

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 566/2011

z dnia 8 czerwca 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 3 i art. 8,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)<sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 ustanawia wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych („pojazdów”) i części zamiennych w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń oraz ustala zasady zgodności eksploatacyjnej, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych („OBD”), pomiaru zużycia paliwa i dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.
- (2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji

dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>(3)</sup> zobowiązuje Komisję do wprowadzenia nowej procedury badania w odniesieniu do masy cząstek stałych oraz liczby cząstek stałych emitowanych przez lekkie pojazdy użytkowe.

- (3) Dyrektywa Rady 76/756/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach<sup>(4)</sup> zawiera wymóg używania świateł do jazdy dziennej z uwagi na bezpieczeństwo. Skutek używania takich urządzeń, włączonych przez cały czas eksploatacji pojazdu, należy odpowiednio odzwierciedlić w pomiarach emisji zanieczyszczeń i dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>).
- (4) Ryzyko ingerencji ze strony osób niepowołanych i całkowitych awarii filtrów cząstek stałych silników wysokoprężnych („DPF”) skutkują koniecznością monitorowania DPF, niezależnie od przekroczenia mających zastosowanie wartości progowych układu OBD.
- (5) Z uwagi na stały charakter monitorowania obwodów elektrycznych czynność tę należy zwolnić z obowiązku raportowania wynikającego z wymogów dotyczących współczynnika rzeczywistego działania układu OBD.
- (6) Ograniczona częstotliwość występowania sytuacji, w których mogą działać podczas jazdy monitory urządzenia sterującego doładowaniem lub monitory wymagające rozruchu zimnego silnika skutkuje koniecznością ustalenia szczególnych wymagań dotyczących działania tych układów.
- (7) Należy zharmonizować statystyczne warunki, na których zgodność z wymogami współczynnika rzeczywistego działania ocenia się domyślnie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 1.

- (8) Należy lepiej określić warunki aktywacji systemu wymuszającego na kierowcy uruchomienie układu selektywnej redukcji katalitycznej („SCR”) na wypadek stwierdzenia, w wyniku monitorowania emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), nieuprawnionej ingerencji w układ SCR.
- (9) Należy wyjaśnić kwestię rejestrowania przypadków aktywacji systemu wymuszającego w celu ewentualnego wykorzystania tych informacji podczas przyszłych inspekcji w zakresie przydatności do ruchu drogowego.
- (10) Należy umożliwić techniczne udoskonalenia ochrony komputera kontrolującego emisję zanieczyszczeń przed nieuprawnioną ingerencją, mające na celu wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań.
- (11) Rejestracja i raportowanie danych z komputera to zasadnicze elementy obowiązkowego monitora OBD i czynności tych nie można zaniechać wskutek rzekomych nieprawidłowości, zwłaszcza nie można tego czynić systematycznie w przypadku gdy producent opowiada się za określonymi standardami połączenia komunikacyjnego układu pokładowego z układem zewnętrznym.
- (12) W celu zapewnienia efektywnej konkurencji na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz w celu wyjaśnienia, że informacje o których mowa to również informacje, których trzeba udzielać niezależnym podmiotom innym niż stacje obsługi, aby umożliwić całemu rynkowi niezależnych napraw i utrzymania pojazdów konkurowanie z autoryzowanymi punktami sprzedaży, niezależnie od tego, czy producent pojazdu bezpośrednio udziela takich informacji swoim autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, konieczne jest doprecyzowanie informacji, które mają być przekazywane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- (13) Chociaż z uwagi na zasadę proporcjonalności producentów pojazdów nie należy zmuszać do gromadzenia danych na temat zmian w poszczególnych pojazdach pochodzących od stron trzecich wyłącznie do celów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i jego aktów wykonawczych, to w celu zapewnienia konkurencji na rynku napraw i utrzymania pojazdów niezależnym podmiotom należy dostarczać aktualizacje danych o elementach pojazdu w takim samym zakresie, w jakim udostępnia się je autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.
- (14) Jednostki robocze są technicznymi informacjami dotyczącymi naprawy i utrzymania istotnymi dla niezależnych podmiotów. W celu zagwarantowania podmiotom rynkowym pewności handlowej oczekuje się wyjaśnienia, że jednostki robocze objęte są art. 6 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- (15) W przypadku gdy producenci pojazdów nie zamierzają dalej prowadzić dokumentacji dotyczącej naprawy i utrzymania pojazdu w formie fizycznej, którą to dokumentację właściciel pojazdu może również udostępniać niezależnym stacjom obsługi w celu zamieszczenia w niej informacji dotyczących naprawy i utrzymania oraz która jest przechowywana w pojeździe, ale postanawiają prowadzić ją w centralnej bazie danych producenta pojazdu, dokumentacja taka, za zgodą właściciela pojazdu, musi zostać udostępniona niezależnej stacji obsługi w celu umożliwienia dalszego prowadzenia takiego kompletnej dokumentacji wykonanych prac w zakresie napraw i utrzymania, oraz by właściciel pojazdu dysponował jednym dokumentem potwierdzającym wykonanie wszystkich takich prac.
- (16) Należy zapewnić większą elastyczność w zakresie przeprogramowywania urządzeń sterujących w pojazdach oraz wymiany danych między producentami pojazdów a niezależnymi podmiotami w celu umożliwienia wprowadzania innowacji i zmniejszenia kosztów.
- (17) Należy zapewnić, aby pojazdy homologowane zgodnie z odpowiednim regulaminem Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych („EKG ONZ”), równoważnym wymogom dotyczącym emisji zawartym w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, oraz spełniające wymogi tych rozporządzeń w sprawie dostępu do informacji, były homologowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 bez obciążeń administracyjnych.
- (18) Zważywszy, że obecnie nie ma wspólnej zorganizowanej procedury wymiany danych o elementach pojazdu między producentami pojazdów a niezależnymi podmiotami, należy opracować zasady takiej wymiany danych. Europejski Komitet Normalizacyjny („CEN”) powinien formalnie opracować wspólną zorganizowaną procedurę dotyczącą znormalizowanego formatu wymienianych danych, przy czym mandat udzielony CEN nie przesądza z góry o poziomie szczegółowości tej normy. Prace CEN powinny przede wszystkim jednakowo odzwierciedlać interesy i potrzeby producentów pojazdów oraz niezależnych podmiotów i powinny również obejmować badanie takich rozwiązań jak otwarte formaty danych opisane przez dobrze zdefiniowane metadane w celu dostosowania istniejącej infrastruktury informatycznej.
- (19) Należy odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 692/2008.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Informacje, o których mowa w ust. 1, obejmują:

a) jednoznaczne określenie pojazdu;

b) podręczniki serwisowe, wraz z dokumentacją dotyczącą naprawy i utrzymania;

- c) instrukcje techniczne;
- d) informacje dotyczące części i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiaru);
- e) schematy instalacji elektrycznej;
- f) kody usterek diagnostycznych (w tym kody własne producenta);
- g) numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania odnoszący się do typu pojazdu;
- h) informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i urządzeń oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i urządzeń;
- i) dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitoringu i badań; oraz
- j) standardowe jednostki robocze lub czas realizacji prac w zakresie naprawy i utrzymania, jeżeli informacje takie udostępnia się autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi producenta w sposób bezpośredni lub przez osobę trzecią.”;
- b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Jeśli dokumentacja dotycząca naprawy i utrzymania pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależnym stacjom obsługi, zatwierdzonym i autoryzowanym zgodnie z wymogami ppkt 2.2 załącznika XIV do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 (\*), zapewnia się dostęp do takiej dokumentacji bezpłatnie i na takich samych warunkach jak autoryzowanym punktom sprzedaży lub stacjom obsługi, aby zamieszczały informacje dotyczące przeprowadzonej naprawy i utrzymania pojazdu.

(\*) Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.”;

- 2) art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Producenci umożliwiają dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, włącznie z usługami transakcyjnymi, takimi jak przeprogramowanie lub pomoc techniczna, w oparciu o system godzinny, dzienny, miesięczny i roczny, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje. Oprócz dostępu okresowego producenci mogą oferować dostęp oparty na transakcji, za który pobiera się opłatę za transakcję, a nie w oparciu o czas, na który udzielono dostępu. Jeżeli producenci oferują oba rodzaje dostępu, niezależne stacje obsługi dokonują wyboru systemu dostępu okresowego lub opartego na transakcji.”;

- 3) w załączniku I skreśla się przypisy 1 i 2 w tabeli 1 oraz przypisy 1, 2 i 5 w tabeli 2.

#### Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 dodaje się pkt 33 w brzmieniu:

„33. »rozruch zimnego silnika« oznacza, że temperatura płynu chłodzącego silnik (lub równoważna temperatura) w chwili rozruchu silnika jest niższa od lub równa 35 °C oraz jest maksymalnie 7 K wyższa od temperatury otoczenia (jeżeli dotyczy).”;

- 2) w art. 6 ust. 1 dodaje się akapity czwarty i piąty w brzmieniu:

„Stosowne wymogi uważa się za spełnione w przypadku spełnienia wszystkich następujących warunków:

- a) wymogi określone w art. 13 są spełnione;
- b) pojazd homologowano zgodnie z regulaminami EKG ONZ nr 83, seria poprawek 06, nr 101, seria poprawek 01, a w przypadku pojazdów z zapłonem samoczynnym – nr 24, część III, seria poprawek 03.

W przypadku, o którym mowa w akapicie czwartym, zastosowanie ma również art. 14.”;

- 3) w art. 10 ust. 1 dodaje się akapity trzeci i czwarty w brzmieniu:

„Stosowne wymogi uważa się za spełnione w przypadku spełnienia wszystkich następujących warunków:

- a) wymogi określone w art. 13 są spełnione;
- b) urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń przeznaczone na części zamienne zostały zatwierdzone zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 103.

W przypadku, o którym mowa w akapicie trzecim, zastosowanie ma również art. 14.”;

- 4) art. 13 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Niniejszym ustanawia się forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach (zwane dalej »forum«).

Forum bada, czy dostęp do informacji ma wpływ na starania w kierunku zmniejszenia liczby kradzieży pojazdów i wydaje zalecenia dotyczące udoskonalenia wymogów dotyczących dostępu do informacji. W szczególności forum doradza Komisji w zakresie wprowadzenia procesu zatwierdzania i autoryzowania niezależnych podmiotów przez akredytowane organizacje w celu udzielenia im dostępu do informacji o zabezpieczeniach pojazdu.

Komisja może podjąć decyzję o poufnym traktowaniu dyskusji w ramach forum i wynikających z niej ustaleń.”;

- 5) w załącznikach I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI i XVIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

- 6) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 czerwca 2011 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK I

**Zmiany w niektórych załącznikach do rozporządzenia (WE) nr 692/2008**

1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„2.3.1. Pojazd wyposażony w komputer kontrolujący emisję zanieczyszczeń musi posiadać właściwości zapobiegające jego modyfikacji, z wyjątkiem zmian dopuszczanych przez producenta. Producent dopuszcza możliwość modyfikacji, jeśli są one konieczne do celów diagnostyki, obsługi technicznej, kontroli, montażu nowych elementów lub naprawy pojazdu. Programowalne kody komputerowe lub parametry operacyjne są odporne na ingerencję osób niepowołanych oraz zapewniają poziom ochrony przynajmniej tak dobry jak ten przewidziany w postanowieniach ISO 15031-7 z dnia 15 marca 2001 r. (Dziennik SAE J2186 z października 1996 r.). Wszelkie wymienne moduły pamięci kalibracji muszą mieć szczelną obudowę, być umieszczone w zaplombowanym pojemniku lub zabezpieczone algorytmami elektronicznymi i wymienne wyłącznie przy pomocy specjalistycznych narzędzi i procedur. Tylko właściwości bezpośrednio związane z kalibracją emisji lub zapobieganiem kradzieży pojazdu mogą być chronione w taki sposób.”;

b) rysunek I.2.4 otrzymuje brzmienie:

## Stosowanie wymogów dotyczących badań do celów uzyskania homologacji typu oraz jej rozszerzeń

	Pojazdy z silnikami o zapłonie wymuszonym, w tym pojazdy hybrydowe								Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym, w tym pojazdy hybrydowe	
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe (1)			Flex fuel (1)	Flex fuel	Jednopaliwowe
Paliwo wzorcowe	Benzyna (E5)	LPG	NG – biometan	Wodór	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Olej napędowy (B5)	Olej napędowy (B5)
					LPG	NG – biometan	Wodór	Etanol (E85)	Biodiesel	
Gazowe zanieczyszczenia powietrza (Badanie typu 1)	tak	tak	tak		tak (oba paliwa)	tak (oba paliwa)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (oba paliwa)	tak (tylko B5) (2)	tak
Masa cząstek stałych i liczba cząstek stałych (Badanie typu 1)	tak	—	—		tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (oba paliwa)	tak (tylko B5) (2)	tak
Emisje na biegu jałowym (Badanie typu 2)	tak	tak	tak		tak (oba paliwa)	tak (oba paliwa)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (oba paliwa)	—	—
Emisje zanieczyszczeń ze skrzyni korbowej (Badanie typu 3)	tak	tak	tak		tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (benzyna)	—	—
Emisje par (Badanie typu 4)	tak	—	—		tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (benzyna)	—	—
Trwałość (Badanie typu 5)	tak	tak	tak		tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (benzyna)	tak (tylko B5) (2)	tak
Emisje w niskich temperaturach (Badanie typu 6)	tak	—	—		tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (oba paliwa) (3)		
Zgodność eksploatacyjna	tak	tak	tak		tak (oba paliwa)	tak (oba paliwa)	tak (tylko benzyna) (2)	tak (oba paliwa)	tak (tylko B5) (2)	tak
Pokładowy układ diagnostyczny	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak

	Pojazdy z silnikami o zapłonie wymuszonym, w tym pojazdy hybrydowe							Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym, w tym pojazdy hybrydowe		
	Jednopaliwowe				Dwupaliwowe <sup>(1)</sup>			Flex fuel <sup>(1)</sup>	Flex fuel	Jednopaliwowe
Emisje CO <sub>2</sub> i zużycie paliwa	tak	tak	tak		tak (oba paliwa)	tak (oba paliwa)	tak (tylko benzyna)	tak (oba paliwa)	tak (tylko B5) <sup>(2)</sup>	tak
Zadymienie spalin	—	—	—		—	—	—	—	tak (tylko B5) <sup>(2)</sup>	tak

<sup>(1)</sup> Jeżeli pojazd dwupaliwowy jest jednocześnie wyposażony w zasilanie flex fuel, stosuje się oba wymogi odnoszące się do badań.

<sup>(2)</sup> Ten przepis jest tymczasowy; dalsze wymogi w odniesieniu do paliwa biodiesel i wodoru zostaną zaproponowane na późniejszym etapie.

<sup>(3)</sup> Badanie tylko dla benzyny przed upływem terminów określonych w art. 10 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Po upływie tych terminów badanie będzie przeprowadzane na obu paliwach. Stosuje się testowe paliwo wzorcowe E75 określone w sekcji B załącznika IX.”;



- c) dodatek 3 ppkt 3.4.8 otrzymuje brzmienie:  
 „3.4.8. Zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną ..... km (zgodnie z załącznikiem 9 do regulaminu EKG ONZ nr 101);”
- d) dodatek 4 ppkt 3.2 otrzymuje brzmienie:  
 „3.2. Zasady i warunki dostępu (tj. czas dostępu, koszt za godzinę, dzień, miesiąc, rok oraz koszt ustalony w oparciu o transakcję) do strony internetowej, o której mowa w ppkt 3.1: .....”;
- e) w dodatku 6 objaśnienie do tabeli 1 dodaje się zapis w brzmieniu:  
 „Norma emisji »Euro 5b«= wszystkie wymogi dotyczące emisji Euro 5, w tym zmieniona procedura pomiaru cząstek stałych, norma liczby cząstek stałych i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.  
 Norma emisji »Euro 6b«= wszystkie wymogi dotyczące emisji Euro 6, w tym zmieniona procedura pomiaru cząstek stałych, norma liczby cząstek stałych i badanie emisji pojazdów z zasilaniem flex fuel w niskiej temperaturze z użyciem biopaliwa.  
 Normy układu OBD »Euro 5«= podstawowe wymogi dotyczące układu OBD »Euro 5«, z wykluczeniem współczynnika rzeczywistego działania (IUPR), monitorowania NO<sub>x</sub> w przypadku pojazdów napędzanych benzyną oraz zaokrąglonych wartości progowych PM dla pojazdów napędzanych olejem napędowym.  
 Normy układu OBD »Euro 6«= wszystkie wymogi dotyczące układu OBD »Euro 6«.”.

2. W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

- a) ppkt 3.1 otrzymuje brzmienie:  
 „3.1. Wymogi techniczne są określone w załączniku 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83, z uwzględnieniem wyjątków określonych w ppkt 3.2–3.12. Poczynając od dat podanych w art. 10 ust. 6 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 715/2007, masę cząstek stałych (PM) oraz liczbę cząstek stałych (P) określa się zgodnie z procedurą badania emisji określoną w pkt 6 załącznika 4a regulaminu EKG ONZ nr 83, seria zmian 05, dodatek 07, stosując do tego celu sprzęt badawczy wymieniony odpowiednio w ppkt 4.4 i 4.5 tego regulaminu.”;
- b) w ppkt 3.4 dodaje się zapis w brzmieniu:  
 „Dla etanolu (E75) (C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub>) d = 0 886 g/l”;
- c) tabela w ppkt 3.8 otrzymuje brzmienie:

„Paliwo	X
Benzyna (E5)	13,4
Olej napędowy (B5)	13,5
LPG	11,9
NG – biometan	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7”

- d) w ppkt 3.10 dodaje się zapis w brzmieniu:  
 „Q<sub>THC</sub> = 0,886 w przypadku etanolu (E75)”;
- e) dodaje się ppkt 3.14 w brzmieniu:  
 „3.14. Po upływie terminów ustanowionych w art. 2 dyrektywy Komisji 2008/89/WE (\*) w trakcie cyklu badawczego muszą być włączone w pojeździe światła do jazdy dziennej określone w pkt 2 regulaminu EKG ONZ nr 48 (\*\*). Poddawany badaniu pojazd musi być wyposażony w system światła do jazdy dziennej o zużyciu energii elektrycznej najwyższym spośród wszystkich systemów światła do jazdy dziennej montowanych przez producenta w pojazdach z grupy reprezentowanej przez pojazd posiadający homologację typu. Producent jest zobowiązany dostarczyć odpowiednią dokumentację techniczną organom udzielającym homologacji typu w tym zakresie.

(\*) Dz.U. L 257 z 25.9.2008, s. 14.

(\*\*) Dz.U. L 135 z 23.5.2008, s. 1.”.

3. Załącznik IV dodatek 1 ppkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

- „2.2. Stosunki masy atomowej podane w ppkt 5.3.7.3 rozumie się następująco:



Hcv = stosunek masy atomowej wodoru do węgla

- dla benzyny (E5) 1,89
- dla LPG 2,53
- dla NG – biometanu 4,0
- dla etanolu (E85) 2,74
- dla etanolu (E75) 2,61

Ocv = stosunek masy atomowej tlenu do węgla

- dla benzyny (E5) 0,016
- dla LPG 0,0
- dla NG – biometanu 0,0
- dla etanolu (E85) 0,39
- dla etanolu (E75) 0,329”.

4. Załącznik VIII ppkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Wartości graniczne, o których mowa w ppkt 5.3.5.2 regulaminu EKG ONZ nr 83, odnoszą się do wartości granicznych podanych w tabeli 4 załącznika 1 do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”.

5. Na końcu sekcji B załącznika IX tekst „Specyfikacja tego paliwa wzorcowego zostanie opracowana przed terminami określonymi w art. 10 ust. 6 rozporządzenia nr 715/2007.” zastępuje się następującą tabelą:

„Parametr	Jednostka	Wartości graniczne (1)		Metoda badania (2)
		Minimalna	Maksymalna	
Badawcza liczba oktanowa (RON)		95	—	EN ISO 5164
Motorowa liczba oktanowa (MON)		85	—	EN ISO 5163
Gęstość przy 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	Wartość podana		EN ISO 12185
Prężność par	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Zawartość siarki (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Stabilność utleniania	minuty	360	—	EN ISO 7536
Istniejąca zawartość gumy (po zmyciu rozpuszczalnika)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Wygląd – ustala się w temperaturze otoczenia lub 15 °C, w zależności od tego, która jest wyższa		Przejrzysty i jasny, wyraźnie wolny od unoszących się lub wytrąconych substancji zanieczyszczających		Kontrola wzrokowa
Etanol i wyższe alkohole (7)	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Wyższe alkohole (C <sub>3</sub> - C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Benzyna (5)	% (V/V)	Równowaga		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 (6)		ASTM D 3231 EN 15487
Zawartość wody	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parametr	Jednostka	Wartości graniczne <sup>(1)</sup>		Metoda badania <sup>(2)</sup>
		Minimalna	Maksymalna	
Zawartość chlorku nieorganicznego	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Korozja paska miedzianego (3 godz. w temperaturze 50 °C)	Wartość znamionowa	Klasa 1		EN ISO 2160
Kwasowość (jako kwas octowy CH <sub>3</sub> COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Stosunek węgiel/wodór		Wartość podana		
Stosunek węgiel/tlen		Wartość podana		

<sup>(1)</sup> Wartości podane w specyfikacjach są »wartościami rzeczywistymi«. Przy ustalaniu wartości granicznych zastosowano postanowienia normy ISO 4259 »Przetwory naftowe — Wyznaczanie i stosowanie precyzji metod badania«. Przy określaniu wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną dodatnią różnicę 2R. Przy określaniu wartości maksymalnej i minimalnej, użyto minimalnej różnicy wynoszącej 4R (gdzie R oznacza odtwarzalność). Niezależnie od tej procedury, która jest niezbędna z przyczyn technicznych, producent paliwa musi jednak zmierzać do osiągnięcia wartości zero w przypadku gdy ustalona maksymalna wartość wynosi 2R oraz do średniej wartości, w przypadku podania wartości minimalnych i maksymalnych. W razie zaistnienia konieczności ustalenia, czy paliwo odpowiada wymogom specyfikacji, stosuje się postanowienia normy ISO 4259.

<sup>(2)</sup> W przypadku sporu stosuje się opisane w EN ISO 4259 procedury jego rozwiązania i interpretacji wyników w oparciu o doprecyzowanie metody badania.

<sup>(3)</sup> W przypadku sporów krajowych dotyczących zawartości siarki stosuje się EN ISO 20846 lub EN ISO 20884, podobnie jak w przypadku odniesienia w krajowym załączniku do EN 228.

<sup>(4)</sup> Podaje się rzeczywistą zawartość siarki w paliwie wykorzystywanym do badania typu 6.

<sup>(5)</sup> Zawartość benzyny bezolowiowej można określić jako 100 minus suma procentowej zawartości wody i alkoholi.

<sup>(6)</sup> Do tego paliwa wzorcowego nie można celowo dodawać związków zawierających fosfor, żelazo, mangan lub ołów.

<sup>(7)</sup> Etanol spełniający wymogi specyfikacji EN 15376 jest jedynym związkiem tlenowym, który celowo dodaje się do paliwa wzorcowego.”

6. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ppkt 2.14 w brzmieniu:

„2.14. Od dnia 1 września 2011 r., na zasadzie odstępstwa od przepisów ppkt 3.3.5 załącznika 11 do regulaminu EKG ONZ nr 83, pochłaniacz cząstek stałych zamontowany jako oddzielna jednostka lub wbudowany w urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń jest zawsze monitorowany przynajmniej pod kątem całkowitej awarii lub usunięcia, jeżeli usunięcie spowodowało przekroczenie obowiązujących wartości granicznych emisji. Jest on również monitorowany pod kątem awarii, które mogłyby skutkować przekroczeniem obowiązujących wartości progowych OBD.”;

b) ppkt 3.3 otrzymuje brzmienie:

„3.3. Organ udzielający homologacji typu nie zaakceptuje żadnego wniosku o uznanie nieprawidłowości, który w ogóle nie będzie zawierał wymaganego monitora diagnostycznego lub dokumentacji i raportów danych dotyczących monitora.”;

c) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt 3.1.7 i 3.1.8 otrzymują brzmienie:

„3.1.7. Nie później niż 18 miesięcy od wprowadzenia do obrotu pierwszego typu pojazdu ze współczynnikiem rzeczywistego działania (IUPR) w pojazdach z rodziny pojazdów z układem OBD i potem zawsze co 18 miesięcy producent wykazuje organowi udzielającemu homologacji i – na wniosek – Komisji, że wymogi statystyczne zostały spełnione w odniesieniu do wszystkich monitorów, które muszą być podawane przez układ OBD zgodnie z ppkt 3.6 niniejszego dodatku. W tym celu w odniesieniu do pojazdów z rodziny pojazdów z układem OBD, z której liczba rejestracji w Unii wynosi ponad 1 000 i z której pobrano próby w okresie pobierania prób, proces opisany w załączniku II stosuje się nie naruszając przepisów ppkt 3.1.9 niniejszego dodatku.

Oprócz wymogów określonych w załączniku II i bez względu na wynik kontroli opisanej w pkt 2 załącznika II, organ, który udzielił homologacji, zobowiązany jest przeprowadzać kontrolę zgodności eksploatacyjnej pod kątem IUPR opisaną w dodatku 1 do załącznika II na podstawie odpowiedniej liczby losowo określonych przypadków. Wyrażenie »na podstawie odpowiedniej liczby losowo określonych przypadków« oznacza, że środek ten ma skutek odstraszający, jeśli chodzi o brak zgodności z wymogami pkt 3 niniejszego załącznika lub dostarczanie zmienionych, błędnych lub niereprezentacyjnych danych na potrzeby kontroli. W przypadku braku specjalnych okoliczności i z zastrzeżeniem możliwości wykazania przez organy udzielające homologacji, losową kontrolę zgodności

eksploatacyjnej 5 % pojazdów z rodziny pojazdów z OBD z homologacją typu uważa się za wystarczającą dla spełnienia niniejszego wymogu. W tym celu organy udzielające homologacji typu mogą poczynić z producentem ustalenia dotyczące zmniejszenia liczby przypadków podwójnego badania danej rodziny pojazdów z OBD, jeżeli ustalenia te nie osłabiają odstraszającego skutku kontroli zgodności eksploatacyjnej przeprowadzanej przez dany organ homologacji typu w kategoriach braku zgodności z wymogami pkt 3 niniejszego załącznika. Do kontroli zgodności eksploatacyjnej można wykorzystywać dane zgromadzone przez państwa członkowskie w ramach programów nadzorowania badań. Na wniosek organy udzielające homologacji typu przedstawiają Komisji i innym organom udzielającym homologacji typu dane dotyczące przeprowadzonych kontroli oraz kontroli zgodności eksploatacyjnej, w tym metodologię stosowaną w celu ustalenia przypadków objętych losową kontrolą zgodności eksploatacyjnej.

3.1.8. W odniesieniu do całej badanej próby pojazdów producent musi zgłosić właściwemu organowi wszystkie dane dotyczące rzeczywistego działania podawane przez układ OBD zgodnie z ppkt 3.6 niniejszego dodatku, podając również oznaczenie identyfikacyjne badanego pojazdu oraz metodologię, według której dokonano wyboru pojazdów do badania z całej floty pojazdów. Na wniosek, organ udzielający homologacji typu, który udziela homologacji, udostępnia Komisji i innym organom udzielającym homologacji te dane oraz wyniki oceny statystycznej.”;

(ii) dodaje się ppkt 3.1.10 w brzmieniu:

„3.1.10. Brak zgodności z wymogami ppkt 3.1.6 stwierdzony w wyniku badań opisanych w ppkt 3.1.7 lub 3.1.9 uważa się za naruszenie podlegające karom określonym w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Odesłanie to nie skutkuje ograniczeniem stosowania takich kar w stosunku do innych naruszeń pozostałych przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub niniejszego rozporządzenia, w których nie ma wyraźnego odesłania do art. 13 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”;

(iii) w ppkt 3.3.2 dodaje się lit. e) i f) w brzmieniu:

„e) bez uszczerbku dla wymogów dotyczących inkrementacji mianownika innych monitorów, wartość mianownika monitorów następujących podzespołów podlega inkrementacji wyłącznie w razie rozpoczęcia cyklu jazdy przy rozruchu zimnego silnika:

(i) czujniki temperatury cieczy (oleju, płynu chłodzącego silnik, paliwa, czynnika SCR);

(ii) czujniki temperatury czystego powietrza (powietrza atmosferycznego, powietrza wlotowego, powietrza doładowującego, przewodu wlotowego rozgałęzionego);

(iii) czujniki temperatury wydechu (recyrkulacja/chłodzenie gazów wydechowych, turbodoładowanie z wykorzystaniem gazów wydechowych, katalizator);

f) mianowniki monitorów układu kontroli ciśnienia doładowania podlegają inkrementacji w przypadku spełnienia wszystkich poniższych warunków:

(i) spełnione są ogólne warunki dla wspólnego mianownika;

(ii) układ kontroli ciśnienia doładowania działa od co najmniej 15 sekund.”;

(iv) ppkt 3.6.2 otrzymuje brzmienie:

„3.6.2. W przypadku podzespołów lub układów mających kilka monitorów, podlegających raportowaniu na mocy niniejszego podpunktu (np. bank 1 czujnika tlenu może mieć wiele monitorów diagnozujących odpowiedź czujnika i inne jego funkcje), układ OBD osobno rejestruje licznik i mianownik wszystkich monitorów, z wyjątkiem tych, które monitorują awarie w postaci zwarć lub obwodów otwartych, raportując licznik i mianownik tylko tego monitora, który ma najniższy współczynnik numeryczny. Jeżeli współczynniki co najmniej dwóch monitorów są identyczne, w odniesieniu do danego podzespołu raportowane są licznik i mianownik monitora, który uzyskał najwyższy mianownik.”.

7. W załączniku XII wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Ppkt 5.2.4 regulaminu EKG ONZ nr 101 otrzymuje brzmienie:

1) gęstość: pomiar dokonany na paliwie stosowanym do przeprowadzania badań zgodnie z ISO 3675 lub metodą równoważną. W przypadku benzyny, oleju napędowego, biodiesla i etanolu (E85 i E75) stosuje się pomiar gęstości dokonany przy 15 °C; w przypadku LPG i gazu ziemnego/biometanu stosuje się następujące gęstości wzorcowe:

0,538 kg/litr dla LPG,

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

2) stosunek wodoru do węgla: stosuje się stałe wartości wynoszące:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> dla benzyny,

C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub> dla oleju napędowego,

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> dla LPG (gaz płynny),

CH<sub>4</sub> dla NG (gaz ziemny) i biometanu,

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

C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub> dla etanolu (E75).”;

b) dodaje się ppkt 3.5 w brzmieniu:

„3.5. Podczas cyklu badawczego mającego na celu ustalenie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez pojazd stosuje się przepis zawarty w załączniku III ppkt 3.14.”.

8. W załączniku XIV wprowadza się następujące zmiany:

a) w ppkt 2.1 dodaje się akapity w brzmieniu:

„Informacje o wszystkich częściach pojazdu, w które jest on wyposażony przez producenta pojazdu zgodnie z numerem identyfikacyjnym pojazdu (VIN) i dodatkowymi kryteriami, takimi jak rozstaw osi, moc wyjściowa silnika, wyposażenie lub opcje, i które można wymienić na części zamienne oferowane przez producenta pojazdu autoryzowanym stacjom obsługi lub punktom sprzedaży lub osobom trzecim przy pomocy odniesienia do numeru części z oryginalnego wyposażenia, udostępnia się w bazie danych łatwo dostępnej dla niezależnych podmiotów.

Wspomniana baza danych zawiera VIN, numer części z oryginalnego wyposażenia, nazwę części z oryginalnego wyposażenia, informacje na temat okresu ważności (daty: od do), informacje na temat montażu oraz, w stosownych przypadkach, cechy dotyczące budowy.

Informacje w bazie danych są regularnie aktualizowane. W aktualizacjach uwzględnia się przede wszystkim wszystkie zmiany wprowadzone w poszczególnych pojazdach po ich wyprodukowaniu, jeżeli informacja taka jest dostępna dla autoryzowanych punktów sprzedaży.”;

b) ppkt 2.2 i 2.3 otrzymują brzmienie:

„2.2. Dostęp do informacji o zabezpieczeniach pojazdu zastosowanych przez autoryzowane punkty sprzedaży i warsztaty naprawcze jest otwarty dla niezależnych podmiotów z zastrzeżeniem ochrony technologii zabezpieczeń zgodnie z następującymi wymogami:

(i) sposób wymiany danych musi zapewniać ich poufność, integralność i ochronę przed powielaniem;

(ii) stosuje się standardowy protokół [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);

(iii) do celów wzajemnego ustalania autentyczności niezależnych podmiotów i producentów stosuje się certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z ISO 20828;

(iv) prywatny klucz niezależnych podmiotów chroni się za pomocą bezpiecznego sprzętu komputerowego.

Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach przewidziane w art. 13 ust. 9 określi parametry dla spełnienia tych wymogów zgodnie z aktualnym stanem wiedzy.

W tym celu niezależne podmioty uzyskują zatwierdzenie i autoryzację w oparciu o dokumenty wykazujące, że prowadzą legalną działalność gospodarczą i nie były skazane za działalność przestępczą.

2.3. Przeprogramowania sterowników pojazdów wyprodukowanych po 31 sierpnia 2010 r. dokonuje się zgodnie z ISO 22900 albo SAE J2534, niezależnie od daty homologacji typu. Do celów zatwierdzania zgodności aplikacji producenta i interfejsów komunikacyjnych pojazdów (VCI) zgodnych z ISO 22900 lub SAE J2534 producent oferuje zatwierdzenie niezależnie stworzonych VCI albo informacje i wypożyczenie specjalnego sprzętu niezbędnego dla producenta VCI do przeprowadzenia takiego zatwierdzenia. Opłaty za takie zatwierdzenie lub informacje i sprzęt podlegają warunkom ustanowionym w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

W przypadku pojazdów wyprodukowanych przed 1 września 2010 r. producent może zaoferować pełne przeprogramowanie zgodnie z ISO 22900 lub SAE J2534 lub przeprogramowanie w drodze sprzedaży lub wynajmu swojego własnego oryginalnego narzędzia. W ostatniej z wymienionych sytuacji niezależne podmioty muszą uzyskać dostęp w sposób niedyskryminacyjny, natychmiastowy i proporcjonalny, natomiast narzędzie musi być przekazywane w formie nadającej się do wykorzystania. Opłaty za udostępnienie takich narzędzi podlegają przepisom art. 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.”;

c) ppkt 2.8 otrzymuje brzmienie:

„2.8. Producenci ustanawiają uzasadnione i proporcjonalne opłaty za godzinny, dzienny, miesięczny, roczny i ustalony na podstawie transakcji dostęp do witryn internetowych zawierających informacje o naprawie i utrzymaniu.”.

9. W załączniku XVI wprowadza się następujące zmiany:

a) w ppkt 6.2 dodaje się następujący akapit:

„Do celów niniejszego podpunktu domniemywa się, że sytuacje takie mają miejsce w razie przekroczenia obowiązującej wartości dopuszczalnej emisji NO<sub>x</sub> wymienionej w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, pomnożonej przez współczynnik 1,5. Na zasadzie wyjątku, w przypadku pojazdu homologowanego dla przejściowych wartości progowych OBD dla Euro 6 wymienionych w ppkt 2.3.2 załącznika XI do niniejszego rozporządzenia, domniemywa się, że sytuacje takie mają miejsce w razie przekroczenia o 100 mg lub więcej obowiązującej wartości dopuszczalnej emisji NO<sub>x</sub> wymienionej w tabeli 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Emisje NO<sub>x</sub> podczas badań mających na celu wykazanie zgodności z tymi wymogami nie mogą być wyższe niż o 20 % od wartości, o których mowa w pierwszym i drugim zdaniu.”;

b) ppkt 7.1 otrzymuje brzmienie:

„7.1. W przypadku odesłania do niniejszego podpunktu zapisywane są niemożliwe do wykasowania identyfikatory parametru (PID), określające przyczynę aktywacji systemu wymuszającego uzupełnienie odczynnika i odległość przejechaną przez pojazd w trakcie tej aktywacji. Pojazd przechowuje zapis PID30 i odległości przebytej przez pojazd podczas aktywacji systemu wymuszającego uzupełnienie odczynnika przez co najmniej 800 dni lub 30 000 km pracy pojazdu. PID jest udostępniany poprzez port szeregowy standardowego złącza diagnostycznego na żądanie standardowego narzędzia skanującego zgodnie z przepisami ppkt 6.5.3.1 dodatku 1 do załącznika 11 do regulaminu EKG ONZ nr 83 oraz ppkt 2.5 dodatku 1 do załącznika XI do niniejszego rozporządzenia. Od dat, o których mowa w art. 17, informacje przechowywane w PID powiązuje się z łącznym okresem eksploatacji pojazdu, w którym sytuacja taka miała miejsce, z dokładnością wynoszącą co najmniej 300 dni lub 10 000 km.”.

10. Załącznik XVIII ppkt 3.4.8 otrzymuje brzmienie:

„3.4.8. Zasięg pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną ..... km (zgodnie z załącznikiem 9 do regulaminu EKG ONZ nr 101)”.

## ZAŁĄCZNIK II

## „ZAŁĄCZNIK II

## ZGODNOŚĆ EKSPLOATACYJNA

1. WSTĘP
- 1.1. W niniejszym załączniku określa się wymogi dotyczące zgodności eksploatacyjnej pojazdów posiadających homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do emisji z rury wydechowej i OBD (włącznie z IUPR<sub>M</sub>).
2. KONTROLA ZGODNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ
- 2.1. Kontrolę zgodności eksploatacyjnej przez organ udzielający homologacji przeprowadza się na podstawie odpowiednich informacji posiadanych przez producenta, zgodnie z tymi samymi procedurami co w przypadku zgodności produkcji, określonymi w art. 12 ust. 1 i 2 dyrektywy 2007/46/WE oraz w pkt 1 i 2 załącznika X do tej dyrektywy. Informacje od organu udzielającego homologacji i państwa członkowskiego nadzorującego badanie mogą stanowić uzupełnienie do dostarczanych przez producenta sprawozdań z monitorowania w trakcie eksploatacji.
- 2.2. Rysunek, o którym mowa w pkt 9 dodatku 2 do niniejszego załącznika oraz rysunek 4/2 znajdujący się w dodatku 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83 (tylko w odniesieniu do emisji z rury wydechowej) ilustrują procedurę sprawdzania zgodności eksploatacyjnej. Proces badania zgodności eksploatacyjnej opisano w dodatku 3 do niniejszego załącznika.
- 2.3. Jako część informacji przedkładanych do celów kontroli zgodności eksploatacyjnej, na wniosek organu udzielającego homologacji producent zgłasza organowi udzielającemu homologacji informacje o żądaniach gwarancyjnych, naprawach gwarancyjnych i błędach układu OBD zarejestrowanych podczas serwisowania, w formie podanej na świadectwie homologacji. Znajdują się tam szczegółowe informacje o częstotliwości występowania i przyczynie błędów, które wystąpiły w podzespołach i układach związanych z emisją zanieczyszczeń. Sprawozdania są składane co najmniej raz w roku dla każdego modelu pojazdu przez czas określony w art. 9 ust. 4 niniejszego rozporządzenia.
- 2.4. **Parametry określające rodzinę pojazdów użytkowanych w odniesieniu do emisji z układu wydechowego.**

Rodzinę pojazdów użytkowanych można określić w oparciu o podstawowe parametry konstrukcyjne, które są wspólne dla pojazdów należących do danej rodziny. W związku z powyższym, za należące do tej samej rodziny pojazdów użytkowanych mogą być uznane te typy pojazdów, dla których parametry opisane poniżej są wspólne lub mieszczą się w granicach ustalonych tolerancji:
- 2.4.1. proces spalania (dwusuwowy, czterosuwowy, obrotowy);
- 2.4.2. liczba cylindrów;
- 2.4.3. układ bloku cylindrów (rzędowy, widlasty (układ V), gwiazdowy, przeciwsobny poziomy, inny. Nachylenie lub ukierunkowanie cylindrów nie stanowi kryterium);
- 2.4.4. sposób doprowadzenia paliwa do silnika (tzn. pośrednio czy bezpośredni wtrysk);
- 2.4.5. typ układu chłodzenia (powietrzem, wodą, olejem);
- 2.4.6. metoda zasysania (wolnossący, wymuszony pod ciśnieniem);
- 2.4.7. paliwo, dla którego zaprojektowano silnik (benzyna, olej napędowy, gaz ziemny, LPG itd.). Pojazdy dwupaliwowe mogą być w jednej grupie z pojazdami o wyznaczonym typie paliwa, o ile jedno z paliw jest wspólne;
- 2.4.8. typ katalizatora (trójdrożny, pochłaniacz NO<sub>x</sub> z mieszanki ubogiej, SCR, katalizator NO<sub>x</sub> z mieszanki ubogiej lub inny(-e));
- 2.4.9. typ pochłaniacza cząstek stałych (z lub bez);
- 2.4.10. recyrkulacja spalin (jest lub nie ma, układ chłodzony lub nie); oraz
- 2.4.11. pojemność cylindra silnikowego największego silnika w obrębie rodziny minus 30 %.
- 2.5. **Wymogi dotyczące informacji**

Kontrolę zgodności eksploatacyjnej przeprowadza organ udzielający homologacji na podstawie informacji dostarczonych przez producenta. Informacje te obejmują w szczególności:
- 2.5.1. nazwę i adres producenta;
- 2.5.2. nazwę, adres, numer telefonu i faksu oraz adres e-mail: jego upoważnionego przedstawiciela w obszarach objętych informacjami producenta;
- 2.5.3. nazwę(-y) modelu(-i) pojazdów włączonych do informacji producenta;
- 2.5.4. w stosownych przypadkach, wykaz typów pojazdów objętych informacjami producenta, tj. w kategoriach emisji z rury wydechowej – grupę rodziny pojazdów użytkowanych zgodnie z ppkt 2.4, oraz rodzinę pojazdów z OBD zgodnie z załącznikiem XI dodatek 2 – w odniesieniu do OBD i IUPR<sub>M</sub>;

- 2.5.5. kody numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) stosowane do tych typów pojazdu w obrębie danej rodziny pojazdów (prefiks VIN);
- 2.5.6. numery homologacji typu stosowane do tych typów pojazdów w obrębie rodziny pojazdów użytkowanych, w tym, w stosownych przypadkach, numery wszystkich rozszerzeń homologacji typu i nieznacznych zmian/przeróbek;
- 2.5.7. szczegółowe dane dotyczące rozszerzeń, nieznacznych zmian/przeróbek dla tych homologacji typu dla pojazdów ujętych w informacjach producenta (jeżeli wymóg taki postawi organ udzielający homologacji);
- 2.5.8. czas, w którym zebrano informacje producenta;
- 2.5.9. czas budowy pojazdu objęty informacjami producenta (np. pojazdy wyprodukowane w roku kalendarzowym 2007);
- 2.5.10. procedura producenta dotycząca sprawdzania zgodności eksploatacyjnej, w tym:
- (i) metodę lokalizacji pojazdu;
  - (ii) kryteria wyboru i odrzucania pojazdu;
  - (iii) typy badań i procedury stosowane do programu;
  - (iv) kryteria producenta dotyczące dopuszczenia/odrzucenia dla grupy rodziny pojazdów użytkowanych;
  - (v) obszary geograficzne, na których producent zebrał informacje;
  - (vi) wielkość próby i stosowany plan pobierania prób;
- 2.5.11. wyniki procedury producenta dotyczącej zgodności eksploatacyjnej, w tym:
- (i) identyfikację pojazdów włączonych do programu (badane czy nie). Identyfikacja obejmuje:
    - nazwę modelu,
    - numer identyfikacyjny pojazdu (VIN),
    - numer rejestracyjny pojazdu,
    - datę produkcji,
    - region użytkowania (jeżeli znany),
    - zamontowane opony (tylko w odniesieniu do emisji z układu wydechowego);
  - (ii) przyczynę(-y) odrzucenia pojazdu z próby;
  - (iii) historię obsługi dla każdego pojazdu w próbie (włączając wszelkie przeróbki);
  - (iv) historię napraw dla każdego pojazdu w próbie (jeżeli znana);
  - (v) dane z badania, w tym:
    - datę badania/do pobrania,
    - miejsce badania/do pobrania,
    - drogę przebytą wskazaną na drogomierzu;
  - (vi) dane z badania tylko w odniesieniu do emisji z rury wydechowej:
    - specyfikacje dotyczące badania paliwa (np. badane paliwo wzorcowe lub paliwo rynkowe),
    - warunki badania (temperatura, wilgotność, masa bezwładności hamowni),
    - ustawienia hamowni (np. ustawienie mocy),
    - wyniki badania (z co najmniej trzech różnych pojazdów na rodzinę);
  - (vii) dane z badania tylko w odniesieniu do IUPR<sub>M</sub>:
    - wszystkie wymagane dane pobrane z pojazdu,
    - w przypadku każdego monitora, który ma być uwzględniony w raporcie, współczynnik rzeczywistego działania (IUPR<sub>M</sub>);
- 2.5.12. zapis wskazania z układu OBD;



2.5.13. w przypadku pobierania prób w odniesieniu do IUPR<sub>M</sub>:

- średnie współczynniki rzeczywistego działania (IUPR<sub>M</sub>) wszystkich wybranych pojazdów dla każdego monitora, zgodnie z ppkt 3.1.4 i 3.1.5 dodatku 1 do załącznika XI;
- odsetek wybranych pojazdów o IUPR<sub>M</sub> wyższym od lub równym minimalnej wartości mającej zastosowanie do monitora zgodnie z ppkt 3.1.4 i 3.1.5 dodatku 1 do załącznika XI.

### 3. WYBÓR POJAZDÓW DO BADANIA ZGODNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ

3.1. Informacje zgromadzone przez producenta są wystarczająco wyczerpujące w celu umożliwienia oceny eksploatacji pojazdu w normalnych warunkach użytkowania. Producent pobiera próby z co najmniej dwóch państw członkowskich o znacząco różnych warunkach eksploatacji pojazdu (chyba że pojazd sprzedaje się tylko w jednym państwie członkowskim). Przy wyborze państw członkowskich uwzględnia się takie czynniki jak różnice w paliwie, warunkach otoczenia, średnich prędkościach drogowych i stosunku jazdy w warunkach miejskich do jazdy w warunkach pozamiejskich.

Do próby na potrzeby badań IUPR<sub>M</sub> OBD wybiera się jedynie pojazdy spełniające kryteria ppkt 2.2.1 dodatku 1.

3.2. Wybierając państwa członkowskie do wyboru próby pojazdów, producent może wybrać pojazdy z państwa członkowskiego uważanego za szczególnie reprezentatywne. W tym przypadku producent wykazuje organowi, który udzielił homologacji typu, że wybór jest reprezentatywny (np. ze względu na rynek o najwyższej rocznej sprzedaży danej rodziny pojazdów w Unii). Jeżeli rodzina pojazdów użytkowanych wymaga zbadania więcej niż jednej partii prób określonej w ppkt 3.5, pojazdy z drugiej i trzeciej partii prób odzwierciedlają inne warunki eksploatacji pojazdów niż warunki dla pojazdów z pierwszej partii.

3.3. Badanie emisji zanieczyszczeń można przeprowadzić na stanowisku badawczym znajdującym się w obrębie innego rynku lub regionu niż wybrane pojazdy.

3.4. Badania zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do emisji z układu wydechowego wykonywane przez producenta przeprowadza się stale, w sposób odzwierciedlający cykl produkcyjny odpowiednich typów pojazdów w obrębie danej rodziny pojazdów użytkowanych. Maksymalny okres między rozpoczęciem dwóch badań zgodności eksploatacyjnej nie może przekroczyć 18 miesięcy. W przypadku typów pojazdu objętych rozszerzeniem homologacji typu, które nie wymagało przeprowadzenia badania emisji zanieczyszczeń, okres ten może zostać wydłużony do 24 miesięcy.

#### 3.5. Wielkość próby

3.5.1. Przy stosowaniu procedury statystycznej określonej w dodatku 2 (tj. w odniesieniu do emisji z układu wydechowego) liczba partii prób jest uzależniona od rocznej wielkości sprzedaży rodziny pojazdów użytkowanych w Unii, jak określono w poniższej tabeli

Rejestracje w UE — w roku kalendarzowym (w odniesieniu do badań emisji z układu wydechowego) — z rodziny pojazdów z OBD z IUPR w okresie pobierania prób	Liczba partii prób
do 100 000	1
od 100 001 do 200 000	2
powyżej 200 000	3

3.5.2. W odniesieniu do IUPR liczbę partii prób do pobrania wyszczególniono w tabeli w ppkt 3.5.1 i oparto ją na liczbie pojazdów z rodziny pojazdów z układem OBD, które posiadają homologację uwzględniającą IUPR (objętych pobraniem prób).

W przypadku pierwszego okresu pobierania prób z rodziny pojazdów z układem OBD wszystkie typy pojazdów z danej rodziny posiadające homologację z IUPR poddaje się pobraniu prób. Jeśli chodzi o kolejne okresy pobierania prób, to za typy pojazdów podlegające pobieraniu prób uznaje się tylko te typy pojazdów, które nie były uprzednio badane lub są objęte homologacją pod kątem emisji przedłużoną od poprzedniego okresu pobierania prób.

W przypadku rodzin pojazdów, z których liczba rejestracji w UE wynosi poniżej 5 000 i z których pobiera się próby w okresie pobierania prób, minimalna liczba pojazdów w partii prób wynosi sześć. Jeśli chodzi o wszystkie pozostałe rodziny pojazdów, to minimalna liczba pojazdów w partii prób wynosi piętnaście.

Każda partia prób odpowiednio odzwierciedla strukturę sprzedaży, tj. reprezentowane muszą być co najmniej typy pojazdów, które charakteryzuje duża sprzedaż (≥ 20 % z całej rodziny).

4. Na podstawie kontroli, o której mowa w pkt 2, organ udzielający homologacji podejmuje jedną z następujących decyzji i działań:

- a) podejmuje decyzję, że zgodność eksploatacyjna typu pojazdu, rodziny pojazdów użytkowanych lub pojazdu z rodziny pojazdów z układem OBD jest zadowalająca i nie podejmuje żadnego dalszego działania;
- b) podejmuje decyzję, że dane dostarczone przez producenta są niewystarczające do podjęcia decyzji i zwraca się do producenta o dostarczenie dodatkowych informacji lub danych z badań;

- c) w oparciu o dane z nadzoru programów badań dostarczone przez organ udzielający homologacji lub państwo członkowskie podejmuje decyzję, że informacje dostarczone przez producenta są niewystarczające do podjęcia decyzji i zwraca się do producenta o dostarczenie dodatkowych informacji lub danych z badań;
- d) podejmuje decyzję, że zgodność eksploatacyjna typu pojazdu, który jest częścią rodziny pojazdów użytkowanych lub rodziny pojazdów z układem OBD, jest niezadawalająca i przystępuje do badania tego typu pojazdu lub rodziny pojazdów z układem OBD zgodnie z dodatkiem 1.

Jeżeli według kontroli IUPR<sub>M</sub> pojazdy z partii prób spełniają kryteria dodatku 1 ppkt 6.1.2 lit. a) lub b), organ udzielający homologacji zobowiązany jest podjąć dalsze działania opisane w lit. d) niniejszego punktu.

- 4.1. W przypadkach gdy uznaje się, że badania typu 1 są konieczne do sprawdzenia zgodności urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń z wymogami dotyczącymi ich działania podczas użytkowania pojazdu, badania te przeprowadza się z zastosowaniem procedury badania spełniającej kryteria statystyczne określone w dodatku 2.
  - 4.2. Organ udzielający homologacji, we współpracy z producentem, wybiera próbkę składającą się z pojazdów z wystarczającym przebiegiem, których użytkowanie w normalnych warunkach można rozsądnie zapewnić. Wybór pojazdów w próbce konsultuje się z producentem oraz zezwala się mu na uczestniczenie w kontrolnych badaniach potwierdzających wybór pojazdów.
  - 4.3. Pod nadzorem organu udzielającego homologacji producent jest uprawniony do przeprowadzania badań kontrolnych, nawet o charakterze niszcącym, tych pojazdów, których poziomy emisji zanieczyszczeń przekraczają wartości graniczne, w celu ustalenia możliwych przyczyn ich pogorszenia, których nie można przypisać samemu producentowi (np. używanie benzyny ołowiowej przed dniem badania). W przypadku gdy wyniki badań kontrolnych potwierdzają takie przyczyny, wyniki badania wyłącza się z kontroli zgodności.
-

## Dodatek 1

**Kontrola zgodności eksploatacyjnej**

1. WSTĘP
- 1.1. Niniejszy dodatek ustala kryteria określone w pkt 4 dotyczące wyboru pojazdów do badań oraz procedur kontroli zgodności eksploatacyjnej.
2. KRYTERIA WYBORU

Kryteria dopuszczenia wybranego pojazdu są określone w ppkt 2.1–2.8 w odniesieniu do emisji z rury wydechowej oraz w ppkt 2.1–2.5 w odniesieniu do IUPR<sub>M</sub>.
- 2.1. Pojazd musi należeć do typu pojazdów, który posiada homologację typu na mocy niniejszego rozporządzenia i który jest objęty zakresem świadectwa zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE. W przypadku kontroli pod względem IUPR<sub>M</sub>, pojazd musi posiadać homologację dla normy układu OBD »Euro 5+«, »Euro 6- plus IUPR« lub późniejszą. Pojazd musi być zarejestrowany i użytkowany na terytorium Unii.
- 2.2. Pojazd musi być użytkowany przez co najmniej 15 000 km lub 6 miesięcy, w zależności od tego, co nastąpi później, i nie dłużej niż przez 100 tys. km lub 5 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.
- 2.2.1. W przypadku kontroli IUPR<sub>M</sub>, próba do badania obejmuje wyłącznie pojazdy, w przypadku których:
  - a) zgromadzono dane z pracy pojazdu, które wystarczają do badania monitora.

W przypadku monitorów, które muszą odpowiadać współczynnikowi rzeczywistego działania oraz rejestrować i raportować dane o współczynniku zgodnie z ppkt 3.6.1 dodatku 1 do załącznika XI, dane z pracy pojazdu są wystarczające, jeżeli mianownik spełnia kryteria określone poniżej. W przypadku monitora, który ma zostać poddany badaniu, mianownik określony w ppkt 3.3 i 3.5 dodatku 1 do załącznika XI musi mieć wartość równą następującym wartościom lub wyższą:

    - (i) 75 w przypadku monitorów układu kontroli emisji par, monitorów układu wtórnego powietrza oraz monitorów z mianownikiem podlegającym inkrementacji zgodnie z ppkt 3.3.2 lit. a), b) lub c) dodatku 1 do załącznika XI (np. monitorów układu rozruchu zimnego silnika, monitorów układu klimatyzacji itd.); lub
    - (ii) 25 w przypadku monitorów filtra cząstek stałych i katalizatorów utleniania z mianownikiem podlegającym inkrementacji zgodnie z ppkt 3.3.2 lit. d) dodatku 1 do załącznika XI; lub
    - (iii) 150 w przypadku monitorów katalizatora, czujnika tlenu, układu EGR, układu VVT oraz wszystkich innych podzespołów;
  - b) nie miała miejsca żadna nieuprawniona ingerencja oraz które nie są wyposażone w dodatkowe czy zmodyfikowane części, za sprawą których układ OBD mógłby nie spełniać wymogów załącznika XI.
- 2.3. Prowadzona jest dokumentacja utrzymania wykazująca, że pojazd był utrzymywany w sposób właściwy (np. poddawany przeglądowi technicznemu zgodnie z zaleceniami producenta).
- 2.4. Pojazd nie może wykazywać oznak nadmiernej eksploatacji (np. jazdy rajdowej, przeciążenia, tankowania niewłaściwym paliwem czy innego rodzaju niewłaściwego użytkowania) ani innych czynników (np. manipulowania przy nim przez osoby nieupoważnione), które mogłyby wpłynąć na jego działanie w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń. Uwzględnić się kody błędów i przebieg pojazdu zarejestrowane w komputerze. Pojazd nie nadaje się do badań, jeżeli zapisane w komputerze dane wskazują, że pojazd użytkowano po zarejestrowaniu kodu błędu i nie wykonano w miarę szybkiej naprawy.
- 2.5. Niedopuszczalne jest dokonywanie poważniejszych napraw silnika ani innych poważnych napraw pojazdu przez osoby nieupoważnione.
- 2.6. Zawartość ołowiu i zawartość siarki w próbce paliwa ze zbiornika paliwowego pojazdu spełnia obowiązujące normy określone w dyrektywie 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup> oraz nie ma oznak tankowania niewłaściwego paliwa. Pomiary kontrolne można wykonać w rurze wydechowej.
- 2.7. Brak jest oznak jakiegokolwiek problemu mogącego zagrozić bezpieczeństwu personelu laboratorium.
- 2.8. Wszelkie podzespoły zamontowanego w pojeździe układu ograniczającego emisję zanieczyszczeń odpowiadają obowiązującym wymogom danej homologacji typu.

(1) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

### 3. DIAGNOSTYKA I UTRZYMANIE

W odniesieniu do pojazdów przyjętych do badania diagnostykę i wszelkie normalne czynności związane z utrzymaniem wykonuje się przed pomiarem emisji zanieczyszczeń, zgodnie z procedurą ustanowioną w ppkt 3.1–3.7.

- 3.1. Wykonuje się następujące badania kontrolne: kontrolę filtra powietrza, wszystkich pasków napędowych, poziomu wszystkich płynów, korka chłodnicy, wszystkich przewodów podciśnieniowych oraz przewodów instalacji elektrycznej związanych z układem zapobiegającym emisji zanieczyszczeń pod względem ich integralności; kontrolę zapłonu, podzespołów urządzeń pomiaru paliwa oraz kontroli zanieczyszczeń pod względem nieprawidłowego ustawienia lub ingerencji osób nieuprawnionych. Wszystkie nieprawidłowości podlegają rejestracji.
- 3.2. Układ OBD sprawdza się pod kątem jego poprawnego działania. Wszelkie oznaki nieprawidłowego działania w pamięci układu są rejestrowane i przeprowadzane są niezbędne naprawy. Jeśli wskaźnik nieprawidłowego działania układu OBD rejestruje nieprawidłowe działanie w czasie cyklu przygotowania wstępnego, usterkę można zidentyfikować i naprawić. Można ponownie przeprowadzić badanie i wykorzystać wyniki badania naprawionego pojazdu.
- 3.3. Układ zapłonu jest sprawdzany, a wadliwe części wymieniane, na przykład świece zapłonowe, kable itd.
- 3.4. Sprawdza się kompresję. Jeśli wyniki badania są niezadowalające, pojazd jest wykluczony z badania.
- 3.5. Parametry silnika sprawdzane są według specyfikacji producenta oraz w razie konieczności regulowane.
- 3.6. Jeśli pojazdowi brakuje nie więcej niż 800 km do planowego przeglądu technicznego, przegląd taki wykonuje się zgodnie ze wskazaniami producenta. Bez względu na wskazania drogomierza, na wniosek producenta można wymienić filtry oleju i powietrza.
- 3.7. Po dopuszczeniu pojazdu wymienia się paliwo na paliwo wzorcowe wykorzystywane do badania emisji zanieczyszczeń, chyba że producent zaakceptuje zastosowanie paliwa dostępnego na rynku.

### 4. BADANIE POJAZDU UŻYTKOWANEGO

- 4.1. W przypadku stwierdzenia konieczności badania pojazdu, wykonuje się badania emisji zgodnie z załącznikiem III na wstępnie przygotowanych pojazdach wybranych zgodnie z wymogami pkt 2 i 3 niniejszego dodatku. Badanie to obejmuje wyłącznie pomiar ilości emitowanych cząstek stałych w odniesieniu do pojazdów homologowanych zgodnie z normami emisji Euro 6 w kategoriach W, X i Y, zgodnie z opisem w tabeli 1 w dodatku 6 do załącznika I. Poza cyklami przygotowania wstępnego, określonymi w ppkt 5.3 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83, dodatkowe cykle są dopuszczalne wyłącznie pod warunkiem że są reprezentatywne dla normalnej jazdy.
- 4.2. W pojazdach wyposażonych w układ OBD może zostać przeprowadzona kontrola poprawnego działania w trakcie eksploatacji, m.in. wskaźników nieprawidłowego działania, w odniesieniu do poziomów emisji przewidzianych w specyfikacji homologacji typu (np. granicznych wartości wskaźników nieprawidłowego działania, określonych w załączniku XI).
- 4.3. Układ OBD można sprawdzać na przykład pod kątem poziomu emisji zanieczyszczeń przekraczającego stosowane wartości graniczne bez aktywacji wskaźnika nieprawidłowego działania, systematycznego błędnego włączania się wskaźnika nieprawidłowego działania bądź stwierdzonych wadliwych lub gorszej jakości podzespołów układu OBD.
- 4.4. Jeśli podzespół lub układ działa w sposób nieobjęty zakresem świadectwa homologacji typu lub jeśli pakiet informacyjny dla takich typów pojazdów i takie odchylenie nie zostały dopuszczone na podstawie art. 13 ust. 1 lub 2 dyrektywy 2007/46/WE, przy braku wskazania nieprawidłowego działania przez układ OBD nie można wymienić takiego podzespołu lub układu przed przeprowadzeniem badania emisji, chyba że stwierdzono, że miała miejsce nieuprawniona ingerencja w ten podzespół lub układ lub ich nieprawidłowe użytkowanie, prowadzące do niemożności wykrycia nieprawidłowego działania przez układ OBD.

### 5. OCENA WYNIKÓW BADANIA EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ

- 5.1. Wyniki badania podlegają procedurze oceny zgodnie z dodatkiem 2.
- 5.2. Wyników badania nie mnoży się przez współczynniki pogorszenia działania.

### 6. PLAN ŚRODKÓW ZARADCZYCH

- 6.1. Organ udzielający homologacji typu zwraca się do producenta o przedłożenie planu środków zaradczych w celu zaradzenia stwierdzonej niezgodności w przypadku gdy:
  - 6.1.1. w odniesieniu do emisji z układu wydechowego więcej niż jeden pojazd uznano za źródło nadmiernych zanieczyszczeń spełniające jeden z następujących warunków:
    - a) warunki określone w ppkt 3.2.3 dodatku 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83, a zarówno organ udzielający homologacji typu, jak i producent zgadzają się, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną; lub
    - b) warunki określone w ppkt 3.2.4 dodatku 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83, a organ udzielający homologacji typu ustalił, że nadmierna emisja zanieczyszczeń jest spowodowana tą samą przyczyną;

- 6.1.2. w odniesieniu do  $IUPR_M$  konkretnego monitora M próba poddana badaniu, której wielkość określa się zgodnie z ppkt 3.5 niniejszego załącznika, spełnia następujące warunki statystyczne:
- w przypadku pojazdów certyfikowanych dla współczynnika 0,1 zgodnie z pakt 3.1.5 dodatku 1 do załącznika XI dane z pojazdów wskazują, że w badanej próbie średni współczynnik rzeczywistego działania co najmniej jednego monitora M wynosi mniej niż 0,1, albo że przynajmniej 66 procent pojazdów w badanej próbie wykazuje współczynnik rzeczywistego działania monitora poniżej 0,1;
  - w przypadku pojazdów certyfikowanych dla pełnych współczynników zgodnie z ppkt 3.1.4 dodatku 1 do załącznika XI, dane z pojazdów wskazują, że w badanej próbie średni współczynnik rzeczywistego działania co najmniej jednego monitora M wynosi mniej niż wartość  $Test_{min}(M)$ , albo że przynajmniej 66 procent pojazdów w badanej próbie wykazuje współczynnik rzeczywistego działania monitora poniżej  $Test_{min}(M)$ .
- Wartość  $Test_{min}(M)$  wynosi:
- 0,230, jeżeli współczynnik rzeczywistego działania monitora M musi wynosić 0,26;
  - 0,460, jeżeli współczynnik rzeczywistego działania monitora M musi wynosić 0,52;
  - 0,297, jeżeli współczynnik rzeczywistego działania monitora M musi wynosić 0,336;
- zgodnie z ppkt 3.1.4 dodatku 1 do załącznika XI.
- 6.2. Plan środków zaradczych przedkłada się organowi udzielającemu homologacji typu nie później niż 60 dni roboczych od daty powiadomienia określonego w ppkt 6.1. Organ udzielający homologacji typu w terminie do 30 dni roboczych zatwierdza lub odrzuca plan środków zaradczych. Jednakże w przypadkach, gdy producent wykaże właściwemu organowi udzielającemu homologacji typu w sposób zadowalający, że potrzeba więcej czasu na zbadanie braku zgodności z wymogami celem przygotowania planu środków zaradczych, wskazany termin zostaje przedłużony.
- 6.3. Środki zaradcze stosuje się do wszystkich pojazdów, co do których istnieje prawdopodobieństwo, że mają taką samą wadę. Ocenia się potrzebę wprowadzenia zmian do dokumentów homologacji typu.
- 6.4. Producent dostarcza kopie wszelkiej korespondencji związanej z planem środków zaradczych; prowadzi również zapis akcji wycofywania od konsumentów oraz dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu regularne sprawozdania na temat bieżącej sytuacji.
- 6.5. Plan środków zaradczych uwzględnia wymogi określone w ppkt 6.5.1–6.5.11. Producent nadaje planowi środków zaradczych niepowtarzalną nazwę identyfikacyjną lub numer identyfikacyjny.
- 6.5.1. Opis każdego z typów pojazdu objętych planem środków zaradczych.
- 6.5.2. Opis określonych zmian, przeróbek, napraw, poprawek, regulacji lub innych zmian, jakie mają być dokonane w celu dostosowania pojazdu do wymogów, obejmujący krótkie streszczenie danych oraz badań technicznych uzasadniających decyzję producenta o podjęciu szczególnych środków w celu skorygowania braku zgodności.
- 6.5.3. Opis sposobu informowania właścicieli pojazdów przez producenta.
- 6.5.4. Opis właściwych zasad utrzymania lub użytkowania (jeśli takie istnieją), które producent określa jako warunek dopuszczenia do naprawy w ramach planu środków zaradczych, oraz wyjaśnienie powodów wprowadzenia takiego warunku przez producenta. Nie można narzucać warunków utrzymania lub użytkowania, chyba że jest to wyraźnie związane z brakiem zgodności i środkami zaradczymi.
- 6.5.5. Opis czynności, które mają podjąć właściciele pojazdów w celu skorygowania braku zgodności pojazdów z wymogami homologacji typu. Zawiera on datę, po upływie której mogą być zastosowane środki zaradcze, przybliżony czas wykonania naprawy w warsztacie oraz wykaz miejsc, w których można ją wykonać. Naprawę wykonuje się w sposób rzetelny i w możliwie krótkim czasie po dostarczeniu pojazdu.
- 6.5.6. Kopia informacji przekazanych właścicielowi pojazdu.
- 6.5.7. Krótki opis systemu używanego przez producenta w celu zapewnienia właściwych dostaw podzespołów lub układów potrzebnych do realizacji środków zaradczych. Określa się, kiedy zapewniony zostanie wystarczający zapas podzespołów lub układów pozwalający na rozpoczęcie kampanii.
- 6.5.8. Kopie wszystkich instrukcji wysyłanych osobom mającym dokonywać napraw.
- 6.5.9. Opis wpływu zaproponowanych środków zaradczych na wielkość emisji, zużycie paliwa, właściwości jezdne oraz bezpieczeństwo wszystkich typów pojazdów objętych planem środków zaradczych wraz z danymi i badaniami technicznymi, które uzasadniają takie wnioski.
- 6.5.10. Wszelkie inne informacje, sprawozdania lub dane, które organ udzielający homologacji typu może w uzasadniony sposób uznać za niezbędne dla dokonania oceny planu środków zaradczych.
- 6.5.11. W przypadku gdy plan środków zaradczych obejmuje wycofanie od konsumentów, przedkłada się organowi udzielającemu homologacji typu opis metody zapisu dokonywanych napraw. Jeżeli użyta zostanie etykieta, przedstawia się jej przykład.

- 6.6. Od producenta można wymagać, aby przeprowadził dobrze zaplanowane i konieczne badania podzespołów i pojazdów obejmujące proponowane zmiany, naprawy i modyfikacje w celu wykazania skuteczności tych zmian, napraw lub modyfikacji.
  - 6.7. Producent odpowiedzialny jest za prowadzenie rejestru każdego pojazdu wycofanego od konsumentów i naprawionego, a także warsztatu, który dokonał naprawy. Przez okres 5 lat od zrealizowania planu środków zaradczych organ udzielający homologacji typu ma na żądanie dostęp do takiego rejestru.
  - 6.8. Naprawę i modyfikację bądź dodanie nowego wyposażenia odnotowuje się w świadectwie wydanym przez producenta właścicielowi pojazdu.
-

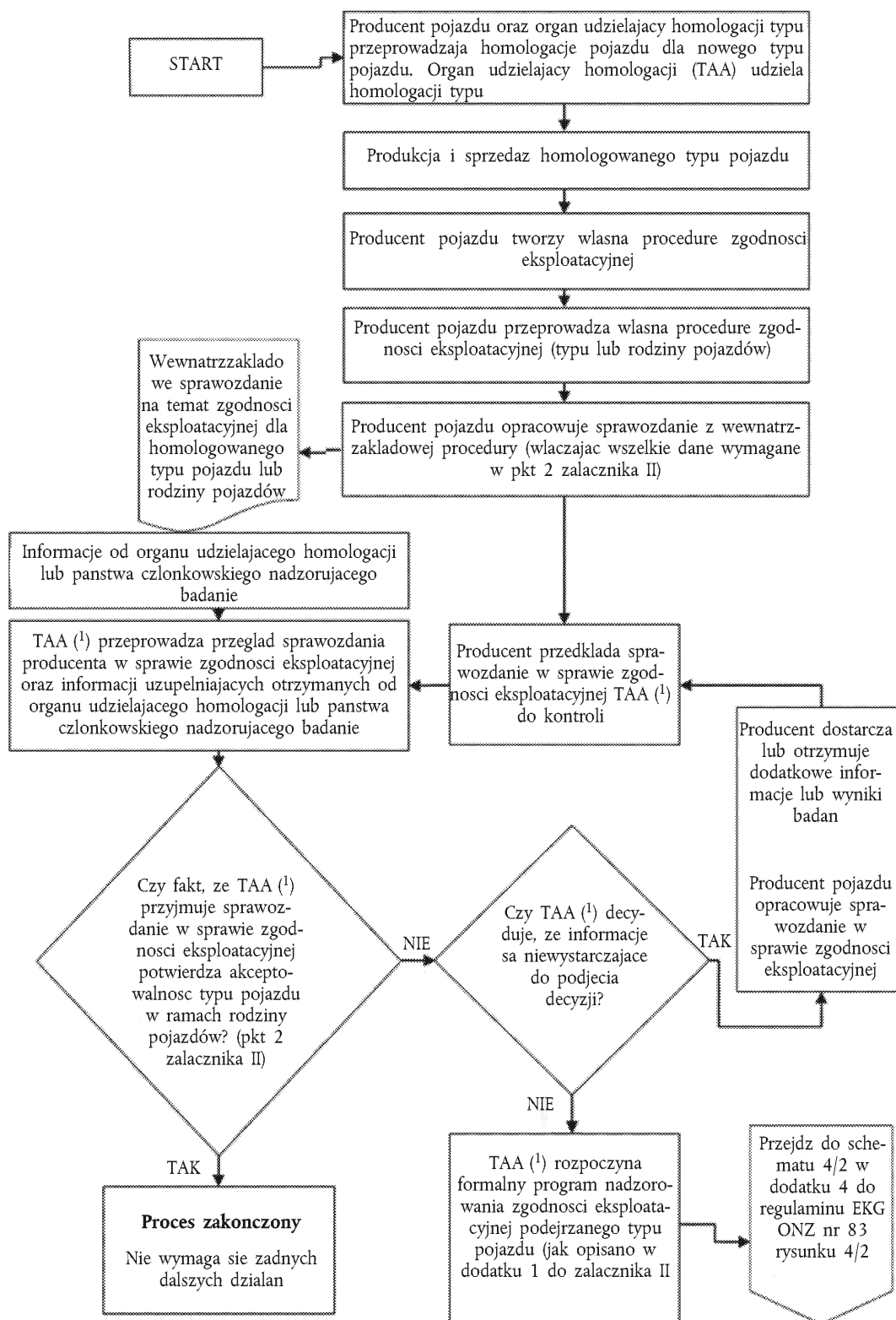
## Dodatek 2

**Procedura statystyczna badania zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do badania emisji z rury wydechowej**

1. Niniejszą procedurę stosuje się w celu sprawdzenia wymogów zgodności eksploatacyjnej w ramach badania typu 1. Stosowaną w tym przypadku metodę statystyczną opisano w dodatku 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83. Wyjątki opisano w pkt 2–9 niniejszego dodatku.
2. Przypis nr 1 nie ma zastosowania.
3. Ppkt 3.2 rozumie się następująco:  
pojazd uważa się za nadmierne źródło emisji zanieczyszczeń w przypadku spełnienia warunków podanych w ppkt 3.2.2.
4. Ppkt 3.2.1. nie ma zastosowania.
5. W ppkt 3.2.2 odesłanie do wiersza B tabeli w ppkt 5.3.1.4 rozumie się jako odesłanie do tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 5 i do tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 6.
6. W ppkt 3.2.3.2.1 i 3.2.4.2 odesłanie do pkt 6 dodatku 3 rozumie się jako odesłanie do pkt 6 dodatku 1 do załącznika II do niniejszego rozporządzenia.
7. W przypisach nr 2 i 3 odesłanie do wiersza A tabeli w ppkt 5.3.1.4 rozumie się jako odesłanie do tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 5 i do tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 6.
8. W ppkt 4.2 odesłanie do ppkt 5.3.1.4 rozumie się jako odesłanie do tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 5 i do tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w przypadku pojazdów homologowanych zgodnie z Euro 6.
9. Rysunek 4/1 zastępuje się poniższym rysunkiem:



»Rysunek 4/1



(1) W tym przypadku TAA oznacza organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem»

## Dodatek 3

**Odpowiedzialność za zgodność eksploatacyjną**

1. Proces sprawdzania zgodności eksploatacyjnej przedstawiono na schemacie 1.
2. Producent gromadzi wszystkie informacje niezbędne do spełnienia wymogów niniejszego załącznika. Organ udzielający homologacji typu może również uwzględnić informacje uzyskane z programów nadzoru.
3. Organ udzielający homologacji typu przeprowadza wszystkie procedury i badania niezbędne do dopilnowania, aby spełniono wymogi dotyczące zgodności eksploatacyjnej (etapy 2–4).
4. W przypadku rozbieżności lub braku porozumienia co do oceny dostarczonych informacji, organ udzielający homologacji typu zwraca się o wyjaśnienie do jednostki technicznej, która przeprowadziła badanie homologacyjne.
5. Producent opracowuje i realizuje plan środków zaradczych. Plan ten jest zatwierdzany przez organ udzielający homologacji typu przed jego wykonaniem (etap 5).

## Schemat 1

**Przedstawienie procesu sprawdzania zgodności eksploatacyjnej**