potvrzení kompatibility aplikace specifické pro výrobce a komunikačních rozhraní vozidla splňujících požadavky normy ISO 22900-2 nebo SAE J2534 nebo TMC RP1210B musí výrobce nabídnout buď potvrzení nezávisle vyvinutých komunikačních rozhraní vozidel, nebo informace o jakémkoli zvláštním hardware a jeho zapůjčení, který výrobce komunikačních rozhraní vozidel vyžaduje, aby toto potvrzení provedl sám. Na poplatky za toto potvrzení nebo informace a poskytnutí hardware se vztahují podmínky čl. 2f odst. 1.
- 2.4 Požadavky bodu 2.3 se nepoužijí v případě přeprogramování omezovačů rychlosti a záznamových zařízení.
- 2.5 Všechny diagnostické chybové kódy (DTC) související s emisemi musí být v souladu s přílohou X.

- 2.6 V případě přístupu k informacím palubního diagnostického systému jakéhokoli vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, které nesouvisí s bezpečnostními oblastmi vozidla, musí požadavky na registraci nutnou k používání internetových stránek výrobce samostatným provozovatelem vyžadovat pouze takové informace, které jsou nutné k potvrzení způsobu platby za tyto informace. V případě informací souvisejících s přístupem k bezpečnostním oblastem vozidla předloží samostatný provozovatel certifikát v souladu s normou ISO 20828, v němž prokáže svoji totožnost a totožnost organizace, k níž patří, a výrobce poté předloží vlastní certifikát v souladu s normou ISO 20828, kterým samostatnému provozovateli potvrdí, že získává přístup na oficiální stránku daného výrobce. Obě strany si musí vést evidenci všech takových transakcí uvádějící údaje o vozidlech a o změnách, které na nich byly v souladu s tímto ustanovením provedeny.
- 2.7 Výrobci na svých internetových stránkách s informacemi o opravách uvedou čísla schválení typu podle jednotlivých modelů.
- 2.8 Pokud to výrobce vyžaduje, u vozidel kategorií M₁, M₂, N₁ a N₂ s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 7,5 tuny a kategorií M₃ třídy I, třídy II a třídy A a třídy B podle definice v příloze I směrnice 2001/85/ES s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 7,5 tuny musí být soulad s požadavky přílohy I dodatku 5 a přílohy XIV nařízení (ES) č. 692/2008 považován za rovnocenný souladu s touto přílohou.
- 2.9 Schvalovací orgán musí informovat Komisi o okolnostech každého schválení typu uděleného podle bodu 2.8.
-

Dodatek 1

Certifikát výrobce o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

(Výrobce): ...

(Adresa výrobce): ...

potvrzuje, že:

poskytuje přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla v souladu s ustanoveními:

- článku 6 nařízení (ES) č. 595/2009 a článku 2a nařízení (EU) č. 582/2011,
- čl. 4 odst. 6 nařízení (EU) č. 582/2011,
- přílohy I dodatku 4 oddílu 16 nařízení (EU) č. 582/2011,
- přílohy X oddílu 2.1 nařízení (EU) č. 582/2011,
- přílohy XVII nařízení (EU) č. 582/2011.

s ohledem na typy vozidel, motorů a zařízení k regulaci znečišťujících látek uvedené na seznamu v příloze k tomuto certifikátu.

Použijí se tyto odchylky: úpravy na žádost zákazníka ⁽¹⁾ – výroba v malém ⁽¹⁾ – přenášené systémy ⁽¹⁾.

Adresa hlavní internetové stránky, která umožňuje přístup k relevantním informacím a u které se tímto potvrzuje, že je v souladu s uvedenými ustanoveními, je uvedena v příloze k tomuto certifikátu společně s kontaktními údaji zodpovědného zástupce výrobce, jehož podpis je připojen níže.

V příslušném případě: Výrobce také tímto potvrzuje, že splnil povinnosti ve čl. 3 odst. 1a nařízení (EU) č. 582/2011 týkající se poskytnutí příslušných informací pro předchozí schválení těchto typů vozidel, a to nejpozději šest měsíců po datu schválení typu.

V [místo]

Dne[datum]

[Podpis] [Funkce]

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

Přílohy:

- Adresy internetových stránek
- Kontaktní údaje

*PŘÍLOHA I***Certifikátu výrobce o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla**

Adresy internetových stránek, na které se odkazuje v tomto certifikátu:

*PŘÍLOHA II***Certifikátu výrobce o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla**

Kontaktní údaje zástupce výrobce, na kterého se odkazuje v tomto certifikátu:

Dodatek 2

Informace palubního diagnostického systému vozidla

1. Výrobce vozidla musí poskytnout informace požadované v tomto dodatku, aby umožnil výrobu náhradních částí a částí pro údržbu, diagnostických přístrojů a zkušebního zařízení kompatibilních s palubními diagnostickými systémy.
2. Na vyžádání se zpřístupní všem příslušným výrobcům součástí, diagnostických přístrojů nebo zkušebního zařízení nediskriminačním způsobem následující informace:
 - Popis typu a počtu stabilizačních cyklů, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.
 - Popis typu předváděcího cyklu palubní diagnostiky použitého pro původní schválení typu vozidla pro součásti monitorované palubním diagnostickým systémem.
 - Ucelený dokument, ve kterém jsou popsány všechny monitorované součásti a strategie zjišťování chyb a aktivace MI (stanovený počet jízdních cyklů nebo statistická metoda), včetně seznamu příslušných parametrů monitorovaných sekundárně pro každou součást monitorovanou palubním diagnostickým systémem a seznamu všech výstupních kódů palubního diagnostického systému a použitý formát (vždy s vysvětlením každého kódu a formátu) pro jednotlivé součásti hnací skupiny, které souvisejí s emisemi, a pro jednotlivé součásti, které nesouvisejí s emisemi, pokud se monitorování dané součásti používá k určování aktivace MI. Konkrétně u typů vozidel, které používají spojení k přenosu dat podle normy ISO 15765-4 „Road vehicles – Diagnostics on Controller Area Network (CAN) – část 4: Requirements for emissions-related systems“, musí být uceleně vysvětleny údaje v modu \$ 05 Test ID \$ 21 až FF a údaje v modu \$ 06 a údaje v modu \$ 00 až FF pro každý podporovaný monitorovaný ID palubního diagnostického systému.

Pokud se použijí jiné standardy komunikačních protokolů, musí být poskytnuto rovnocenné přehledné vysvětlení.

Tyto informace mohou být poskytnuty ve formě následující tabulky:

Součást | Chybový kód | Strategie monitorování | Kritéria zjištění chyb | Kritéria pro aktivaci MI | Sekundární parametry | Stabilizace | Předváděcí zkouška |

Katalyzátor | P0420 | Signály z kyslíkové sondy 1 a 2 | Rozdíl mezi signály ze sondy 1 a sondy 2 | 3. cyklus | Otáčky motoru, zatížení motoru, režim A/F, teplota katalyzátoru | Dva cykly typu 1 | Typ 1 |

3. Informace požadované pro výrobu diagnostických přístrojů

Aby se usnadnilo poskytování obecných diagnostických přístrojů pro opravy více značek, zpřístupní výrobci vozidel prostřednictvím svých internetových stránek týkajících se oprav informace uvedené v bodech 3.1, 3.2 a 3.3. Uvedené informace musí zahrnovat všechny funkce diagnostických přístrojů a všechny odkazy na informace o opravách a pokyny k odstraňování problémů. Přístup k těmto informacím může být podmíněn zaplacením přiměřeného poplatku.

3.1 Informace týkající se komunikačního protokolu

Musí se vyžadovat následující informace seřazené podle značky vozidla, modelu a varianty nebo další použitelné definice, jako je identifikační číslo vozidla (VIN) nebo identifikace vozidla a systémů:

- a) jakýkoli dodatečný systém informací o protokolu nezbytný k tomu, aby se kromě standardních metod předepsaných v oddíle 4.7.3 přílohy 9B předpisu EHK/OSN č. 49 umožnila úplná diagnostika zahrnující všechny dodatečné informace o protokolu hardwaru nebo softwaru, stanovení parametrů, funkce přenosu, požadavky na údržbu v provozu či okolnosti chyb;
- b) podrobné informace k získání a vyhodnocení všech chybových kódů, které nejsou v souladu s normami předepsanými v oddíle 4.7.3 přílohy 9B předpisu EHK/OSN č. 49;
- c) seznam všech dostupných parametrů aktivních údajů včetně informací o úpravách a přístupu;
- d) seznam všech dostupných funkčních zkoušek včetně aktivace nebo kontroly zařízení a prostředků k jejich provedení;
- e) podrobné informace o tom, jak získat informace o všech součástech a provozním stavu, časová razítka, nedokončené DTC a pozastavení;

- f) nové nastavení adaptivních parametrů s pamětí, kódování variant a nastavení náhradních součástí a zákaznické preference;
- g) identifikace ECU a kódování variant;
- h) podrobnosti o tom, jak znovu nastavit provozní světla;
- i) umístění diagnostického konektoru a podrobnosti o konektoru;
- j) identifikace kódu motoru.

3.2 Zkouška a diagnóza součástí monitorovaných palubním diagnostickým systémem

Požadují se následující informace:

- a) popis zkoušek za účelem potvrzení jejich funkčnosti na úrovni součástí či v rámci jejich zapojení;
- b) postup zkoušky zahrnující parametry zkoušky a informace o součásti;
- c) podrobnosti o připojení včetně minimálních a maximálních vstupních a výstupních hodnot a hodnot při jízdě a zatížení;
- d) očekávané hodnoty za určitých podmínek jízdy včetně volnoběhu;
- e) elektrické hodnoty u součástí v jejich statických a dynamických stavech;
- f) hodnoty režimu poruchy u každého z výše uvedených případů;
- g) diagnostické sekvence režimu poruchy včetně stromů poruchy a odstranění poruchy prostřednictvím řízené diagnostiky.

3.3 Údaje požadované k provedení opravy

Požadují se následující informace:

- a) inicializace elektronické řídicí jednotky a součástí (v případě provádění výměny);
 - b) inicializace nových elektronických řídicích jednotek nebo výměna elektronických řídicích jednotek, případně s použitím garantovaných (pře-) programovacích technik.
-

Dodatek 3

Seznam přenášených systémů, na něž se vztahuje článek 2e

1. Systémy klimatizace	a) systémy regulace teploty; b) na motoru nezávislé topení; c) na motoru nezávislé klimatizační zařízení.
2. Systémy pro autobusy a autokary	a) systémy ovládání dveří; b) systémy ovládání točny; c) ovládání vnitřního osvětlení.“