II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 566/2011,

8. juuni 2011,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, [1] eriti selle artikli 4 lõiget 4, artikli 5 lõiget 3 ja artiklit 8,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv), [2] eriti selle artikli 39 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

(1) Määrusega (EÜ) nr 715/2007 kehtestati ühised tehnilised nõuded mootorsõidukite (edaspidi „sõidukite") ja nende varuosade tüübikinnituseks seoses heitmetega; samuti sätestati määruses eeskirjad kasutusel olevate sõidukite vastavuse, heitgaaside puhastusseadmete vastupidavuse, pardadiagnostikasüsteemide (OBD), kütusekulu mõõtmise ning sõiduki remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta.

(2) Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, [3] nõuab, et komisjon kehtestaks uue katsemenetluse väikesõidukite heitmeosakeste massi ja arvu kohta.

(3) Nõukogu 27. juuli 1976. aasta direktiiv 76/756/EMÜ mootorsõidukitele ja nende haagistele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta [4] nõuab ohutuse huvides päevatulelaternate kasutamist. Et need seadmed on sõiduki töötamise ajal pidevalt sisse lülitatud, peaks mõõdetavates saasteaine- ja süsinikdioksiidi (CO_2) heitkogustes nende seadmete mõju asjakohaselt kajastuma.

(4) Diiselkütuse tahkete osakeste filtrite omavolilise muutmise või talitluse täieliku lakkamise oht tingib vajaduse diiselkütuse tahkete osakeste filtreid jälgida, olenemata sellest, kas ja kui palju OBD piirnorme ületatakse.

(5) Kuna elektriahelate järelevalve toimub pidevalt, peaks see olema vabastatud pardadiagnostikasüsteemi toimivuskoefitsiendi nõuetest tulenevast andmete esitamise kohustusest.

(6) Kuna sõidusituatsioone, mille vältel saab kasutada ülelaadimisrõhu juhtimissüsteemi seirefunktsiooni või seirefunktsioone, mille puhul on vaja külmkäivitust, esineb harva, on nende seirefunktsioonide jaoks vaja spetsiaalseid toimivusnõudeid.

(7) Tuleks ühtlustada statistilised tingimused, mille alusel hinnatakse üldjuhul toimivuskoefitsiendi järgimist.

[1] ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.
[2] ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.
[3] ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.
[4] EÜT L 262, 27.9.1976, lk 1.

(8) Tuleks täpsemalt kindlaks määrata tingimused, mille alusel selektiivse katalüütilise reduktsiooni (SCR) süsteemi juhi meeldetuletussüsteem aktiveeritakse, kui NO_x-heite seire abil on tuvastatud, et SCR-süsteemi on rikutud.

(9) Tuleks selgitada juhi meeldetuletussüsteemi sisselülitamise registreerimist, et tulevikus oleks võimalik seda teavet sõiduki tehnoseisundi kontrolli käigus kasutada.

(10) Saastekontrolliarvuti kaitset selle omavolilise muutmise vastu peaks olema võimalik innovatsiooni tulemusel tehniliselt parandada.

(11) Andmete salvestamine ja esitamine on kohustusliku pardadiagnostikaseadme oluline osa ja sellest ei tohiks väidetavate puuduste õigustusega loobuda, eriti mitte süstemaatiliselt, kui tootja on valinud teatavad standardid andmevahetuseks pardal asuva ja välisseadme vahel.

(12) Et tagada sõidukite remondi- ja hooldusteabeteenuste turul tõhusat konkurentsi ning et selgitada, et selle teabe alla kuulub ka teave, mida tuleb anda teistele sõltumatutele ettevõtjatele peale remonditöökodade, tagamaks, et sõltumatu sõidukite remondi- ja hoolduse turg tervikuna saaks konkureerida volitatud edasimüüjatega, olenemata sellest, kas sõiduki tootja annab sellist teavet oma volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele otse, on vaja täiendavalt selgitada määruse (EÜ) nr 715/2007 alusel antava teabe üksikasju.

(13) Kuigi proportsionaalsuse põhimõtteid arvesse võttes ei tohiks sõidukitootjaid sundida koguma kolmandatelt isikutelt andmeid üksikutel sõidukitel tehtud muudatuste kohta üksnes määruse (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusaktide tarbeks, peaksid sõltumatud ettevõtjad remondi- ja hoolduse turu konkurentsivõime tagamiseks saama sõidukiosade kohta samasugust ajakohastatud teavet samal määral nagu saavad volitatud edasimüüjad ja remonditöökojad.

(14) Tööühikud on sõltumatute ettevõtjate jaoks oluline tehniline remondi- ja hooldusteave. Täpsustus, et tööühikud on hõlmatud määruse (EÜ) nr 715/2007 artikliga 6, peaks eeldatavasti andma turuosalistele ärilise kindluse.

(15) Kui sõidukitootjad näevad ette, et remondi- ja hooldusdokumente ei hoita enam sõidukis paberkujul, mida sõidukiomanik saab teha kättesaadavaks ka sõltumatutele remonditöökodadele, et nood saaksid sinna teha sissekandeid tehtud remondi- ja hooldustööde kohta, vaid sõidukitootja keskses andmebaasis, siis peavad need dokumendid sõidukiomanike nõusolekul olema kättesaadavad ka sõltumatule remonditöökojale, et ta saaks tehtud töid jätkuvalt täielikult dokumenteerida ja et sõiduki omanikel oleks kõigi nende tööde kohta üksainus dokument.

(16) Sõidukite juhtseadiste ümberprogrammeerimine ning sõidukitootjate ja sõltumatute ettevõtjate vaheline andmevahetus peaks toimuma paindlikumalt, et võimaldada uuenduste tegemist ning kulusid kokku hoida.

(17) Tuleks tagada, et sõidukid, mis on saanud tüübikinnituse asjakohase Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) määruse kohaselt, mis sisaldab heitkoguste kohta samaväärseid nõudeid nagu määrus (EÜ) nr 715/2007 ja määrus (EÜ) nr 692/2008, ning mis vastavad nimetatud määruste nõuetele teabe kättesaadavuse osas, saaksid määruse (EÜ) nr 715/2007 alusel tüübikinnituse ilma halduskoormuseta.

(18) Kuna praegu ei ole ühist struktureeritud menetlust sõidukiosade andmete vahetamiseks sõidukitootjate ja sõltumatute ettevõtjate vahel, on asjakohane töötada välja sellise andmevahetuse põhimõtted. Euroopa Standardiseerimise Komitee (CEN) peaks niisuguse tulevase vahetatavate andmete formaati käsitleva struktureeritud menetluse välja töötama ametliku standardina; selleks CENile antud volitustes ei kirjutata ette, kuivõrd detailne see standard peaks olema. Eelkõige peaks CENi töös kajastuma ühtviisi nii sõidukitootjate kui ka sõltumatute ettevõtjate huvid ja vajadused ning uurida tuleks ka selliseid lahendusi nagu avatud andmevormingud, mida kirjeldatakse täpselt piiritletud metaandmetega, et hõlbustada olemasolevate infotehnoloogiliste infrastruktuuride kaasamist.

(19) Määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 692/2008 tuleks seetõttu vastavalt muuta.

(20) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 715/2007 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõikes 1 viidatud andmete hulka kuuluvad:

a) ühetähenduslik sõiduki valmistajatehase tähis;

b) teeninduskäsiraamatud koos remondi- ja hooldusdokumentidega;

c) tehnilised käsiraamatud;

d) komponentide ja diagnostika andmed (näiteks mõõtmiste minimaalsed ja maksimaalsed teoreetilised väärtused);

e) elektriskeemid;

f) diagnostilised veakoodid (sealhulgas tootjate erikoodid);

g) sõiduki tüübi suhtes kohaldatav tarkvara kalibreerimise identifitseerimisnumber;

h) teave omandiõigusega kaitstud vahendite ja seadmete kohta ning nende kaudu esitatav teave;

i) varasemad andmed ja kahepoolse järelevalve ja katsetuste andmed ja

j) remondi- ja hooldusülesannete standardsed tööühikud või ajavahemikud, kui tootja need kas otse või kolmanda isiku kaudu volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele kättesaadavaks teeb.";

b) artikli lõppu lisatakse lõige 8 järgmiselt:

„8. Kui sõiduki remondi- ja hooldusdokumente hoitakse sõiduki tootja või tema esindaja keskandmebaasis, peab sõltumatutel remonditöökodadel, kes on komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 (*) XIV lisa punkti 2.2 kohaselt akrediteeritud ja volitatud, olema neile dokumentidele tasuta juurdepääs ja võimalus sisestada teavet tehtud remondi- ja hooldustööde kohta samadel tingimustel, nagu volitatud remonditöökodadel."

(*) ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.

2) Artikli 7 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Tootjad avaldavad sõidukite remondi- ja hooldusteavet, kaasa arvatud teavet tehinguteenuste kohta, nagu näiteks ümberprogrammeerimine ja tehnoabi, tunni, päeva, kuu ja aasta arvestuses, kusjuures nendele andmetele juurdepääsu tasud sõltuvad ajavahemikust, mille vältel juurdepääsu võimaldatakse. Lisaks ajapiiranguga juurdepääsule võivad tootjad pakkuda tehingupõhist juurdepääsu, mille puhul võetakse tasu tehtud tehingute eest, mitte juurdepääsuks võimaldatud aja eest. Kui tootjad pakuvad mõlemat liiki juurdepääsusüsteeme, valivad sõltumatud remonditöökojad, kas eelistada ajapiiranguga või tehingupõhist juurdepääsusüsteemi."

3) I lisa tabeli 1 märkused 1 ja 2 ning tabeli 2 märkused 1, 2 ja 5 jäetakse välja.

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 692/2008 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõppu lisatakse punkt 33 järgmiselt:

„33. „külmkäivitus" – mootori käivitamine jahutusvedeliku temperatuuril (või samaväärsel temperatuuril) 35 °C või alla selle ning kõige rohkem 7 K üle ümbritseva õhu temperatuuri."

2) Artikli 6 lõike 1 lõppu lisatakse neljas ja viies lõik järgmiselt:

„Vastavad nõuded loetakse täidetuks, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

a) artikli 13 tingimused on täidetud;

b) sõiduk on saanud tüübikinnituse UN/ECE määruse nr 83 muudatuste seeria 06 ja määruse nr 101 muudatuste seeria 01 kohaselt ning survesüütega sõidukite puhul määruse nr 24 III osa muudatuste seeria 03 kohaselt.

Neljandas lõigus viidatud juhul kohaldatakse samuti artikli 14 sätteid."

3) Artikli 10 lõike 1 lõppu lisatakse kolmas ja neljas lõik järgmiselt:

„Vastavad nõuded loetakse täidetuks, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

a) artikli 13 tingimused on täidetud;

b) varusaastetõrjeseadmed on saanud tüübikinnituse UN/ECE määruse nr 103 kohaselt.

Kolmandas lõigus viidatud juhul kohaldatakse samuti artikli 14 sätteid."

4) Artikli 13 lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Käesolevaga luuakse sõidukite andmetele juurdepääsu foorum (edaspidi „foorum").

Foorum arutab, kas juurdepääs andmetele pärsib sõidukivarguste vähendamisel tehtud edusamme, ning annab soovitusi juurdepääsunõuete parandamiseks. Foorum annab eelkõige komisjonile soovitusi menetluse kehtestamiseks, millega akrediteeritud organisatsioonid annavad sõltumatutele ettevõtjatele heakskiidu või volituse juurdepääsuks sõiduki turvaandmetele.

Komisjon võib otsustada foorumi arutelud ja järeldused konfidentsiaalseks jätta."

5) I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI ja XVIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

6) II lisa asendatakse käesoleva määruse II lisas esitatud tekstiga.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas.*

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8. juuni 2011

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

Määruse (EÜ) nr 692/2008 teatavate lisade muudatused

1) I lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkt 2.3.1 asendatakse järgmisega:

„2.3.1. Igal saastekontrolliarvutiga sõidukil peab saama vältida andmete muutmist, välja arvatud tootja poolt lubatud juhul. Tootja annab andmete muutmise loa juhul, kui muutmine on vajalik sõiduki diagnostikaks, hoolduseks, kontrollimiseks, moderniseerimiseks või parandamiseks. Kõik ümberprogrammeeritavad arvutikoodid ja tööparameetrid peavad olema võltsimiskindlad ning vastama 15. märtsi 2001. aasta standardile ISO 15031–7; (SAE J2186 — oktoober 1996). Kõik eemaldatavad kalibreerimismälu kiibid peavad olema isoleermaterjaliga kapseldatud, kaetud pitseeritud ümbrisega või kaitstud elektronalgoritmidega ega tohi olla muudetavad erivahendeid või -protseduure kasutamata. Kaitstud võivad olla ka üksnes need osad, mis on otseselt seotud heitmete kalibreerimise ja sõiduki vargusevastase kaitsega.”

b) Joonis I.2.4 asendatakse järgmisega:

„Joonis I.2.4

Tüübikinnituse andmiseks ja laiendamiseks nõutavad katsed

	Ottomootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid								Diiselmootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid	
	Ühekütuselised				Kahekütuselised (1)			Segakütuselised (1)	Segakütuselised	Ühekütuselised
Etalonkütus	Bensiin (E5)	Veeldatud naftagaas	Maagaas/biometaan	Vesinik	Bensiin (E5)	Bensiin (E5)	Bensiin (E5)	Bensiin (E5)	Diisel (B5)	Diisel (B5)
					Veeldatud naftagaas	Maagaas/biometaan	Vesinik	Etanool (E85)	Biodiisel	
Gaasilised saasteained (1. tüüpi katse)	Jah	Jah	Jah		Jah (mõlemad kütused)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult B5) (2)	Jah
Tahkete osakeste mass ja arv (1. tüüpi katse)	Jah	—	—		Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult B5) (2)	Jah
Heitmed tühikäigul (2. tüüpi katse)	Jah	Jah	Jah		Jah (mõlemad kütused)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (mõlemad kütused)	—	—
Karterist eralduvad heitmed (3. tüüpi katse)	Jah	Jah	Jah		Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (bensiin)	—	—
Kütuseaurud (4. tüüpi katse)	Jah	—	—		Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (bensiin)	—	—
Kulumiskindlus (5. tüüpi katse)	Jah	Jah	Jah		Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (bensiin)	Jah (ainult B5) (2)	Jah
Heitmed madalal temperatuuril (6. tüüpi katse)	Jah	—	—		Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (mõlemad kütused) (3)		
Kasutusel olevate sõidukite vastavus	Jah	Jah	Jah		Jah (mõlemad kütused)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult bensiin) (2)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult B5) (2)	Jah
Pardadiagnostikasüsteem	Jah	Jah	Jah		Jah	Jah	Jah	Jah	Jah	Jah

	Ottomootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid								Diiselmootoriga sõidukid, sealhulgas hübriidsõidukid	
	Ühekütuselised				Kahekütuselised (1)			Segakütuselised (1)	Segakütuselised	Ühekütuselised
CO_2 heitmed ja kütusekulu	Jah	Jah	Jah		Jah (mõlemad kütused)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult bensiin)	Jah (mõlemad kütused)	Jah (ainult B5) (2)	Jah
Heitgaasi suitsusus	—	—	—		—	—	—	—	Jah (ainult B5) (2)	Jah

(1) Kui kahekütuseline ja segakütuseline sõiduk on ühendatud, kohaldatakse mõlemaid katsenõudeid.
(2) See säte on ajutine, edaspidised nõuded biodiisli ja vesiniku suhtes kavandatakse hiljem.
(3) Üksnes bensiinikatse enne määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõikes 6 sätestatud kuupäevi. Alates neist kuupäevadest tehakse katse mõlema kütusega. Kasutatakse IX lisa B jaos kirjeldatud etalonkütust E75."

c) 3. liite punkt 3.4.8 asendatakse järgmisega:

„3.4.8. Sõiduki ühe laadimisega läbitav vahemaa ..... km (vastavalt UN/ECE määruse nr 101 9. lisale)"

d) 4. liite punkt 3.2 asendatakse järgmisega:

„Punktis 3.1 nimetatud veebilehele juurdepääsu tingimused (st juurdepääsu kestus, juurdepääsutasu tunni, päeva, kuu ja aasta arvestuses ning tehingupõhiselt): ....."

e) 6. liites lisatakse tabeli 1 tingmärkide selgitusele järgmine tekst:

„„Euro 5b" heitmestandard = täielikud „Euro 5" heitmenõuded, kaasa arvatud tahkete osakeste mõõtmise muudetud kord ning tahkete osakeste arvu mõõtmisprotseduur standard- ja segakütuseliste sõidukite korral biokütuse heitmekatsetes madalal temperatuuril.

„Euro 6b" heitmestandard = täielikud „Euro 6" heitmenõuded, kaasa arvatud tahkete osakeste mõõtmise muudetud kord ning tahkete osakeste arvu mõõtmisprotseduur standard- ja segakütuseliste sõidukite korral biokütuse heitmekatsetes madalal temperatuuril.

„Euro 5" OBD standardid = „Euro 5" OBD baasstandardid, millest on välja arvatud toimivuskoefitsiendid (IUPR), bensiinimootoriga sõidukite NO_x seire ja tahkete osakeste massi rangemad piirmäärad diiselsõidukitel.

„Euro 6" OBD standardid = täielikud „Euro 6" OBD nõuded."

2) III lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. Kohaldatakse UN/ECE määrust nr 83 4. lisas sätestatud tehnilisi nõudeid punktides 3.2–3.12 kirjeldatud eranditega. Alates määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõike 6 teises lauses sätestatud kuupäevast määratakse tahkete osakeste mass ja osakeste arv UN/ECE määrust nr 83 05. muudatuste seeria 07. täienduse 4.a lisa punktis 6 sätestatud katsemenetluse kohaselt, kasutades vastavalt sama lisa punktides 4.4 ja 4.5 kirjeldatud katseseadmeid."

b) Punkti 3.4 lõppu lisatakse järgmine tekst:

„Etanooli (E75) puhul (C_1 $H_{2,61}$ $O_{0,329}$) d = 0,886 g/l";

c) Punktis 3.8 asuv tabel asendatakse järgmisega:

„Kütus	X
Bensiin (E5)	13,4
Diisel (B5)	13,5
Veeldatud naftagaas	11,9
Maagaas/biometaan	9,5
Etanool (E85)	12,5
Etanool (E75)	12,7"

d) Punkti 3.10 lõppu lisatakse järgmine tekst:

„Q_{THC} = 0,886 etanooli (E75) puhul"

e) Lisa lõppu lisatakse punkt 3.14 järgmises sõnastuses:

„3.14. Alates direktiivi 2008/89/EÜ (*) artiklis 2 sätestatud kuupäevadest peavad sõidukite päevatulelaternad, nagu need on määratletud UN/ECE määruse nr 48 (**) punktis 2, olema katsetsükli ajal sisse lülitatud. Katsetatav sõiduk peab olema varustatud sellise päevatulelaternate süsteemiga, millel on kõigist päevatulelaternasüsteemidest, mida tootja paigaldab tüübikinnituseks esitatud sõidukiga samasse gruppi kuuluvatele sõidukitele, suurim elektrikulu. Tootja esitab tüübikinnitusasutusele sellekohased tehnilised dokumendid.

(*) ELT L 257, 25.9.2008, lk 14.
(**) ELT L 135, 23.5.2008, lk 1."

3) IV lisa 1. liite punkt 2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2. Punktis 5.3.7.3 esitatud aatomsuhteid loetakse järgmiselt:

Hcv = vesiniku ja süsiniku aatomsuhe

— bensiini (E5) puhul 1,89

— veeldatud naftagaasi puhul 2,53

— maagaasi/biometaani puhul 4,0

— etanooli (E85) puhul 2,74

— etanooli (E75) puhul 2,61

Ocv = hapniku ja süsiniku aatomsuhe

— bensiini (E5) puhul 0,016

— veeldatud naftagaasi puhul 0,0

— maagaasi/biometaani puhul 0,0

— etanooli (E85) puhul 0,39

— etanooli (E75) puhul 0,329"

4) VIII lisas asendatakse punkt 2.3 järgmisega:

„2.3. UN/ECE määruse nr 83 punktis 5.3.5.2 osutatud piirnormideks loetakse määruse (EÜ) nr 715/2007 1. lisa tabelis 4 esitatud piirnormid."

5) IX lisa B jao lõpus asendatakse tekst „Etalonkütuse spetsifikatsioon töötatakse välja enne määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 10 lõikes 6 sätestatud kuupäevi" järgmise tabeliga:

„Parameeter	Ühik	Piirmäärad (1)		Katsemeetod (2)
		Miinimum	Maksimum	
Uurimismeetodil määratud oktaaniarv, RON		95	—	EN ISO 5164
Mootorimeetodil määratud oktaaniarv, MON		85	—	EN ISO 5163
Tihedus temperatuuril 15 °C	kg/m^3	katseprotokoll		EN ISO 12185
Aururõhk	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Väävlisisaldus (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oksüdatsiooni stabiilsus	minut	360	—	EN ISO 7536
Olemasolev vaik (lahustiga pestud)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Välimus määratakse välistemperatuuril või temperatuuril 15 °C, olenevalt sellest, kumb on kõrgem		Selge ja läbipaistev, nähtavate hõljuvate ja sadestunud saasteaineteta		Visuaalne kontroll
Etanool ja kõrgemad alkoholid (7)	% v/v	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Kõrgemad alkoholid (C_3–C_8)	% v/v	—	2	
Metanool		—	0,5	
Bensiin (5)	% v/v	ülejäänu		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 (6)		EN 15487 ASTM D 3231
Veesisaldus	% v/v	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parameeter	Ühik	Piirmäärad (1)		Katsemeetod (2)
		Miinimum	Maksimum	
Anorgaaniliste kloriidide sisaldus	mg/l	—	1	ISO 6227 – EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Vaskplaadi korrosioonikatse (3 h 50 °C juures)	hinnang	1. klass		EN ISO 2160
Happesus (väljendatud äädikhappena CH_3COOH)	% m/m		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Süsiniku-vesiniku suhe		katseprotokoll		
Süsiniku-hapniku suhe		katseprotokoll		

(1) Spetsifikatsioonides esitatud väärtused on „tegelikud väärtused". Nende piirväärtuste määramisel on kohaldatud ISO 4259 „Naftatooted. Katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine" tingimusi. Minimaalsete väärtuste määramisel on võetud arvesse 2R positiivset minimaalset erinevust. Maksimum- ja miinimumväärtuse kindlaksmääramisel on minimaalne erinevus 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata kõnealusest protsessist, mis on vajalik statistilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullväärtus juhul, kui ettenähtud maksimumväärtus on 2R, ning keskmine väärtus maksimaalsete ja minimaalsete piirväärtuste esitamiseks. Kui on vaja selgitada kütuse vastavust spetsifikatsioonide nõuetele, tuleks rakendada ISO 4259 tingimusi.

(2) Vaidluste korral kasutatakse vaidluste lahendamise menetlusi ja katsemeetodi täpsusel põhinevat tulemuste tõlgendamist, mida on kirjeldatud EN ISO 4259 standardis.

(3) Kui tekib siseriiklik vaidlus väävlisisalduse üle, tuginetakse EN ISO 20846 või EN ISO 20884 sätetele sarnaselt EN 228 siseriikliku lisa viitele.

(4) Katseprotokollis märgitakse ära 6. tüüpi katses kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

(5) Pliivaba bensiini sisalduse saab kindlaks määrata, kui võtta 100 ja lahutada sellest vee ja alkoholide sisaldus.

(6) Etalonkütusele ei tohi taotluslikult lisada fosforit, rauda, mangaani või pliid sisaldavaid ühendeid.

(7) Ainus hapnikuga küllastunud aine, mida võib etalonkütusele taotluslikult lisada, on EN 15376 spetsifikatsioonile vastav etanool."

6) XI lisa muudetakse järgmiselt.

a) Lisa lõppu lisatakse punkt 2.14 järgmises sõnastuses:

„2.14. Alates 1. septembrist 2011 tuleb UN/ECE määruse nr 83 11. lisa punkti 3.3.5 sätetest kõrvale kaldudes eraldi üksusena paigaldatud või kombineeritud saastekontrolliseadmesse sisse ehitatud tahkete osakeste püüduri puhul alati jälgida vähemalt, et see ei lakkaks täielikult talitlemast ning et seda välja ei võetaks, juhul kui viimase tulemuseks oleks kehtivate saastepiirnormide ületamine. Samuti jälgitakse, et sellel ei esineks rikkeid, mille tulemusena ületataks kehtivaid OBD piirnorme."

b) Punkt 3.3 asendatakse järgmisega:

„3.3. Tüübikinnitusasutus ei rahulda puudustega seadme tüübikinnitustaotlust, kui nõutav seadme ettenähtud seirefunktsioon või seadme andmete kohustuslik salvestus- ja esitusfunktsioon täielikult puudub."

c) 1. liidet muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3.1.7 ja 3.1.8 asendatakse järgmistega:

„3.1.7. Tootja peab tüübikinnitusasutusele ja taotluse korral ka komisjonile tõendama, et need statistilised tingimused on kõikide seirefunktsioonide puhul, mille andmeid OBD-süsteem peab edastama vastavalt käesoleva liite punktile 3.6, täidetud hiljemalt 18 kuud pärast seda, kui turule lastakse esimene konkreetse OBD-tüüpkonna IUPR-iga sõidukitüüp, ning seejärel iga 18 kuu järel. Selleks kasutatakse OBD-tüüpkondade puhul, mida on liidus registreeritud rohkem kui 1 000 korral ning mille suhtes kehtib proovivõtuajal proovide võtmise nõue, II lisas kirjeldatud menetlust, ilma et see kahjustaks käesoleva liite punkti 3.1.9 sätete kohaldamist.

Lisaks II lisas sätestatud nõuetele ja olenemata II lisa punktis 2 kirjeldatud kontrolli tulemustest, kontrollib tüübikinnitust väljastav asutus sobiva arvu pisteliselt valitud näidiste puhul vastavust II lisa 1. liites kirjeldatud toimivusnõuetele. „Sobiv arv pisteliselt valitud näidiseid" tähendab, et see meede peab avaldama hoiatavat mõju, et käesoleva lisa punkti 3 nõudeid ei jäetaks täitmata või et kontrolli käigus ei esitataks muudetud, ebatüüpilisi või valeandmeid. Kui ükski eritingimus ei kehti ja kui tüübikinnitusasutus saab seda tõestada, loetakse, et selle nõude täitmiseks piisab 5 % tüübikinnituse saanud OBD-tüüpkondade pistelisest vastavuskontrollist. Selleks võib tüübikinnitusasutus jõuda

tootjaga kokkuleppele, kuidas vähendada konkreetse OBD-tüüpkonna kahekordset katsetamist, tingimusel, et selline korraldus ei vähenda hoiatavat mõju, mida tüübikinnitusasutuse enda vastavuskontroll peaks avaldama käesoleva lisa punkti 3 nõuete täitmata jätmise puhuks. Kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolliks võib kasutada liikmesriikide poolt järelevalveprogrammide vältel kogutud andmeid. Taotluse korral edastavad tüübikinnitusasutused komisjonile ja teistele tüübikinnitusasutustele andmed tehtud kontrollide ja pisteliste vastavuskontrollide kohta, sh metoodika, mille kohaselt on valitud pistelise vastavuskontrolli juhud.

3.1.8. Tootja peab kogu sõidukite katsevalimi kohta esitama asjakohastele asutustele kõik toimivusandmed, mida OBD-süsteem peab käesoleva liite punkti 3.6 kohaselt edastama, koos katsetatava sõiduki identifitseerimisandmetega ja toodetavate sõidukite hulgast katsetatavate sõidukite valimise metoodikaga. Taotluse korral teeb tüübikinnitust väljastav asutus need andmed ja statistilise hindamise tulemused kättesaadavaks komisjonile ja teistele tüübikinnitusasutustele.";

ii) liite lõppu lisatakse punkt 3.1.10 järgmises sõnastuses:

„3.1.10. Punkti 3.1.6 nõuete täitmata jätmine, mis tehakse kindlaks punktides 3.1.7 ja 3.1.9 kirjeldatud katsetega, loetakse rikkumiseks, mille suhtes kehtivad määruse (EÜ) nr 715/2007 artiklis 13 sätestatud karistused. See viide ei piira selliste karistuste kohaldamist muude määruse (EÜ) nr 715/2007 või käesoleva määruse sätete rikkumiste suhtes, mille puhul ei ole sõnaselgelt viidatud määruse (EÜ) nr 715/2007 artiklile 13.";

iii) liite punkti 3.3.2 lõppu lisatakse alapunktid e ja f järgmises sõnastuses:

„e) ilma et see piiraks muude seirefunktsioonide nimetajate suurendamise nõudeid, suurendatakse järgmiste komponentide seirefunktsioonide puhul nimetajat üksnes juhul, kui sõidutsüklit on alustatud külmkäivitusega:

i) vedeliku (õli, jahutusvedeliku, kütuse, SCR-reaktiivi) temperatuuri andurid;

ii) puhta õhu (ümbritseva õhu, sisselaskeõhu, ülelaadimisõhu, sisselaskekollektori) temperatuuri andurid;

iii) heitgaaside (heitgaasitagastuse/-jahutuse, heitgaaside turboülelaaduri, katalüsaatori) temperatuuri andurid;

f) ülelaadimisrõhu juhtimissüsteemi seirefunktsioonide nimetajaid suurendatakse, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

i) on täidetud üldnimetajaga seotud tingimused;

ii) ülelaadimisrõhu juhtimissüsteem on aktiivne 15 sekundit või kauem.";

iv) punkt 3.6.2 asendatakse järgmisega:

„3.6.2. Konkreetsete komponentide või süsteemide puhul, millel on mitu seirefunktsiooni, mille andmed tuleb käesoleva punkti kohaselt esitada (nt 1. ploki hapnikuanduritel võib olla anduri reaktsiooni või muude omaduste seireks mitu seirefunktsiooni), registreerib OBD-süsteem eraldi iga konkreetse seirefunktsiooni lugejad ja nimetajad, välja arvatud lühise või avaahelaga seotud rikete seirefunktsioonide puhul, ning edastab üksnes selle konkreetse seireseadme vastava lugeja ja nimetaja, mille arvude suhe on väikseim. Kui kahel või enamal konkreetsel seirefunktsioonil on sama suhe, edastatakse konkreetse komponendi kohta selle konkreetse seirefunktsiooni vastav lugeja ja nimetaja, mille nimetaja on suurim."

7) XII lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. UN/ECE määruse nr 101 punkti 5.2.4 loetakse järgmiselt:

(1) tihedus: mõõdetakse katsekütuses ISO 3675 või samaväärse meetodi kohaselt. Bensiini, diisli, biodiisli ja etanooli (E85 ja E75) puhul kasutatakse temperatuuril 15 °C mõõdetud tihedust; veeldatud naftagaasi ja maagaasi/biometaani puhul kasutatakse järgmisi etalontihedusi:

veeldatud naftagaas: 0,538 kg/l,

maagaas: 0,654 kg/m^3 ([3]);

(2) vesiniku, süsiniku ja hapniku suhe: kasutatakse kindlaksmääratud väärtuseid, milleks on:

bensiini puhul $C_1H_{1,89}O_{0,016}$,

diislikütuse puhul $C_1H_{1,86}O_{0,005}$,

veeldatud naftagaasi (LPG) puhul $C_1H_{2,525}$,

maagaasi ja biometaani puhul CH_4,

etanooli (E85) puhul $C_1H_{2,74}O_{0,385}$,

etanooli (E75) puhul $C_1\ H_{2,61}\ O_{0,329}$.";

b) lisa lõppu lisatakse punkt 3.5 järgmises sõnastuses:

„3.5. Katsetsükli ajal, mille käigus määratakse sõiduki CO_2 heitkogus ja kütusekulu, kohaldatakse III lisa punkti 3.14 sätteid."

8) XIV lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti 2.1 lõppu lisatakse järgmine tekst:

„Teave kõigi sõidukiosade kohta, millega sõiduki tootja on varustanud sõiduki, mis kannab tehasetähist (VIN) ja on identifitseeritav muude tunnuste alusel, nagu telgede pikivahe, mootori väljund, viimistluse tase või lisavarustus, ning mida võib asendada varuosadega, mida sõiduki tootja pakub oma volitatud remonditöökodadele või edasimüüjatele või kolmandatele isikutele viitega originaalvarustuse osanumbrile, tehakse kättesaadavaks andmebaasis, millele on ka sõltumatutel ettevõtjatel kerge ligi pääseda.

See andmebaas sisaldab VIN-tähist, originaalvarustuse osanumbreid, originaalvarustuse osade nimetusi, kehtivusnäitajaid (kehtivuse algus- ja lõppkuupäev), paigaldusnäitajaid ja vajaduse korral konstruktsiooniomadusi.

Andmebaasis sisalduvat teavet ajakohastatakse korrapäraselt. Ajakohastatakse eelkõige teave kõigi muudatuste kohta, mis on üksikule sõidukile tehtud pärast tootmist, kui see teave on volitatud edasimüüjatele kättesaadav."

b) Punktid 2.2 ja 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.2. Juurdepääs sõiduki turvaandmetele, mida kasutavad volitatud edasimüüjad ja remonditöökojad, tehakse sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks järgmiste nõuete kohaselt turvatehnoloogiaga kaitstuna:

i) andmete vahetamisel tagatakse konfidentsiaalsus, terviklikkus ja kaitse kopeerimise eest;

ii) kasutatakse standardit https//SSL-TLS (RFC4346);

iii) sõltumatute ettevõtjate ja tootjate vastastikuseks autentimiseks kasutatakse standardi ISO 20828 kohaseid turvasertifikaate;

iv) sõltumatu ettevõtja privaatvõtit kaitstakse turvariistvara abil.

Artikli 13 lõikes 9 sätestatud sõidukite andmetele juurdepääsu foorum määrab kindlaks tehnika arengule vastavad parameetrid, mille kohaselt neid nõudeid täidetakse.

Selleks peab sõltumatu ettevõtja saama heakskiidu või volituse dokumentide alusel, mis tõendavad, et nad tegelevad õiguspärase majandustegevusega ega ole vastavasisulistes kuritegudes süüdi mõistetud.

2.3. Pärast 31. augustit 2010 toodetud sõidukite juhtseadised programmeeritakse ümber kas ISO 22900 või SAE J2534 kohaselt, olenemata tüübikinnituse kuupäevast. Et tagada standardile ISO 22900 või SAE J2534 vastava tootjaspetsiifilise rakenduse ja andmesideliidese ühilduvus, võimaldab tootja kas sõltumatult välja töötatud andmesideliideste valideerimist või annab teavet ja laenab spetsiaalset riistvara, mida andmesideliidese tootja vajab, et toode ise valideerida. Sellise valideerimise või teabe ja riistvara tasude suhtes kehtivad määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 7 lõike 1 tingimused.

Sõidukite puhul, mis on toodetud enne 1. septembrit 2010, võib tootja pakkuda kas täielikku ümberprogrammeerimist vastavalt standardile ISO 22900 või SAE J2534, või ümberprogrammeerimist omaenda omandiõigusega kaitstud töövahendi müügi või rendi kaudu. Viimati nimetatud juhul peab sõltumatutel remonditöökodadel olema juurdepääs sellele töövahendile mittediskrimineerival, kiirel ja proportsionaalsel viisil ning vahend peab olema kättesaadav kasutuskõlblikus vormis. Sellise töövahendi kasutustasude suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 7 sätteid."

c) Punkt 2.8 asendatakse järgmisega:

„2.8. Tootjad kehtestavad mõistliku ja proportsionaalse juurdepääsutasu oma remondi- ja hooldusteabe veebilehele tunni, päeva, kuu ja aasta arvestuses ning iga tehingu pealt."

9) XVI lisa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti 6.2 lõppu lisatakse järgmine tekst:

„Käesoleva punkti kohaldamisel eeldatakse, et selliseid juhtusid tuleb ette, kui ületatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 osutatud NO_x heite piirnorm, mis on korrutatud koefitsiendiga 1,5. Erandina eeldatakse sõidukite puhul, mis on saanud tüübikinnituse seoses käesoleva määruse XI lisa punktis 2.3.2 sätestatud ajutiste „Euro 6" piirnormidega, et selliseid juhtusid tuleb ette, kui määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 2 sätestatud NO_x heite piirnorm ületatakse 100 mg võrra või rohkem. Nende nõuete täitmise tõendamiseks tehtava katse käigus ei tohi NO_x heide ületada esimeses ja teises lauses osutatud väärtusi rohkem kui 20 %."

b) Punkt 7.1 asendatakse järgmisega:

„7.1. Kui on viidatud käesolevale punktile, tuleb salvestada kustutamatu parameetritähis (PID), mis tähistab meeldetuletussüsteemi käivitamise põhjust ja pärast meeldetuletussüsteemi käivitamist läbitud teepikkust. Sõiduk säilitab PID kirjet kuni vähemalt 800 päeva möödumiseni või 30 000 km läbimiseni. PID peab olema tavalise skanneriga kättesaadav standardse diagnostikaliidese jadapordi kaudu vastavalt UN/ECE määruse nr 83 11. lisa 1. liite punktile 6.5.3.1 ja käesoleva määruse XI lisa 1. liite punktile 2.5. Alates artiklis 17 osutatud kuupäevadest seotakse PID kirjes salvestatud teave sõiduki kumuleeruva kasutusajaga, mille jooksul andmed on tekkinud, täpsusega, mis ei tohi olla vähem kui 300 päeva või 10 000 km."

10) XVIII lisa punkt 3.4.8 asendatakse järgmisega:

„3.4.8. Sõiduki ühe laadimisega läbitav vahemaa ..... km (vastavalt UN/ECE määruse nr 101 9. lisale)."

II LISA

„II LISA

KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE VASTAVUS NÕUETELE

1. Sissejuhatus

1.1. Käesoleva lisaga nähakse ette käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud kasutusel olevate sõidukite summutitoru heitgaaside nõuded ning OBD (sh $IUPR_M$) vastavusnõuded.

2. Kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine

2.1. Tüübikinnitusasutus kontrollib kasutusel olevate sõidukite vastavust tootja asjassepuutuvat teavet aluseks võttes ja samade menetluste abil, mis on seoses toodangu vastavusega sätestatud direktiivi 2007/46/EMÜ artikli 12 lõigetes 1 ja 2 ning kõnealuse direktiivi X lisa punktides 1 ja 2. Tootja esitatavatele kasutusel olevate sõidukite vastavusaruannetele võib lisada tüübikinnitusasutuse andmed ja liikmesriigi järelevalveandmed.

2.2. Kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli menetlust kirjeldab käesoleva lisa 2. liite punktis 9 esitatud joonis ning UN/ECE määruse nr 83 4. liite joonis 4/2 (ainult summutitoru heitgaaside puhul). Kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli protsessi on kirjeldatud käesoleva lisa 3. liites.

2.3. Koos tüübikinnitusasutuse taotlusel esitatavate kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli andmetega esitab tootja tüübikinnitusasutusele aruande garantiinõuete, teostatud garantiiremondi ning hoolduse käigus registreeritud OBD-seadmete rikete kohta, koostades selle tüübikinnituse andmisel kokku lepitud vormingus. Andmed peavad sisaldama andmeid heitmetega seotud osade rikete esinemissageduse kohta ja rikete kirjeldust. Aruanded esitatakse käesoleva määruse artikli 9 lõikes 4 sätestatud ajavahemiku jooksul iga sõidukimudeli kohta vähemalt üks kord aastas.

2.4. **Kasutusel oleva tüüpkonna parameetrid seoses summutitoru heitgaasidega**

Kasutusel olevat tüüpkonda võib määratleda põhiliste konstruktsiooniparameetrite alusel, mis peavad olema kõigil tüüpkonna sõidukitel ühised. Vastavalt sellele võib lugeda samasse kasutusel olevasse tüüpkonda kuuluvaiks neid sõidukitüüpe, millel vähemalt järgmised parameetrid on ühesugused või lubatud hälbe piires:

2.4.1. põlemisprotsess (kahetaktiline, neljataktiline, rootortsükkel);

2.4.2. silindrite arv;

2.4.3. silindriploki konfiguratsioon (reas-, V-, täht-, lamamootor või muu. Silindrite kalle ja suund ei ole olulised);

2.4.4. mootori kütusetoite viis (nt kaud- või otsesissepritse);

2.4.5. jahutussüsteemi tüüp (õhk-, vesi- või õlijahutus);

2.4.6. õhu sissevõtu viis (ülelaadimiseta, ülelaadimisega mootor);

2.4.7. mootorikütus (bensiin, diislikütus, maagaas, veeldatud naftagaas vms). Kui üks kütus on ühine, võib kahekütuselised sõidukid arvata ühekütuselistega samasse rühma;

2.4.8. katalüüsmuunduri tüüp (kolmeastmeline katalüsaator, lahja NO_x püüdur, SCR, lahja NO_x katalüsaator vms);

2.4.9. tahkete osakeste püüduri olemasolu (olemas või puudub);

2.4.10. heitgaasitagastus (heitgaasitagastusega või ilma, jahutusega või ilma) ning

2.4.11. silindrimaht tüüpkonna võimsaimast mootorist kuni 30 % väiksem.

2.5. **Teabele esitatavad nõuded**

Tüübikinnitusasutus kontrollib kasutusel olevate sõidukite vastavust tootjalt saadud teabe põhjal. See teave peab sisaldama eelkõige järgmist:

2.5.1. tootja nimi ja aadress;

2.5.2. tootja teatises märgitud piirkondades volitatud esindaja nimi, aadress, telefoni- ja faksinumbrid ning e-posti aadress;

2.5.3. tootja teatises märgitud sõidukite mudeli(te) nimetus(ed);

2.5.4. vajaduse korral tootja teatises esitatud sõidukitüüpide nimekiri, s.o summutitoru heitgaaside puhul kasutusel oleva tüüpkonna grupp vastavalt punktile 2.4 ning OBD ja $IUPR_M$ puhul OBD tüüpkond vastavalt XI lisa 2. liitele;

2.5.5. tüüpkonda kuuluvate sõidukitüüpide puhul kasutatav tehasetähise (VIN) kood (VIN-prefiks);

2.5.6. tüüpkonda kuuluvate sõidukitüüpide puhul antud tüübikinnituste numbrid, sealhulgas vajaduse korral kõigi laienduste ja rakendusala kinnituste/tühistamiste (ümberehitamiste) numbrid;

2.5.7. tootja teatises märgitud sõidukite tüübikinnituste laienduste ja rakendusala kinnituste/tühistamiste üksikasjad (tüübikinnitusasutuse nõudmisel);

2.5.8. tootja teatises märgitud andmete kogumise aeg;

2.5.9. tootja teatisega hõlmatud sõidukite tootmise ajavahemik (nt 2007. kalendriaasta jooksul toodetud sõidukid);

2.5.10. tootjapoolne kasutusel olevate sõidukite vastavuskontroll, kaasa arvatud:

i) sõiduki asukoha kindlakstegemise viis;

ii) sõiduki valimisse võtmise ja valimist väljajätmise kriteeriumid;

iii) programmi raames kasutatavate katsete liigid ja menetlused;

iv) tootjapoolsed tüüpkonna rühma võtmise/rühmast väljajätmise kriteeriumid;

v) geograafiline piirkond, kus tootja on teavet kogunud;

vi) kasutatud valimi maht ja valimivõtu kava;

2.5.11. kasutusel olevate sõidukite tootjapoolse vastavusmenetluse tulemused, sealhulgas:

i) programmi kaasatud (katsetatud või katsetamata) sõidukite identifitseerimine. Identifitseerimiseks tuleb esitada muu hulgas järgmised andmed:

— mudeli nimetus,

— tehasetähis (VIN),

— sõiduki registreerimisnumber,

— valmistamiskuupäev,

— kasutuspiirkond (kui see on teada),

— paigaldatud rehvid (ainult summutitoru heitgaaside puhul);

ii) sõiduki valimist väljajätmise põhjus(ed);

iii) iga valimisse kuuluva sõiduki kasutuslugu (kaasa arvatud ümberehitamised);

iv) iga valimisse kuuluva sõiduki remondilugu (kui see on teada);

v) katseandmed, sealhulgas:

— katse/allalaadimise kuupäev,

— katse/allalaadimise toimumiskoht,

— läbisõidumõõdiku näit;

vi) katseandmed üksnes summutitoru heitgaaside puhul:

— katsetamisel kasutatud kütuse (etalonkütus või müügil olev kütus) spetsifikatsioon,

— katsetingimused (temperatuur, niiskus, dünamomeetri inertsiaalmass),

— dünamomeetri seadistus (nt võimsuse seadistus),

— katsetulemused (vähemalt kolme sõiduki puhul iga tüüpkonna kohta);

vii) Katseandmed üksnes $IUPR_M$ puhul:

— kõik sõidukist alla laaditud nõutavad andmed,

— iga seirefunktsiooni kohta, mille kohta andmeid esitatakse, selle toimivuskoefitsient $IUPR_M$;

2.5.12. OBD-seadme registreeritud näidud;

2.5.13. $IUPR_M$ valimivõtu kohta järgmine teave:

— kõikide valimisse võetud sõidukite keskmine $IUPR_M$ iga seirefunktsiooni kohta vastavalt XI lisa 1. liite punktidele 3.1.4 ja 3.1.5;

— valimisse võetud sõidukite protsent, mille $IUPR_M$ on vähemalt võrdne selle seirefunktsiooni jaoks kehtiva miinimumväärtusega vastavalt XI lisa 1. liite punktidele 3.1.4 ja 3.1.5.

3. Kasutusel olevate sõidukite valimine vastavuskontrolliks

3.1. Tootja kogutud teave peab olema piisavalt põhjalik, tagamaks, et kasutusel olevate sõidukite tööd saaks hinnata tavapärastes kasutustingimustes. Tootja peab võtma valimi vähemalt kahest liikmesriigist, kus sõidukite kasutustingimused on märkimisväärselt erinevad (välja arvatud juhul, kui sõidukeid müüakse ainult ühes liikmesriigis). Nende liikmesriikide valimisel võetakse arvesse selliseid tegureid nagu kütuste erinevused, keskmised maanteesõidukiirused ning linnas ja linnast väljas sõitmise suhe.

OBD $IUPR_M$ katsete jaoks võetakse valimisse ainult sõidukid, mis vastavad 1. liite punkti 2.2.1 kriteeriumidele.

3.2. Sõidukivalimi jaoks liikmesriike valides võib tootja valida sõidukeid ühest liikmesriigist, mida peetakse eriti tüüpiliseks. Sel juhul peab tootja tüübikinnituse andnud asutusele tõendama, et valim on tüüpiline (nt võetud turult, kus selle sõidukitüüpkonna aastane läbimüük on liidu suurim). Kui mõne sõidukitüüpkonna puhul on vaja punkti 3.5 kohaselt katsetada mitut valimit, tuleb teise ja kolmandasse valimisse valida sõidukid, mis esindavad teistsuguseid kasutustingimusi kui esimesse valimisse võetud sõidukid.

3.3. Heitmekatseid võib teha uurimisüksuses, mis asub muul turul või muus piirkonnas kui see, kust sõidukid pärinevad.

3.4. Tootja peab kasutusel olevate sõidukite summutitoru heitgaaside vastavuskontrolli teostama pidevalt ja nii, et see peegeldaks kehtivate sõidukitüüpide tootmistsüklit konkreetse kasutusel oleva sõidukitüüpkonna piires. Vaheaeg kasutusel olevate sõidukite kahe vastavuskontrolli vahel ei tohi ületada 18 kuud. Tüübikinnituse laienduse alla kuuluvatel sõidukitel, mille puhul heitmekatseid ei nõutud, võib seda aega pikendada 24 kuuni.

3.5. **Valimi suurus**

3.5.1. Kui rakendatakse 2. liites sätestatud statistilist menetlust (s.o summutitoru heitgaaside puhul), sõltub valimite arv kasutusel oleva tüüpkonna aastasest müügimahust liidus vastavalt järgmisele tabelile:

Registreerimisi ELis — kalendriaastas (summutitoru heitgaaside katsete puhul) — IUPR-ga OBD tüüpkonda kuuluvate sõidukite registreerimisi proovivõtuperioodil	Valimite arv
Kuni 100 000	1
100 001 – 200 000	2
üle 200 000	3

3.5.2. IUPR puhul on võetavate valimite arv sätestatud punkti 3.5.1 tabelis ning selle aluseks on OBD-tüüpkonna sõidukite arv, mis on saanud tüübikinnituse IUPR-iga (mille kohta tuleb võtta valim).

OBD-tüüpkonna esimesel valimivõtuperioodil kuuluvad valimivõtukohustuse alla kõik tüüpkonna sõidukitüübid, mis on saanud tüübikinnituse IUPR-iga. Edaspidistel valimivõtuperioodidel on valimivõtukohustuslikud ainult sõidukitüübid, mida ei ole varem katsetatud või mis on saanud heitmetega seoses tüübikinnituse, mida on pärast eelmise valimivõtuperioodi lõppu laiendatud.

Tüüpkondade puhul, millel on valimivõtuperioodi jooksul ELis vähem kui 5 000 registreerimist, mille puhul kehtib valimivõtu kohustus, peab ühes valimis olema minimaalselt kuus sõidukit. Kõikide teiste tüüpkondade puhul peab ühes valimis olema minimaalselt viisteist sõidukit.

Iga valim peab olema müügimudeli suhtes piisavalt tüüpiline, st seal peavad olema esindatud vähemalt suure müügimahuga sõidukitüübid (≥ 20 % kogu tüüpkonnast).

4. Tüübikinnitusasutus peab punktis 2 nimetatud kontrollimise põhjal vastu võtma ühe alljärgnevatest otsustest või meetmetest:

a) otsustama, et asjaomase sõidukitüüpi esindavate kasutusel olevate sõidukite või kasutusel oleva tüüpkonna või OBD-tüüpkonna vastavus on nõuetekohane ja edasisi meetmeid ei ole vaja võtta;

b) otsustama, et tootja poolt esitatud andmed on otsuse tegemiseks ebapiisavad, ja nõudma tootjalt lisateavet või täiendavaid katseandmeid;

c) otsustama, et tüübikinnitusasutuse andmeid või liikmesriikide järelevalveandmeid silmas pidades on tootja poolt esitatud andmed otsuse tegemiseks ebapiisavad, ning nõudma tootjalt lisateavet või täiendavaid katseandmeid;

d) otsustama, et kasutusel olevasse tüüpkonda või OBD-tüüpkonda kuuluva kasutusel oleva sõidukitüübi vastavus ei ole nõuetekohane, ning algatama sõidukitüübi või OBD-tüüpkonna katsetamise vastavalt 1. liitele.

Kui $IUPR_M$ kontrolli kohaselt on 1. liite punkti 6.1.2 alapunkti a või b katsenõuded valimisse kuuluvate sõidukite puhul täidetud, peab tüübikinnitusasutus võtma käesoleva punkti alapunktis d kirjeldatud meetmed.

4.1. Kui selleks, et kontrollida saastetõrjeseadmete vastavust sõiduki kasutuseloleku ajal kehtivatele töötamisnõuetele, peetakse vajalikuks 1. tüüpi katset, siis kasutatakse sellekohastes katsetes 2. liites määratletud statistilistele kriteeriumidele vastavat menetlust.

4.2. Tüübikinnitusasutus valib koostöös tootjaga sõidukite valimi, mis koosneb piisava arvu kilomeetreid läbinud sõidukitest ning mille puhul on võimalik usutavalt tõendada, et sõidukeid on kasutatud tavapärastes tingimustes. Tootjaga konsulteeritakse sõidukite valiku üle valimis ning talle antakse võimalus osaleda sõidukite vastavust kinnitavas kontrollimises.

4.3. Tootjal on õigus tüübikinnitusasutuse järelevalve all teha selliste piirväärtusi ületava heidete tasemega sõidukite kontrollimisi, sealhulgas ka destruktiivset laadi kontrollimisi, et kindlaks teha vastavuse halvenemise võimalikud põhjused, mida ei saa omistada tootjale (näiteks pliisisaldusega bensiini kasutamine enne katsetamiskuupäeva). Kui sellised põhjused leiavad kontrollimistel kinnitust, siis jäetakse vastavad katsetulemused vastavuse kontrollimisel arvesse võtmata.

1. liide

Kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine

1. SISSEJUHATUS

1.1. Käesolevas liites kehtestatakse 4. punktis nimetatud kriteeriumid seoses sõidukite valikuga katsetamiseks ning kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli meetodid.

2. VALIKUKRITEERIUMID

Valitud sõiduki aktsepteerimise kriteeriumid on summutitoru heitgaaside puhul määratletud punktides 2.1–2.8 ning $IUPR_M$ puhul punktides 2.1–2.5.

2.1. Sõiduk peab kuuluma käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud sõidukitüüpi ning sellel peab olema direktiivi 2007/46/EÜ kohane vastavussertifikaat. $IUPR_M$ kontrolliks peab sõidukil olema OBD standardile „Euro 5+" „Euro 6- ja IUPR" või uuematele standarditele vastav tüübikinnitus. Sõiduk peab olema registreeritud ja olnud liidus kasutusel.

2.2. Sõiduk peab olema läbinud vähemalt 15 000 km või kasutusel olnud vähemalt kuus kuud, olenevalt sellest, kumb on hilisem, kuid mitte üle 100 000 või viie aasta, olenevalt sellest, kumb on varasem.

2.2.1. $IUPR_M$ kontrolliks võetakse valimisse ainult sõidukid, mis vastavad järgmistele tingimustele:

a) neil on kogunenud piisaval hulgal sõidukikasutusandmeid, et seirefunktsiooni saaks testida.

Seirefunktsioonide puhul, mis peavad vastama seirefunktsiooni toimivusnõuetele ning salvestus- ja esitusnõuetele vastavalt XI lisa 1. liite punktile 3.6.1, tähendab piisav hulk sõidukikasutusandmeid, et nimetaja vastab allpool sätestatud kriteeriumile. Katsetatava seirefunktsiooni puhul peab nimetaja, nagu see on määratletud XI lisa 1. liite punktides 3.3 ja 3.5, võrduma vähemalt ühega järgmistest väärtustest:

i) 75, kui tegemist on kütuseaurude süsteemi seirefunktsioonide, lisaõhusüsteemi seirefunktsioonide ja selliste seirefunktsioonidega, mis kasutavad nimetajat, mida suurendatakse vastavalt XI lisa 1. liite punkti 3.3.2 alapunktile a, b või c (nt külmkäivituse seirefunktsioon, õhukonditsioneeride seirefunktsioon jmt), või

ii) 25, kui tegemist on tahkete osakeste filtri seirefunktsioonide ja oksüdatsioonikatalüsaatori seirefunktsioonidega, mis kasutavad nimetajat, mida suurendatakse vastavalt lisa 1. liite punkti 3.3.2 alapunktile d, või

iii) 150, kui tegemist on katalüsaatori, hapnikuanduri, heitgaasitagastuse, gaasijaotusfaaside muutmise süsteemi ja kõigi muude komponentide seirefunktsioonidega;

b) neid ei ole omavoliliselt muudetud, neid pole täiendatud lisavarustusega ega paigaldatud teisendosi, mille tulemusena OBD süsteem ei vastaks enam XI lisa nõuetele.

2.3. Sõidukil peab olema hooldusregister, millest selgub, et sõidukit on nõuetekohaselt hooldatud (nt hooldustööd on tehtud tootja soovituste kohaselt).

2.4. Sõidukil ei tohi olla ebaotstarbeka kasutamise märke (nt võidusõit, ülekoormus, ebaõige kütus ja muu ebaõige kasutus) ega muid tegureid (näiteks omavolilised muudatused), mis võiksid mõjutada heitmeid. Arvesse võetakse arvutis salvestatud veakoode ja andmeid läbisõidetud kilomeetrite kohta. Sõidukit ei tohi katsetamiseks valida, kui arvutisse salvestatud andmed näitavad, et sõidukit on kasutatud pärast veakoodi salvestamist ega ole suhteliselt kiiresti remonditud.

2.5. Mootor ega sõiduk ei tohi olla ilma loata ulatuslikult remonditud.

2.6. Sõiduki kütusepaagist võetud kütuseproovi plii- ja väävlisisaldus peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 98/70/EÜ [1] ettenähtud kehtivatele standarditele ning ei tohi esineda tõendeid ebaõige kütuse kasutamise kohta. Võib teha kontrollimisi summutitorus.

2.7. Ei tohi olla viiteid ühelegi probleemile, mis võiksid ohustada laboritöötajate turvalisust.

2.8. Kõik sõiduki saastetõrjesüsteemi osad peavad vastama kehtivale tüübikinnitusele.

[1] EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.

3. DIAGNOSTIKA JA TEHNOHOOLDUS

Katsetamiseks vastuvõetud sõidukite diagnostika ja vajalik tehnohooldus tehakse punktides 3.1–3.7 ettenähtud korras enne heitgaaside mõõtmist.

3.1. Kontrollida tuleb järgmist: õhufilter, kõik turvavööd, kõigi vedelike tase, radiaatori kork, kõik vaakumvoolikud ja saastetõrjesüsteemi elektrijuhtmed; reguleerimisvigade ja/või omavoliliste muudatuste avastamiseks kontrollitakse süüdet, kütuse mõõtmist ja saastetõrjeseadme osi. Kõik kõrvalekalded registreeritakse.

3.2. Kontrollitakse OBD-süsteemi nõuetekohast toimimist. Kõik OBD-süsteemi mälus sisalduvad rikketeated registreeritakse ning tehakse nõutavad parandused. Kui OBD rikkeindikaator registreerib rikke ettevalmistustsükli jooksul, siis võib rikke kindlaks teha ja parandada. Katse võib uuesti teha ning kõnealuse parandatud sõiduki katsetulemusi kasutada.

3.3. Kontrollitakse süütesüsteemi ja asendatakse rikkis osad, näiteks süüteküünlad, juhtmed jne.

3.4. Kontrollitakse survet. Kui tulemus ei vasta nõuetele, siis sõidukit ei kasutata.

3.5. Kontrollitakse mootori parameetrite vastavust tootja spetsifikatsioonidele ning vajaduse korral reguleeritakse mootorit.

3.6. Kui sõiduki plaanipärane tehniline hooldus jääb 800 km piiridesse, siis tehakse kõnealune hooldus tootja juhendi kohaselt. Olenemata läbisõidumõõdiku näidust võib tootja soovil vahetada õli- ja õhufiltri.

3.7. Sõiduki vastuvõtmisel asendatakse kütus asjakohase heitmekatses kasutatava etalonkütusega, välja arvatud juhul, kui tootja aktsepteerib turuloleva kütuse kasutamist.

4. KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE KATSETAMINE

4.1. Kui sõidukite kontrollimist peetakse vajalikuks, siis tehakse käesoleva määruse III lisa kohased heitmekatsed katseks ette valmistatud sõidukitele, mis on välja valitud käesoleva liite punktides 2 ja 3 sisalduvate nõuete kohaselt. Selle katse käigus mõõdetakse üksnes tahkete osakeste arvu Euro 6 heitmestandardile kategooriates W, X ja Y vastava tüübikinnituse saanud sõidukite heitmetes nagu on määratletud käesoleva määruse I lisa 6. liite tabelis 1. UN/ECE määruse nr 83 4. lisa punktis 5.3 sätestamata eelkonditsioneerimistsükleid lubatakse üksnes juhul, kui need vastavad tavapärastele sõiduoludele.

4.2. OBD-süsteemiga varustatud sõidukitel võib kontrollida rikkeindikaatori toimimist sõiduki kasutamisel (näiteks XI lisas määratletud rikkenäitude piirväärtusi) jne tüübikinnitusspetsifikaatides ettenähtud heitkogustest lähtudes.

4.3. OBD-süsteemi puhul võib näiteks kontrollida, kas esineb selliseid kehtestatud piirväärtusi ületavaid heitkoguseid, mida rikkeindikaator ei näita, kas esineb rikkeindikaatori pidevalt korduvat ekslikku käivitumist ning kas OBD-süsteemis on kindlaks tehtud vigadega või kahjustatud osi.

4.4. Juhul kui osa või süsteemi toimimine ei ole kooskõlas kõnesolevate sõidukitüüpide tüübikinnitustunnistuses ja/või infopaketis esitatud andmetega ning selline kõrvalekalle ei ole direktiivi 2007/46/EM artikli 13 lõike 1 või lõike 2 kohaselt lubatud, kuid OBD-süsteem ei näita rikke esinemist, ei tohi kõnealust osa või süsteemi asendada enne heitmete suhtes katsetamist, välja arvatud juhul, kui tehakse kindlaks, et osa või süsteemi on omavoliliselt muudetud või valesti kasutatud viisil, mille tõttu OBD-süsteem riket ei avasta.

5. HEITGAASIDE KATSE TULEMUSTE HINDAMINE

5.1. Katsetulemusi hinnatakse 2. liites esitatud menetluse kohaselt.

5.2. Katsetulemusi ei korrutata halvendusteguritega.

6. PARANDUSMEETMETE KAVA

6.1. Tüübikinnitusasutus nõuab tootjalt mittevastavuse kõrvaldamiseks vajalike parandusmeetmete kava esitamist järgmistel juhtudel:

6.1.1. kui summutitoru heitgaaside puhul leitakse, et vähemalt kaks sõidukit on saastavad ning vastavad ühele järgmistest tingimustest:

a) UN/ECE määruse nr 83 4. liite punkti 3.2.3 tingimused, juhul kui nii tüübikinnitusasutus kui ka tootja leiavad, et ülemääraste heitmete põhjus on sama, või

b) UN/ECE määruse nr 83 4. liite punkti 3.2.4 tingimused, juhul kui tüübikinnitusasutus on kindlaks teinud, et ülemääraste heitmete põhjus on sama.

6.1.2. Mingile konkreetsele seirefunktsioonile M vastava $IUPR_M$ puhul vastab valim, mille suurus on määratud käesoleva lisa punkti 3.5 kohaselt, järgmistele statistilistele tingimustele.

a) Sõidukite puhul, mille sertifitseeritud koefitsient on XI lisa 1. liite punkti 3.1.5 kohaselt 0,1, ilmneb sõidukitelt kogutud andmetest vähemalt ühe seirefunktsiooni M puhul, et katsevalimi keskmine toimivuskoefitsient on alla 0,1 või et vähemalt 66 % puhul valimi sõidukitest on kasutusel oleva seirefunktsiooni toimivuskoefitsient alla 0,1.

b) Sõidukite puhul, mis vastavad XI lisa 1. liite punkti 3.1.4 kohaselt seirefunktsioonide täielikele nõuetele, ilmneb sõidukitelt kogutud andmetest vähemalt ühe seirefunktsiooni M puhul, et katsevalimi keskmine toimivuskoefitsient on väiksem kui $Test_{min}(M)$ väärtus või et vähemalt 66 % puhul valimi sõidukitest on kasutusel oleva seirefunktsiooni toimivuskoefitsient väiksem kui $Test_{min}(M)$.

$Test_{min}(M)$ väärtus on järgmine:

i) 0,230, kui seirefunktsioonil M peab toimivuskoefitsient olema 0,26;

ii) 0,460, kui seirefunktsioonil M peab toimivuskoefitsient olema 0,52;

iii) 0,297, kui seirefunktsioonil M peab toimivuskoefitsient olema 0,336,

vastavalt XI lisa 1. liite punktile 3.1.4.

6.2. Parandusmeetmete kava tuleb esitada tüübikinnitusasutusse hiljemalt 60 tööpäeva jooksul alates punktis 6.1 nimetatud teatamiskuupäevast. Tüübikinnitusasutus teatab 30 tööpäeva jooksul, kas ta on parandusmeetmete kava kinnitanud või kinnitamata jätnud. Kui tootja suudab tüübikinnitusasutusele veenvalt tõendada, et vajab parandusmeetmete kava koostamisel lisaaega, et uurida nõuetest kõrvalekaldumist, siis antakse ajapikendust.

6.3. Parandusmeetmeid kohaldatakse kõigi sõidukite suhtes, millel tõenäoliselt esineb sama viga. Tehakse kindlaks tüübikinnitusdokumentide muutmise vajadus.

6.4. Tootja esitab kogu parandusmeetmete kavaga seotud kirjavahetuse koopiad, peab registrit toodangu turult tagasivõtmise kohta ning annab olukorrast tüübikinnitusasutusele korrapäraselt aru.

6.5. Parandusmeetmete kava peab sisaldama punktides 6.5.1–6.5.11 ettenähtud nõudeid. Tootja annab parandusmeetmete kavale identifitseeriva nimetuse või numbri.

6.5.1. Iga parandusmeetmete kavas sisalduva sõidukitüübi kirjeldus.

6.5.2. Konkreetsete muudatuste, ümberkujunduste, hooldustööde, paranduste, reguleerimiste või sõiduki vastavusse viimiseks tehtavate muude muudatuste kirjeldus, mis sisaldab lühikokkuvõtet andmetest ja tehnilistest uuringutest, mis toetavad tootja otsust vastavusest kõrvalekaldumise parandamiseks võetavate konkreetsete meetmete kohta.

6.5.3. Viisi kirjeldus, mida tootja kasutab sõidukiomanike teavitamiseks.

6.5.4. Nõuetele vastava hoolduse või kasutamise kirjeldus, mille tootja seab valiku tingimuseks parandustööde tegemisel parandusmeetmete kava alusel, ning iga sellise tingimuse kehtestamist põhjendav selgitus. Hoolduse või kasutamisega seotud tingimusi võib kehtestada ainult juhul, kui see on tõendatavalt seotud mittevastavuse ja parandusmeetmetega.

6.5.5. Menetluse kirjeldus mittevastavuse parandamist taotlevatele sõidukiomanikele. See kirjeldus peab sisaldama kuupäeva, millest alates võib parandusmeetmeid võtta, töökojas parandustööde tegemise arvestuslikku aega ning tööde tegemise kohta. Parandustööd tehakse kiiresti, mõistliku aja jooksul pärast sõiduki kohaletoimetamist.

6.5.6. Sõidukiomanikule edastatud andmete koopia.

6.5.7. Süsteemi lühikirjeldus, mida valmistaja kasutab parandustööde tegemiseks vajalike osade või süsteemidega varustatuse tagamiseks. Tuleb teatada aeg, millal osade ja süsteemide piisav varu võimaldab alustada meetmete võtmist.

6.5.8. Koopia kõikidest juhenditest, mis saadetakse parandustöid tegema hakkavatele isikutele.

6.5.9. Kirjeldus, mis hõlmab kavandatavate parandusmeetmete mõju iga parandusmeetmete kava alusel parandatava sõidukitüübi heitkogustele, kütusekulule, juhitavusele ja turvalisusele, kaasa arvatud kõnealuseid järeldusi kinnitavad andmed ja tehnilised uuringud.

6.5.10. Mis tahes muu teave, aruanded või andmed, mis tüübikinnitusasutuse asjakohase otsuse põhjal võivad parandusmeetmete kava hindamisel vajalikuks osutuda.

6.5.11. Kui parandusmeetmete kava sisaldab kasutusel olevate sõidukite tagasikutsumist, esitatakse tüübikinnitusasutusele parandustööde registreerimisviisi kirjeldus. Märgise kasutamise korral esitatakse selle näidis.

6.6. Tootjat võib kohustada asjakohaselt väljatöötatud ning vajalike katsete abil katsetama ettepandud viisil muudetud, parandatud või ümber kujundatud osi ja sõidukeid, et tõendada muutmise, parandamise või ümberkujundamise tõhusust.

6.7. Tootja vastutab iga kasutusel oleva sõiduki tagasivõtmise ja parandamise ning iga parandustööd teostanud töökoja registreerimise eest. Tüübikinnitusasutus peab taotluse korral saama andmeid kasutada viie aasta jooksul alates parandusmeetmete kava rakendamisest.

6.8. Tootja väljastab sõiduki omanikule tõendi parandus- ja/või ümberkujundustööde või uute seadmete lisamise kohta.

2. liide

Kasutusel olevate sõidukite summutitoru heitgaaside vastavuskatsetes kasutatav statistiline meetod

1. Käesolevat meetodit kasutatakse, et kontrollida kasutusel olevate sõidukite vastavust 1. tüüpi katsete puhul. Kohaldatakse UN/ECE määruse nr 83 4. liites sätestatud statistilist meetodit punktides 2–9 loetletud eranditega.

2. Märkust nr 1 ei kohaldata.

3. Punkti 3.2 loetakse järgmiselt:

„Sõiduk loetakse saastavaks, kui see vastab punktis 3.2.2 sätestatud tingimustele."

4. Punkti 3.2.1 ei kohaldata.

5. Punktis 3.2.2 loetakse viide punkti 5.3.1.4 tabeli B reale Euro 5 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 1 ja Euro 6 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 2.

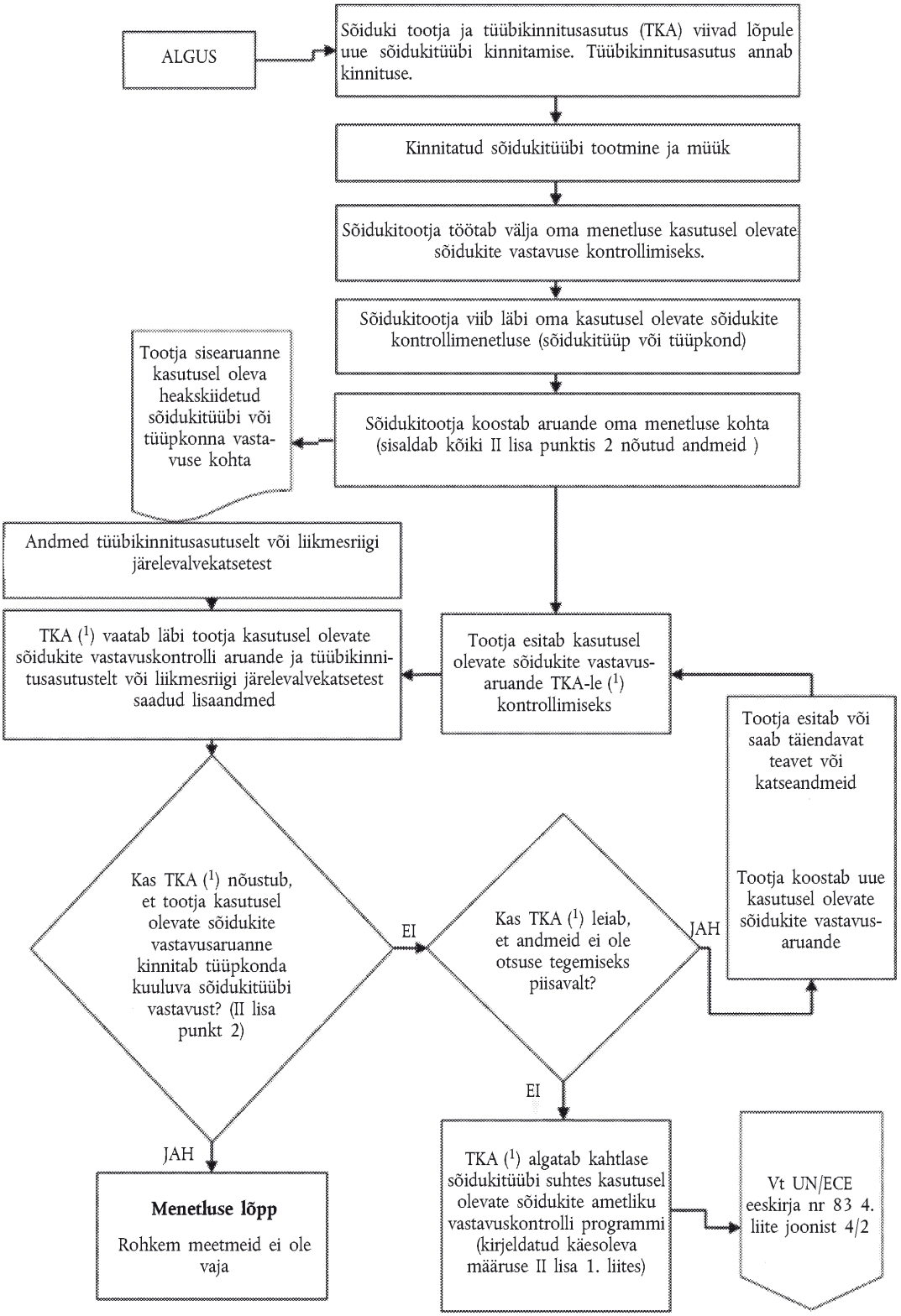
6. Punktides 3.2.3.2.1 ja 3.2.4.2 sisalduv viide 3. liite punktile 6 loetakse viiteks käesoleva määruse II lisa 1. liite punktile 6.

7. Märkustes nr 2 ja 3 loetakse viide punkti 5.3.1.4 tabeli A reale Euro 5 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 1 ja Euro 6 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 2.

8. Punktis 4.2 loetakse viide punktile 5.3.1.4 Euro 5 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 1 ja Euro 6 sõidukite puhul viiteks määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelile 2.

9. Joonis 4/1 asendatakse järgmisega:

„Joonis 4/1



(1) TKA tähendab antud juhul seda tüübikinnitusasutust, kes on andnud käesoleva määruse kohase tüübikinnituse."

3. liide

Kasutusel olevate sõidukite vastavusega seotud kohustused

1. Vastavuse kontrollimise protsess on esitatud joonisel 1.

2. Tootja peab koguma kokku kogu teabe, mis on vajalik käesoleva lisa nõuete täitmiseks. Tüübikinnitusasutus võib arvesse võtta ka järelevalveprogrammidest saadud andmeid.

3. Tüübikinnitusasutus järgib kõiki menetlusi ja teeb kõik katsed, mis on vajalikud kasutusel olevate sõidukite vastavusega seotud tingimuste täitmiseks (2.–4. etapp).

4. Esitatud andmete hindamisega seotud lahknevuste või erimeelsuste korral taotleb tüübikinnitusasutus selgitust tüübikinnituskatse teinud tehniliselt teenistuselt.

5. Tootja kehtestab parandusmeetmete kava ja rakendab seda. Enne rakendamist peab tüübikinnitusasutus selle kava heaks kiitma (5. etapp).

Joonis 1

Kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli skeem

