

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 566/2011**2017/EØS/4/26**

av 8. juni 2011

om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 4, artikkel 5 nr. 3 og artikkel 8,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike kjøretøyer (rammedirektiv)⁽²⁾, særlig artikkel 39 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved forordning (EF) nr. 715/2007 er det fastsatt felles tekniske krav til typegodkjenning av motorvogner (kjøretøyer) og reservedeler med hensyn til utslipp samt regler for samsvar for kjøretøyer i bruk, forurensningsreduserende innretningers holdbarhet, egendiagnosesystemer (OBD-systemer), måling av drivstofforbruk og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.
- 2) Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang

til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁽³⁾ pålegger Kommisjonen å innføre den nye prøvingsmetoden for partikkelmasse og antall partikler som slippes ut fra lette kjøretøyer.

- 3) I henhold til rådsdirektiv 76/756/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om montering av lys- og lyssignalinnretninger på motorvogner og deres tilhengere⁽⁴⁾ skal kjørelens brukes av sikkerhetsmessige årsaker. Virkningen av disse innretningene, som er slått på hele tiden når kjøretøyet er i bruk, bør på behørig vis gjenspeiles i de målte utslippene av karbondioksid (CO₂) og forurensende stoffer.

- 4) Ettersom det finnes en risiko for at det utføres ulovlige inngrep i dieselpartikkelfiltre (DPF), eller for at dieselpartikkelfiltre helt slutter å fungere, er det nødvendig å overvåke dem, uansett overskridelsen av den gjeldende OBD-grenseverdien.

- 5) Ettersom overvåkingen av elektriske kretser foregår kontinuerlig, bør den unntas fra rapporteringen som følger av kravene til ytelse i bruk for OBD-systemet.

- 6) På grunn av den begrensede hyppigheten av kjøresituasjoner der enheter til overvåking av ladekontrollsystemet eller overvåkingsenheter som forutsetter kaldstart, kan fungere, er det nødvendig med særskilte krav til ytelse for slike overvåkingsenheter.

- 7) Det bør foretas en harmonisering av de statistiske vilkårene for normalvurderingen av samsvar med kravene til ytelse i bruk.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 158 av 16.6.2011, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 81/2012 av 30. april 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 50 av 13.9.2012, s. 16.

⁽¹⁾ L 171 av 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 1.

- 8) Dersom det ved direkte overvåking av utslipp av nitrogenoksider (NO_x) konstateres et ulovlig inngrep i systemet for selektiv katalytisk reduksjon (SCR), bør vilkårene for aktivering av systemet for motivering av fører defineres bedre.
- 9) Registreringen av aktivering av systemet for motivering av føreren bør presiseres med hensyn til mulig framtidig bruk av disse opplysningene ved tekniske kontroller.
- 10) Beskyttelsen som skal forhindre ulovlige inngrep i datamaskinen som besørger utslippskontroll, bør kunne gjennomgå tekniske forbedringer som følge av nyskaping.
- 11) Registrering og rapportering av opplysninger fra en obligatorisk OBD-overvåkingsenhet er viktige elementer som ikke bør ses bort fra ved påståtte mangler, særlig ikke på en systematisk måte, når produsenten velger visse standarder for kommunikasjon mellom OBD-systemet og eksterne verktøy.
- 12) For å sikre effektiv konkurranse på markedet for informasjonstjenester for reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer og for å presisere at de relevante opplysningene også omfatter opplysninger som skal gis til andre uavhengige aktører enn reparatører, slik at det sikres at markedet for uavhengige reparasjoner og vedlikehold som helhet kan konkurrere med autoriserte forhandlere, uansett om kjøretøyprodusenten gir slike opplysninger direkte til autoriserte forhandlere og reparatører, er det nødvendig med ytterligere presiseringer med hensyn til hvilke opplysninger som skal gis i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007.
- 13) Med tanke på forholdsmessighetsprinsippet bør kjøretøyprodusenter ikke tvinges til å samle inn opplysninger om endringer av enkeltkjøretøyer fra tredjemand utelukkende for å overholde bestemmelsene i forordning (EF) nr. 715/2007 og nevnte forordnings gjennomføringsrettsakter, men for å sikre et konkurransedyktig reparasjons- og vedlikeholdsmarked bør uavhengige aktører motta oppdateringer av opplysninger om kjøretøydeler i samme omfang som autoriserte forhandlere og reparatører.
- 14) Arbeidsenheter utgjør viktige tekniske reparasjons- og vedlikeholdsopplysninger for uavhengige aktører. En presisering av at arbeidsenheter omfattes av artikkel 6 i forordning (EF) nr. 715/2007, forventes å skape forretningsmessig sikkerhet for markedsdeltakerne.
- 15) Dersom kjøretøyprodusentene bestemmer at reparasjons- og vedlikeholdsregistre ikke lenger skal oppbevares i et fysisk format — som kjøretøyets eier også kan gjøre tilgjengelig for uavhengige reparatører, slik at de kan føre inn en erklæring om utført reparasjons- og vedlikeholdsarbeid — i kjøretøyet, men i kjøretøyprodusentens sentrale database, må disse registrene, etter samtykke fra kjøretøyets eier, også være tilgjengelige for uavhengige reparatører, slik at de kan fortsette registreringen av alt utført reparasjons- og vedlikeholdsarbeid, og slik at kjøretøyets eier kan ha alle opplysninger om slikt arbeid samlet i ett enkelt dokument.
- 16) Det bør være større fleksibilitet når det gjelder omprogrammering av kjøretøyets styreenheter og datautveksling mellom kjøretøyprodusenter og uavhengige aktører for å muliggjøre nyskaping og spare kostnader.
- 17) Det bør sikres at kjøretøyer som er godkjent i samsvar med det relevante reglementet fra De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) som tilsvarer de utslippsrelaterte kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008, og som oppfyller kravene i nevnte forordninger til tilgang til informasjon, godkjennes i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 uten administrative byrder.
- 18) Ettersom det for øyeblikket ikke finnes en felles strukturert framgangsmåte for utveksling av opplysninger om kjøretøydeler mellom kjøretøyprodusenter og uavhengige aktører, bør det utarbeides prinsipper for en slik utveksling av opplysninger. Den europeiske standardiseringsorganisasjon (CEN) bør formelt utarbeide en framtidig felles strukturert framgangsmåte for et standardisert format på opplysningene som utveksles, men uten at mandatet gitt til CEN på forhånd fastsetter hvor detaljert standarden skal være. Særlig bør CENs arbeid gjenspeile kjøretøyprodusentenes og de uavhengige aktørenes interesser og behov i like høy grad, og det bør også undersøkes løsninger som åpne dataformater, som beskrives ved veldefinerte metadata med tanke på tilpasning til eksisterende IT-infrastrukturer.
- 19) Forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008 bør derfor endres.
- 20) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 715/2007 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Opplysningene omhandlet i nr. 1 skal omfatte

a) en utvetydig identifikasjon av kjøretøyet,

b) servicehåndbøker, herunder reparasjons- og vedlikeholdsregistre,

- c) tekniske håndbøker,
- d) dele- og diagnostiseringsopplysninger (for eksempel laveste og høyeste teoretiske verdier for målinger),
- e) koplingskjemaer,
- f) feilsøkingkoder (herunder produsentspesifikke koder),
- g) programvarekalibreringens identifikasjonsnummer for vedkommende kjøretøytype,
- h) opplysninger gitt om og ved hjelp av egne verktøy og eget utstyr
- i) opplysninger om dataregistrering og om toveis kontroll og prøving, og
- j) standardarbeidsenheter eller -tidsrom for reparasjons- og vedlikeholdsoppgaver dersom de gjøres tilgjengelige for produsentenes autoriserte forhandlere og reparatører enten direkte eller via en tredjemann.»
- b) Nytt nr. 8 skal lyde:
«8. Dersom reparasjons- og vedlikeholdsregistre for et kjøretøy oppbevares i en sentral database som tilhører kjøretøyprodusenten eller forvaltes på vegne av denne, skal uavhengige reparatører som er godkjent og autorisert i henhold til nr. 2.2 i vedlegg XIV til kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008(*), ha tilgang til slike registre omkostningsfritt og på samme vilkår som autoriserte forhandlere eller reparatører, slik at de kan registrere opplysninger om utført reparasjons- og vedlikeholdsarbeid.»
- (*) EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1.
- 2) I artikkel 7 skal nr. 2 lyde:
- «2. Produsentene skal gjøre opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, herunder transaksjonstjenester som omprogrammering eller teknisk støtte, tilgjengelig på times-, dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrene for tilgang til disse opplysningene skal stå i forhold til lengden på tilgangsperioden. I tillegg til tidsbasert tilgang kan produsentene tilby transaksjonsbasert tilgang, som belastes med gebyr per transaksjon og ikke på grunnlag av det tidsrommet det gis tilgang i. Dersom produsentene tilbyr begge tilgangssystemene, skal uavhengige reparatører velge det systemet de foretrekker, enten tidsbasert eller transaksjonsbasert tilgang.»
- 3) I vedlegg 1 oppheves fotnote 1 og 2 i tabell 1 og fotnote 1, 2 og 5 i tabell 2.
- Artikkel 2*
- I forordning (EF) nr. 692/2008 gjøres følgende endringer:
- 1) I artikkel 2 skal nytt nr. 33 lyde:
«33. «kaldstart» en kjølevæsketemperatur (eller tilsvarende temperatur) ved motorstart på høyst 35 °C og høyst 7 K høyere enn omgivelsestemperaturen (om tilgjengelig) ved motorstart.»
- 2) I artikkel 6 nr. 1 skal nytt fjerde og femte ledd lyde:
«De relevante kravene skal anses å være oppfylt dersom følgende vilkår etterkommes:
- a) Kravene i artikkel 13 er oppfylt.
- b) Kjøretøyet er godkjent i samsvar med UN-ECE-reglement nr. 83, endringsserie 06, reglement nr. 101, endringsserie 01 samt, for kjøretøyer med kompresjonstenning, reglement nr. 24 del III, endringsserie 03.
- I tilfellet nevnt i fjerde ledd får artikkel 14 også anvendelse.»
- 3) 2) I artikkel 10 nr. 1 skal nytt tredje og fjerde ledd lyde:
«De relevante kravene skal anses å være oppfylt dersom følgende vilkår etterkommes:
- a) Kravene i artikkel 13 er oppfylt.
- b) De forurensningsreducerende reserveinnretningene er godkjent i samsvar med UN-ECE-reglement nr. 103.
- I tilfellet nevnt i tredje ledd får artikkel 14 også anvendelse.»
- 4) Artikkel 13 nr. 9 skal lyde:
«9. Forumet for tilgang til opplysninger om kjøretøyer (heretter kalt «forumet») opprettes med dette.
- Forumet skal vurdere hvorvidt tilgang til informasjon påvirker de framskrittene som gjøres med hensyn til å redusere tyverier av kjøretøyer, og komme med anbefalinger til forbedring av kravene som angår tilgang til informasjon. Forumet skal særlig gi Kommisjonen råd om innføring av en framgangsmåte for hvordan akkrediterte organisasjoner kan gi godkjenning og autorisasjon til uavhengige aktører, slik at disse kan få tilgang til opplysninger om kjøretøyers sikkerhet.
- Kommisjonen kan beslutte at forumets drøftinger og konklusjoner skal behandles som fortrolige opplysninger.»
- 5) Vedlegg I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI og XVIII endres i samsvar med vedlegg I til denne forordning.
- 6) Vedlegg II erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordning.

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 8. juni 2011.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

*VEDLEGG I***Endring av visse vedlegg til forordning (EF) nr. 692/2008**

- 1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:
 - a) Nr. 2.3.1 skal lyde:

«2.3.1. Kjøretøyer med datastyrt utslippskontroll skal ha funksjoner som hindrer andre endringer enn dem som er godkjent av produsenten. Produsenten skal godkjenne endringer dersom disse er nødvendige for diagnostisering, vedlikehold, inspeksjon, ettermontering eller reparasjon av kjøretøyet. All omprogrammerbar datakode eller alle driftsparametere skal være sikret mot ulovlige inngrep, og skal være minst like godt beskyttet som fastsatt i bestemmelsene i ISO 15031-7 av 15. mars 2001 (SAE J2186 fra oktober 1996). Alle avtakbare minnebrikker skal være innkapslet, plassert i en lukket beholder eller beskyttet av elektroniske algoritmer, og skal ikke kunne skiftes ut uten bruk av spesialverktøy og -prosedyrer. Bare de egenskapene som er direkte knyttet til utslippskalibrering eller forebygging av tyveri av kjøretøyet, skal beskyttes på denne måten.»
 - b) Figur I.2.4 erstattes med følgende figur:

«Figur I.2.4

Anvendelse av prøvingskrav på typegodkjenning og utvidelser

	Kjøretøyer med motor med elektrisk tenning, herunder hybridkjøretøyer										Kjøretøyer med motor med kompresjonstenning, herunder hybridkjøretøyer		
	En type drivstoff					To typer drivstoff(1)					Blandingsdrivstoff	En type drivstoff	
	Bensin (E5)	LPG	NG/biogass	Hydrogen		Bensin (E5)	LPG	NG/biogass	Hydrogen	Bensin (E5)	Bensin (E5)	Blandingsdrivstoff	Diesel (B5)
Referansedrivstoff						Bensin (E5)				Bensin (E5)	Bensin (E5)	Diesel (B5)	Diesel (B5)
Forensende gasser (Type 1-prøving)	Ja	Ja	Ja			Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Hydrogen	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (bare B5)(2)	Ja
Partikkelmasse og partikkelantall (Type 1-prøving)	Ja	—	—			Ja (bare bensin)	Ja (bare bensin)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (bare B5)(2)	Ja
Utslipp ved tomgang (Type 2-prøving)	Ja	Ja	Ja			Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	—	—
Utslipp av veivhusgasser (Type 3-prøving)	Ja	Ja	Ja			Ja (bare bensin)	Ja (bare bensin)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (bensin)	Ja (bensin)	—	—
Fordampingsutslipp (Type 4-prøving)	Ja	—	—			Ja (bare bensin)	Ja (bare bensin)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (bensin)	Ja (bensin)	—	—
Holdbarhet (Type 5-prøving)	Ja	Ja	Ja			Ja (bare bensin)	Ja (bare bensin)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (bensin)	Ja (bensin)	Ja (bare B5)(2)	Ja
Utslipp ved lave temperaturer (Type 6-prøving)	Ja	—	—			Ja (bare bensin)	Ja (bare bensin)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (begge drivstoffer)(3)	Ja (begge drivstoffer)(3)		
Samsvar for kjøretøyer i bruk	Ja	Ja	Ja			Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)		Ja (bare bensin)(2)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (bare B5)(2)	Ja
Egendiaagnosesystem	Ja	Ja	Ja			Ja	Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
CO ₂ -utslipp og drivstofforbruk	Ja	Ja	Ja			Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)		Ja (bare bensin)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (begge drivstoffer)	Ja (bare B5)(2)	Ja

	Kjøretøyer med motor med elektrisk tenning, herunder hybridkjøretøyer						Kjøretøyer med motor med kompresjonstenning, herunder hybridkjøretøyer	
	En type drivstoff			To typer drivstoff(1)			Blandingsdrivstoff	Blandingsdrivstoff
							En type drivstoff	En type drivstoff
Røyketthet	—	—	—	—	—	—	Ja (bare B5)(2)	Ja

(1) Når et kjøretøy som bruker to typer drivstoff, kombineres med et kjøretøy som bruker blandingsdrivstoff, får begge prøvingskrav anvendelse.

(2) Denne bestemmelsen er midlertidig. Forslag om ytterligere krav til biodiesel og hydrogen framlegges senere.

(3) Prøving bare med bensin for datoene fastsatt i artikkel 10 nr. 6 i forordning (EF) nr. 715/2007. Etter disse datoene utføres prøvingen med begge drivstoff. Referansedrivstoffet E75 angitt i vedlegg IX avsnitt B, skal brukes.

- c) I tillegg 3 skal nr. 3.4.8 lyde:

«3.4.8. Kjøretøyets elektriske rekkevidde km (i samsvar med vedlegg 9 til UN-ECE-reglement nr. 101).»

- d) I tillegg 4 skal nr. 3.2 lyde:

«3.2. Vilkår for tilgang (f.eks. tilgangens varighet, prisen for tilgang per time, dag, måned, år og transaksjon) til nettstedene som er nevnt i nr. 3.1):»

- e) I tillegg 6 tilføyes følgende i forklaringene til tabell 1:

«Utslippsstandard i henhold til «Euro 5b» = fullstendige utslippskrav i henhold til Euro 5, herunder den reviderte målemetoden for partikler, det normale antallet partikler og prøving av utslipp i lave temperaturer for kjøretøy som bruker blandingsdrivstoff av biodrivstoff.

Utslippsstandard i henhold til «Euro 6b» = fullstendige utslippskrav i henhold til Euro 6, herunder den reviderte målemetoden for partikler, det normale antallet partikler og prøving av utslipp i lave temperaturer for kjøretøy som bruker blandingsdrivstoff av biodrivstoff.

OBD-standarder i henhold til «Euro 5» = grunnleggende OBD-krav i henhold til Euro 5, unntatt krav til ytelse i bruk (IUPR), NO_x-overvåking av bensindrevne kjøretøyer og strengere krav til partikkelgrenseverdier for diesel.

OBD-standarder i henhold til «Euro 6» = fullstendige OBD-krav i henhold til Euro 6.»

- 2) I vedlegg III gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 3.1 skal lyde:

«3.1. De tekniske kravene er angitt i vedlegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83, med de unntakene som er beskrevet i nr. 3.2-3.12. Fra datoene angitt i artikkel 10 nr. 6 annet punktum i forordning (EF) nr. 715/2007 skal partikkelmassen (PM) og partikkelantallet (P) bestemmes etter framgangsmåten for utslippsprøving angitt i avsnitt 6 i vedlegg 4a til UN-ECE-reglement nr. 83, endringsserie 05, supplement 07, ved hjelp av prøvingsutstyret beskrevet i nr. 4.4 og 4.5 i nevnte vedlegg.

- b) I nr. 3.4 skal tilføyes følgende:

«For etanol (E75) (C₁ H_{2,61} O_{0,329}) d = 0,886 g/l».

- c) Tabellen i nr. 3.8 erstattes med følgende tabell:

«Drivstoff	X
Bensin (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
LPG	11,9
NG/biogass	9,5
Etanol (E85)	12,5
Etanol (E75)	12,7»

- d) I nr. 3.10 tilføyes følgende:

«Q_{THC} = 0,886 for etanol (E75)»

- e) Nytt nr. 3.14 skal lyde:

«3.14. Fra datoene angitt i artikkel 2 i kommisjonsdirektiv 2008/89/EF(*) skal kjøretøyets kjøreløys, som definert i avsnitt 2 i UN-ECE-reglement nr. 48(**), være tent under prøvingscyklusen. Prøvingskjøretøyet skal være utstyrt med det kjøreløysystemet som har det høyeste forbruket av elektrisk energi av de kjøreløysystemene som produsenten monterer på kjøretøyer i den gruppen som er representert ved det typegodkjente kjøretøyet. Produsenten skal framlegge relevant teknisk dokumentasjon om dette for typegodkjenningsmyndighetene.»

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

(**) EUT L 135 av 23.5.2008, s. 1.

- 3) I vedlegg IV skal nr. 2.2 i tillegg 1 lyde:

«2.2. Atomforholdet som er angitt i nr. 5.3.7.3, skal forstås som følger:

Hcv = atomforholdet mellom hydrogen og karbon

- for bensin (E5) 1,89
- for LPG 2,53
- for NG/biogass 4,0
- for etanol (E85) 2,74
- for etanol (E75) 2,61

Ocv = atomforholdet mellom oksygen og karbon

- for bensin (E5) 0,016
- for LPG 0,0
- for NG/biogass 0,0
- for etanol (E85) 0,39
- for etanol (E75) 0,329»

4) I vedlegg VIII skal nr. 2.3 lyde:

«2.3. Grenseverdiene angitt i nr. 5.3.5.2 i UN-ECE-reglement nr. 83 gjelder de grenseverdiene som er angitt i tabell 4 i vedlegg 1 til forordning (EF) nr. 715/2007.»

5) På slutten av vedlegg IX avsnitt B erstattes teksten «Spesifikasjoner for referansedrivstoffet skal utarbeides innen de datoene som er fastsatt i artikkel 10 nr. 6 i forordning (EF) nr. 715/2007» med følgende tabell:

«Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode ⁽²⁾
		Laveste	Høyeste	
RON-oktantall		95	—	EN ISO 5164
MON-oktantall		85	—	EN ISO 5163
Densitet ved 15 °C	kg/m ³	Verdi oppgitt		EN ISO 12185
Damptrykk	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Svovelinhold ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oksidasjonsstabilitet	minutter	360	—	EN ISO 7536
Gummiinnhold (vasket med løsemiddel)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Utseende bestemmes ved omgivelsestemperatur eller ved 15 °C avhengig av hvilken som er høyest.		Klar og blank, synlig fri for suspenderte faste stoffer eller utfellinger		Visuell kontroll
Etanol og høyere alkoholer ⁽⁷⁾	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Høyere alkoholer (C ₃ – C ₈)	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Bensin ⁽⁵⁾	% (V/V)	Rest		EN 228
Fosfor	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		EN 15487 ASTM D 3231
Vanninnhold	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

«Parameter	Enhet	Grenseverdier ⁽¹⁾		Prøvmingsmetode ⁽²⁾
		Laveste	Høyeste	
Uorganisk kloridinnhold	mg/l	—	1	ISO 6227 — EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Kobberkorrosjon (3t ved 50 °C)	Klassifisering	Klasse 1		EN ISO 2160
Syreinnhold (beregnet som eddiksyre, CH ₃ COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Karbon/hydrogen-forhold		Angis		
Karbon/oksygen-forhold		Angis»		

- (¹) Verdiene nevnt i spesifikasjonene er sanne verdier. Deres grenseverdier er fastsatt i samsvar med ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test were applied». Ved fastsettelsen av en minsteverdi er det tatt hensyn til en minstedifferanse på 2R over null. Ved fastsettelse av en høyeste og laveste verdi var minstedifferansen 4R (R = reproduserbarhet). Til tross for dette tiltaket, som er nødvendig av tekniske årsaker, skal drivstoffprodusenten etterstrebe en nullverdi når den stipulerte høyeste tillatte verdien er 2R, og en gjennomsnittsverdi dersom høyeste og laveste verdi skal angis. Dersom det er nødvendig å avklare om et drivstoff oppfyller kravene i spesifikasjonene, får vilkårene i ISO 4259 anvendelse.
- (²) Dersom det oppstår en tvist, får framgangsmåtene for tvisteløsning og tolking av resultater på grunnlag av prøvmingsmetodens nøyaktighet beskrevet i EN ISO 4259 anvendelse.
- (³) Dersom det oppstår en nasjonal tvist om svovelinholdet, anvendes enten EN ISO 20846 eller EN ISO 20884 på lignende måte som henvisningen i det nasjonale vedlegget til EN 228.
- (⁴) Det faktiske svovelinholdet i drivstoffet som brukes til type 6-prøvingen, skal oppgis.
- (⁵) Etanol som overholder spesifikasjonene i EN 15376, er det eneste oksygenatet som med hensikt skal tilsettes til dette referansedrivstoffet.
- (⁶) Innholdet av blyfri bensin kan bestemmes som 100 minus summen av prosentdelen for vann- og alkoholinnhold.
- (⁷) Forbindelser som inneholder fosfor, jern, mangan eller bly skal ikke utilsiktet tilsettes dette referansedrivstoffet.

6) I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

a) Nytt nr. 2.14 skal lyde:

«2.14. Som unntak fra nr. 3.3.5 i vedlegg 11 til UN-ECE-reglement nr. 83 skal en partikkelfelle, enten den er montert som separat enhet eller integrert i en kombinert forurensningsreducerende innretning, fra 1. september 2011 alltid minst overvåkes for fullstendig svikt eller fjerning dersom dette medfører at de gjeldende utslippsgrenseverdiene overskrides. Den skal også overvåkes for eventuell svikt som kan medføre overskridelse av de gjeldende OBD-grenseverdiene.»

b) Nr. 3.3 skal lyde:

«3.3. Godkjenningsmyndigheten skal ikke godta en mangelsøknad for et system som helt mangler en påbudt feilovervåking eller en obligatorisk registrering og rapportering av opplysninger fra en overvåkingsenhet.»

c) I tillegg 1 gjøres følgende endringer:

i) Nr. 3.1.7 og 3.1.8 skal lyde:

«3.1.7. Produsenten skal dokumentere overfor godkjenningsmyndigheten og, på anmodning, overfor Kommissjonen at disse statistiske vilkårene er oppfylt for alle overvåkingsenheter som i samsvar med nr. 3.6 i dette tillegget skal registreres av OBD-systemet senest 18 måneder etter markedsføringen av den første kjøretøytypen med IUPR i en OBD-gruppe, og deretter hver 18. måned. For dette formål skal framgangsmåten beskrevet i vedlegg II anvendes for OBD-grupper som har mer enn 1 000 registreringer i Unionen, og som skal være omfattet av prøvetaking i prøvetakingsperioden, uten at det berører bestemmelsene i nr. 3.1.9 i dette tillegg.

I tillegg til kravene angitt i vedlegg II og uavhengig av resultatet av samsvarskontrollen beskrevet i avsnitt 2 i vedlegg II skal myndigheten som gir godkjenningen, utføre samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk for IUPR, beskrevet i tillegg 1 til vedlegg II, på et passende antall tilfeldig utvalgte tilfeller. Med «på et passende antall tilfeldig utvalgte tilfeller» menes det at dette tiltaket skal ha en avskrekkende virkning når det gjelder manglende oppfyllelse av kravene i avsnitt 3 i dette vedlegg, og når det gjelder framleggelse av manipulerte, falske eller misvisende opplysninger ved samsvarskontrollen. Dersom det ikke foreligger særskilte omstendigheter som kan dokumenteres

av typegodkjenningmyndighetene, skal det anses som tilstrekkelig at tilfeldig samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk utføres på 5 % av de typegodkjente OBD-gruppene for at kravet skal være oppfylt. For dette formål kan typegodkjenningmyndighetene bli enige med produsenten om å redusere dobbelprøving av en gitt OBD-gruppe så lenge dette ikke skader den avskrekkende virkningen av typegodkjenningmyndighetens egen samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk når det gjelder manglende oppfyllelse av kravene i avsnitt 3 i dette vedlegg. Opplysninger som er samlet inn som ledd i medlemsstatenes overvåkingsprogrammer, kan anvendes i samsvarskontroller av kjøretøyer i bruk. Typegodkjenningmyndighetene skal på anmodning gi opplysninger til Kommisjonen og andre typegodkjenningmyndigheter om utførte faste og tilfeldige samsvarskontroller av kjøretøyer i bruk, herunder opplysninger om hvilken metode som er brukt for å fastslå hvilke tilfeller som skal gjennomgå tilfeldig samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk.

3.1.8. For hele samlingen av prøvingskjøretøyer skal produsenten underrette de relevante myndighetene om alle opplysninger om ytelse i bruk som OBD-systemet skal registrere i henhold til nr. 3.6 i dette tillegg, sammen med en identifisering av prøvingskjøretøyet og den metoden som brukes til utvelging av prøvingskjøretøyer fra flåten. På anmodning skal den typegodkjenningmyndigheten som gir godkjenningen, gjøre disse opplysningene og resultatene av den statistiske vurderingen tilgjengelige for Kommisjonen og andre godkjenningmyndigheter.»

ii) Nytt nr. 3.1.10 skal lyde:

«3.1.10. Manglende oppfyllelse av kravene i nr. 3.1.6, fastsatt ved prøvingene beskrevet i nr. 3.1.7 eller 3.1.9, skal anses som en overtredelse som omfattes av sanksjonene angitt i artikkel 13 i forordning (EF) nr. 715/2007. Denne henvisningen begrenser ikke anvendelsen av slike sanksjoner på andre overtredelser av andre bestemmelser i forordning (EF) nr. 715/2007 eller i denne forordning som ikke uttrykkelig viser til artikkel 13 i forordning (EF) nr. 715/2007.»

iii) I nr. 3.3.2 skal ny bokstav e) og f) lyde:

«e) Uten at det berører kravene til økning av nevnerne for andre overvåkingsenheter, skal nevnerne for enheter som overvåker følgende deler, økes dersom, og bare dersom, kjøresyklusen begynte med en kaldstart:

- i) væsketemperaturfølere (olje, kjølevæske, drivstoff, reagens for selektiv katalytisk reduksjon)
- ii) renluftstemperaturfølere (omgivelsesluft, innsugingsluft, ladeluft, innsugingsmanifold)
- iii) eksostemperaturfølere (eksosresirkulering/kjøling, turbolading, katalysator)

f) Nevnerne for enheter som overvåker systemet for ladetrykk, skal økes dersom alle de følgende vilkårene er oppfylt:

- i) De generelle vilkårene for nevneren er oppfylt.
- ii) Systemet for ladetrykk er aktivt i minst 15 sekunder.»

iv) Nr. 3.6.2 skal lyde:

«3.6.2. For særskilte deler eller systemer som har flere overvåkingsenheter som i henhold til dette nummer skal rapporteres (f.eks. kan lambda-sonder i oppsett 1 ha flere overvåkingsenheter for respons fra følere eller andre egenskaper for følere), skal OBD-systemet foreta separat registrering av tellere og nevnerne for hver av de særskilte overvåkingsenhetene, bortsett fra dem som overvåker svikt i åpne eller lukkede kretsløp, og rapportere om den tilsvarende telleren og nevneren bare for den særskilte overvåkingsenheten som har det laveste numeriske forholdet. Dersom to eller flere særskilte overvåkingsenheter har samme numeriske forhold, skal tilsvarende teller og nevner for den særskilte overvåkingsenheten som har den høyeste nevneren, rapporteres for den særskilte delen.»

7) I vedlegg XII gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2.3 skal lyde:

«2.3. Nr. 5.2.4. i UN-ECE-reglement nr. 101 skal lyde:

- 1) densitet: målt på prøvingsdrivstoffet i samsvar med ISO 3675 eller en tilsvarende metode. For bensin, diesel, biodiesel og etanol (E85 og E75) anvendes densiteten målt ved 15 °C; for LPG og naturgass/biogass anvendes en referansedensitet som følger:

0,538 kg/liter for LPG,

0,654 kg/m³ for NG⁽³⁾,

2) forholdet hydrogen-karbon-oksygen: følgende faste verdier anvendes:

C₁H_{1,89}O_{0,016} for bensin,

C₁H_{1,86}O_{0,005} for diesel,

C₁H_{2,525} for flytende petroleumsgass (LPG),

CH₄ for naturgass (NG) og biogass,

C₁H_{2,74}O_{0,385} for etanol (E85),

C₁ H_{2,61} O_{0,329} for etanol (E75).»

b) Nytt nr. 3.5 skal lyde:

«3.5. Under prøvingscyklusen som brukes til å bestemme kjøretøyets CO₂-utslipp og drivstofforbruk, får bestemmelsene i nr. 3.14 i vedlegg III anvendelse.»

8) I vedlegg XIV gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2.1 tilføyes følgende ordlyd:

«Opplysninger om alle deler av kjøretøyet, slik det identifiseres ved kjøretøyets understellsnummer (VIN) og eventuelle ytterligere kriterier, f. eks. akselavstand, motorytelse, tilbehør eller ekstrautstyr, som er montert av kjøretøyprodusenten og kan skiftes ut med reservedeler som kjøretøyprodusenten tilbyr sine autoriserte reparatører eller forhandlere eller tredjeparter ved henvisning til originaldelenes nummer, skal være tilgjengelige i en database som uavhengige aktører har lett tilgang til.

Denne databasen skal bestå av kjøretøyets understellsnummer, originaldelenes nummer, originaldelenes navn, gyldighetsopplysninger (gyldig fra- og gyldig til-dato), monteringsopplysninger og eventuelt strukturegenskaper.

Opplysningene i databasen skal ajourføres jevnlig. Ajourføringene skal særlig omfatte alle endringer av enkeltkjøretøyer etter at de er produsert, dersom disse opplysningene er tilgjengelige for autoriserte forhandlere.»

b) Nr. 2.2 og 2.3 skal lyde:

«2.2. Tilgang til kjøretøyets sikkerhetsegenskaper som brukes av autoriserte forhandlere og verksteder, skal stilles til rådighet for uavhengige aktører under beskyttelse av sikkerhetsteknologi i samsvar med følgende krav:

i) Opplysningene skal utveksles på en måte som sikrer fortrolighet, integritet og vern mot gjengivelse.

ii) Standarden [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346) skal anvendes.

iii) Sikkerhetssertifikater i samsvar med ISO 20828 skal anvendes for gjensidig autentisering av uavhengige aktører og produsenter.

iv) Den uavhengige aktørens private kode skal beskyttes av sikker maskinvare.

Forumet for tilgang til opplysninger om kjøretøyer fastsatt ved artikkel 13 nr. 9 skal angi parametrene for å oppfylle disse kravene ut fra det aktuelle utviklingstrinn i teknikken.

Den uavhengige aktøren skal godkjennes og autoriseres til dette formål på grunnlag av dokumentasjon som viser at det utøves lovlig virksomhet, og at vedkommende ikke har vært domfelt for noen relevant kriminell handling.

2.3. Omprogrammering av styreenheter i kjøretøyer produsert etter 31. august 2010 skal skje i samsvar med enten ISO ISO 22900 eller SAE J2534, uansett datoen for typegodkjenning. For å validere kompatibiliteten mellom det produsentspesifikke programmet og grensesnittene for kjøretøykommunikasjon (vehicle communication interfaces, VCI), som er i samsvar med ISO 22900 eller SAE J2534, skal produsenten tilby enten en validering av uavhengig utviklede grensesnitt eller de opplysningene og utlån av eventuelt særskilt maskinvare som kreves for at en grensesnittprodusent selv skal kunne gjøre en slik validering. Vilkårene i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EF) nr. 715/2007 får anvendelse på gebyrer for slik validering eller for opplysninger og maskinvare.

For kjøretøyer produsert før 1. september 2010 kan produsenten tilby enten fullstendig omprogrammering i samsvar med ISO 22900 eller SAE J2534 eller omprogrammering via salg eller utleie av eget navnebeskyttet verktøy. I sistnevnte tilfelle skal uavhengige aktører få tilgang raskt, i rimelig omfang og uten forskjellsbehandling, og verktøyet skal være anvendelig. Bestemmelsene i artikkel 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 får anvendelse på gebyrer for tilgang til disse verktøyene.»

c) Nr. 2.8 skal lyde:

«2.8. Produsentene skal fastsette rimelige og forsvarlige gebyrer for tilgang per time, dag, måned, år og transaksjon til nettsteder med reparasjons- og vedlikeholdsopplysninger.»

9) I vedlegg XVI gjøres følgende endringer:

a) I nr. 6.2 tilføyes følgende ordlyd:

«For dette punktets formål antas slike situasjoner å oppstå dersom de gjeldende grenseverdiene for NO_x-utslipp i tabell 1 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007, multiplisert med en faktor på 1,5, overskrides. For et kjøretøy som er godkjent i henhold til de midlertidige OBD-grenseverdiene for Euro 6 i nr. 2.3.2 i vedlegg XI til denne forordning, antas slike situasjoner unntaksvis å oppstå dersom de gjeldende grenseverdiene for NO_x-utslipp i tabell 2 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007, overskrides med 100 mg eller mer. NO_x-utslipp under en prøving av om disse kravene overholdes, skal høyst være 20 % høyere enn verdiene nevnt i første og annet punktum.»

b) Nr. 7.1 skal lyde:

«7.1. Når det vises til dette nummer, skal en uslettelig parameteridentifikator (PID) lagres for å identifisere årsaken til at systemet for motivering av fører er aktivert, samt den strekningen kjøretøyet har tilbakelagt mens systemet for motivering av fører har vært aktivert. Kjøretøyet skal oppbevare et register over parameteridentifikatoren i minst 800 dager eller 30 000 km kjøretøydrift. Opplysningene om PID skal være tilgjengelige via serieporten til det standardiserte uttaket for diagnoseverktøy når et standard skanneverktøy ber om det, i samsvar med bestemmelsene i nr. 6.5.3.1 i tillegg 1 vedlegg 11 til UN-ECE-reglement nr. 83 og nr. 2.5 i tillegg 1 til vedlegg XI til denne forordning. Fra datoene nevnt i artikkel 17 skal opplysningene som er lagret om PID, kobles til varigheten av den samlede kjøretøydriften hvor dette har skjedd, med en nøyaktighet på minst 300 dager eller 10 000 km.»

10) I vedlegg XVIII skal nr. 3.4.8 lyde:

«3.4.8. Kjøretøyets elektriske rekkevidde km (i samsvar med vedlegg 9 til UN-ECE-reglement nr. 101)»

VEDLEGG II

«VEDLEGG II

SAMSVAR FOR KJØRETØYER I BRUK

1. INNLEDNING
- 1.1. Ved dette vedlegg fastsettes kravene til eksosutslipp og OBD (herunder IUPR_M) for samsvar for kjøretøyer i bruk som er typegodkjent i samsvar med denne forordning.
2. SAMSVARSKONTROLL AV KJØRETØYER I BRUK
- 2.1. Godkjenningmyndigheten skal foreta samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk på grunnlag av alle relevante opplysninger som produsenten har, etter tilsvarende framgangsmåter som dem som er fastsatt i artikkel 12 nr. 1 og 2 i direktiv 2007/46/EØF samt i nr. 1 og 2 i vedlegg X til nevnte direktiv. Opplysninger fra godkjenningmyndigheten og medlemsstatenes overvåkingsprøving kan supplere rapportene om overvåking under drift som produsenten har levert.
- 2.2. Figuren nevnt i nr. 9 i tillegg 2 til dette vedlegg og figur 4/2 i tillegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83 (bare for eksosutslipp) viser framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk. Framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk er beskrevet i tillegg 3 til dette vedlegg.
- 2.3. På anmodning fra godkjenningmyndigheten skal produsenten, som en del av de opplysningene som skal gis for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, rapportere til typegodkjenningmyndigheten om garantikrav, garantiarbeid og OBD-feil som registreres i forbindelse med vedlikehold, i samsvar med et format fastsatt ved typegodkjenningen. Opplysningene skal gi en detaljert beskrivelse av hvor ofte feil inntreffer i utslippsrelaterte deler og systemer, samt angi type feil. Rapportene skal leveres minst én gang i året for hver kjøretøymodell i det tidsrommet som er definert i artikkel 9 nr. 4 i denne forordning.
- 2.4. **Parametere som definerer eksosutslipp i en gruppe av kjøretøyer i bruk**

Gruppen av kjøretøyer i bruk kan defineres ut fra grunnleggende konstruksjonsparametere som skal være felles for kjøretøyer i gruppen. Følgelig kan de kjøretøytypene som har følgende parametere felles, eller som ligger innenfor de oppgitte toleransene, anses å tilhøre samme gruppe av kjøretøyer i bruk:
- 2.4.1. forbrenningsprosess (totakts, firetakts, rotasjon),
- 2.4.2. antall sylindrer,
- 2.4.3. motorblokkens oppbygning (rekkemotor, V-motor, stjernemotor, bokserkonfigurasjon, annet). Sylindrenes helling eller retning er ikke et kriterium,
- 2.4.4. drivstofftilførsel (dvs. indirekte eller direkte innsprøyting),
- 2.4.5. type kjølesystem (luft, vann, olje),
- 2.4.6. innsugingsmetode (naturlig innsuging, overladet),
- 2.4.7. drivstoff som motoren er konstruert for (bensin, diesel, NG, LPG osv.). Kjøretøyer som bruker to typer drivstoff, kan grupperes sammen med kjøretøyer som kjøres med ett drivstoff, forutsatt at ett av drivstoffene er felles,
- 2.4.8. katalysatortype (treveis, mager NO_x-felle, SCR, mager NO_x-katalysator eller annet),
- 2.4.9. partikkelfelletepe (med eller uten),
- 2.4.10. eksosresirkulering (med eller uten, kjølt eller ikke-kjølt), og
- 2.4.11. slagvolum tilsvarende den største motoren i gruppen minus 30 %.
- 2.5. **Krav til opplysninger**

Godkjenningmyndigheten foretar samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk på grunnlag av opplysninger fra produsenten. Slike opplysninger skal særlig omfatte:
- 2.5.1. produsentens navn og adresse,
- 2.5.2. navn, adresse, telefonnummer, telefaksnummer og e-postadresse til produsentens godkjente representant på de områdene som omfattes av produsentens opplysninger,
- 2.5.3. modellnavn på de kjøretøyene som omfattes av produsentens opplysninger,
- 2.5.4. eventuelt listen over kjøretøytyper som omfattes av produsentens opplysninger, dvs. for eksosutslipp, gruppen av kjøretøyer i bruk i samsvar med nr. 2.4, og for OBD og IUPR_M. OBD-gruppen i samsvar med tillegg 2 til vedlegg XI,

- 2.5.5. koder for kjøretøyets understallsnummer (VIN) som gjelder kjøretøytypene i gruppen (VIN-prefiks),
- 2.5.6. numrene til typegodkjenningene som gjelder for kjøretøytypene i gruppen, herunder eventuelt numrene til alle utvidelser og feilrettinger/tilbakekallinger (endringer),
- 2.5.7. nærmere opplysninger om utvidelser, feilrettinger/tilbakekallinger for typegodkjenninger for kjøretøyer som omfattes av produsentens opplysninger (dersom godkjenningsmyndigheten ber om dette),
- 2.5.8. tidsrommet som produsentens opplysninger ble innsamlet over,
- 2.5.9. kjøretøyets konstruksjonsperiode som omfattes av produsentens opplysninger (f.eks. kjøretøyer produsert i løpet av kalenderåret 2007),
- 2.5.10. produsentens framgangsmåte for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, herunder:
- i) metode for lokalisering av kjøretøyer,
 - ii) utvalgs- og avvisningskriterier for kjøretøyer,
 - iii) prøvingstyper og -framgangsmåter som brukes for programmet,
 - iv) produsentens godkjennings-/avvisningskriterier for gruppen av kjøretøyer,
 - v) geografisk(e) område(r) der produsenten har samlet inn opplysninger,
 - vi) benyttet prøvestørrelse og prøvetakingsplan,
- 2.5.11. resultatene av produsentens framgangsmåte for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, herunder:
- i) identifikasjon av de kjøretøyene som omfattes av programmet (uansett om disse har gjennomgått prøving eller ikke). Identifikasjonen skal inneholde følgende:
 - modellnavn,
 - kjøretøyets understallsnummer (VIN),
 - kjøretøyets registreringsnummer,
 - produksjonsdato,
 - området der kjøretøyet anvendes (dersom dette er kjent),
 - monterte dekk (bare eksosutslipp),
 - ii) årsak(er) til at et kjøretøy er forkastet fra utvalget,
 - iii) tidligere service av hvert enkelt kjøretøy i utvalget (herunder eventuelle endringer),
 - iv) tidligere reparasjoner av hvert enkelt kjøretøy i utvalget (der dette er kjent),
 - v) prøvingsdata, herunder:
 - prøvingsdato/nedlastingsdato,
 - prøvingssted/nedlastingssted,
 - tilbakelagt strekning angitt på kjøretøyets kilometer teller,
 - vi) prøvingsdata (bare for eksosutslipp):
 - spesifikasjoner for prøvingsdrivstoff (f.eks. referansedrivstoff eller drivstoff som finnes på markedet),
 - prøvingsforhold (temperatur, fuktighet, dynamometerets svingmasse),
 - dynamometerinnstillinger (f.eks. effektinnstilling),
 - prøvingsresultater (fra minst tre ulike kjøretøyer per gruppe),
 - vii) prøvingsdata (bare for IUPR_M):
 - alle påkrevde data lastet ned fra kjøretøyet,
 - for hver overvåkingseenhet som skal rapporteres, forholdet for ytelse i bruk IUPR_M,
- 2.5.12. opplysninger fra OBD-systemet,

2.5.13. for IUPR_M-prøvetaking, følgende:

- gjennomsnittet av ytelse i bruk IUPR_M for alle utvalgte kjøretøyer for hver overvåkingsenhet i samsvar med nr. 3.1.4 og 3.1.5 i tillegg 1 til vedlegg XI,
- prosentandelen utvalgte kjøretøyer med en IUPR_M som er minst like stor som den minsteverdien som gjelder for overvåkingsenheten i samsvar med nr. 3.1.4 og 3.1.5 i tillegg 1 til vedlegg XI.

3. UTVELGING AV KJØRETØYER TIL SAMSVARSKONTROLL I BRUK

3.1. Opplysningene som produsenten innhenter, skal være tilstrekkelig omfattende til å sikre at ytelsen til kjøretøyer i bruk kan vurderes for normale bruksforhold. Produsentens prøvetaking skal stamme fra minst to medlemsstater med vesentlig forskjellige kjøreforhold (med mindre kjøretøyet selges i bare én medlemsstat). Faktorer som ulikheter med hensyn til drivstoff, omgivelser, gjennomsnittshastighet på vei og fordeling mellom by- og landeveiskjøring skal tas i betraktning når det skal velges ut medlemsstater.

OBd IUPR_M-prøving skal bare omfatte kjøretøyer som oppfyller kriteriene i nr. 2.2.1 i tillegg 1.

3.2. Når produsenten skal velge hvilke medlemsstater prøvingskjøretøyer skal hentes fra, kan vedkommende velge kjøretøyer fra en medlemsstat som anses å være særlig representativ. I så fall skal produsenten dokumentere overfor den godkjenningmyndigheten som gav typegodkjenningen, at utvalget er representativt (f.eks. markedet med det største årlige salget av en kjøretøygruppe i Unionen). Når det i en gruppe er nødvendig å prøve mer enn ett prøveparti, som angitt i nr. 3,5, skal kjøretøyene i annet og tredje prøveparti avspeile andre kjøreforhold enn dem i det første prøvepartiet.

3.3. Utslippsprøvingen kan gjennomføres ved et prøvingsanlegg som befinner seg på et annet marked eller i en annen region enn der kjøretøyene er valgt ut.

3.4. Produsentens samsvarprøving av eksosutslipp fra kjøretøyer i bruk skal gjennomføres kontinuerlig på en måte som gjenspeiler produksjonssyklusen for aktuelle kjøretøytyper i en bestemt kjøretøygruppe i bruk. Det skal ikke gå mer enn 18 måneder mellom starten på to samsvarskontroller av kjøretøyer i bruk. For de kjøretøytypene som omfattes av en utvidelse av typegodkjenningen der det ikke ble krevd en utslippsprøving, kan dette tidsrommet utvides til inntil 24 måneder.

3.5. Prøvestørrelse

3.5.1. Ved anvendelse av de statistiske framgangsmåtene som er angitt i tillegg 2 (dvs. for eksosutslipp), skal antall prøvepartier være avhengig av det årlige salgsvolumet av en gruppe i bruk i Unionen, slik det er angitt i tabellen nedenfor:

EU-registreringer – per kalenderår (for eksosutslippsprøving) – av kjøretøyer i en OBd-gruppe med IUPR i prøvetakingsperioden	Antall prøvepartier
opp til 100 000	1
100 001-200 000	2
over 200 000	3

3.5.2. For IUPR er antallet prøvepartier beskrevet i tabellen i nr. 3.5.1, og det er basert på antallet kjøretøyer i en OBd-gruppe som er godkjent med IUPR (som er omfattet av prøvetaking).

I den første prøvetakingsperioden for en OBd-gruppe skal alle kjøretøytypene i gruppen som er godkjent med IUPR, anses å være omfattet av prøvetaking. I etterfølgende prøvetakingsperioder skal bare kjøretøytyper som ikke tidligere har vært prøvd, eller som omfattes av utslippsgodkjenninger som har blitt forlenget siden forrige prøvetakingsperiode, anses å være omfattet av prøvetaking.

For grupper som har under 5 000 EU-registreringer og er omfattet av prøvetaking i prøvetakingsperioden, skal det være minst seks kjøretøyer i et prøveparti. For alle andre grupper skal det være minst femten kjøretøyer i et prøveparti.

Hvert prøveparti skal på tilfredsstillende måte representere salgsmønsteret, dvs. at i det minste kjøretøytyper med høyt salgstall ($\geq 20\%$ av den totale gruppen) skal være representert.

4. På grunnlag av den kontrollen som er nevnt i nr. 2, skal godkjenningmyndigheten:

- a) bestemme at samsvaret for en kjøretøytype i bruk, en kjøretøygruppe i bruk eller en OBd-gruppe er tilfredsstillende, og ikke treffe ytterligere tiltak,
- b) bestemme at de opplysningene som produsenten leverer, ikke er tilstrekkelige til at det kan tas en avgjørelse, og anmode om ytterligere opplysninger eller prøvingsdata fra produsenten,

- c) bestemme på grunnlag av opplysningene fra godkjenningmyndigheten eller medlemsstatens overvåkingsprogram at de opplysningene som produsenten har gitt, ikke er tilstrekkelige til at det kan tas en avgjørelse, og be om ytterligere opplysninger eller prøvingsdata fra produsenten, eller
- d) bestemme at samsvaret for en kjøretøytype i bruk, som er en del av en kjøretøygruppe i bruk eller en OBD-gruppe, ikke er tilfredsstillende, og fortsette med prøving av denne kjøretøytypen eller OBD-gruppen i samsvar med tillegg 1.

Dersom IUPR_M-kontrollen viser at prøvingskriteriene i nr. 6.1.2 bokstav a) eller b) i tillegg 1 er oppfylt for kjøretøyene i et prøveparti, skal typegodkjenningmyndigheten treffe de tiltakene som er beskrevet i bokstav d) i dette nummer.

- 4.1. Dersom type 1-prøving anses som nødvendig for samsvarskontroll av forurensningsreducerende innretninger med hensyn til kravene til deres ytelse når de er i bruk, skal slik prøving foretas etter en framgangsmåte som oppfyller de statistiske kriteriene definert i tillegg 2.
 - 4.2. Godkjenningmyndigheten skal i samarbeid med produsenten velge en stikkprøve av kjøretøyer som har tilbakelagt et tilstrekkelig antall kilometer, og som med rimelig sikkerhet er brukt under normale forhold. Produsenten skal rådspørres om valget av kjøretøyer i prøven og skal ha lov til å overvære de bekreftende kontrollene av kjøretøyene.
 - 4.3. Produsenten skal under tilsyn av godkjenningmyndigheten tillates å foreta kontroll, også av destruktiv karakter, på kjøretøyer med utslippsnivåer som overstiger grenseverdiene, med sikte på å fastslå mulige årsaker til forringelse som ikke kan tilskrives produsenten (f.eks. bruk av blyholdig bensin før prøvingsdatoen). Dersom kontrollresultatene bekrefter disse årsakene, utelates disse prøvingsresultatene fra samsvarskontrollen.
-

*Tillegg 1***Samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk**

1. INNLEDNING

- 1.1. I dette tillegg fastsettes kriteriene nevnt i nr. 4 med hensyn til utvelging av kjøretøyer til prøving og framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk.

2. UTVELGINGSKRITERIER

Kriteriene for godkjenning av et utvalgt kjøretøy er definert i nr. 2.1-2.8 for eksosutslipp og i nr. 2.1-2.5 for IUPR_M.

- 2.1. Kjøretøyet skal tilhøre en kjøretøytype som er typegodkjent i samsvar med denne forordning, og som er utstyrt med et samsvarssertifikat i samsvar med direktiv 2007/46/EF. Når det gjelder kontroll av IUPR_M, skal kjøretøyet være godkjent i henhold til OBD-standarden Euro 5+, Euro 6- plus IUPR eller nyere. Det skal være registrert og ha vært i bruk i Unionen.

- 2.2. Kjøretøyet skal ha kjørt minst 15 000 km eller vært i bruk i minst seks måneder, den seneste datoen gjelder, og skal ha kjørt høyst 100 000 km eller vært i bruk i høyst 5 år, den tidligste datoen gjelder.

- 2.2.1. Når det gjelder kontroll av IUPR_M, skal prøven bare omfatte kjøretøyer som:

- a) har samlet inn tilstrekkelige data om kjøretøyets drift til at overvåkingsenheter kan prøves.

For overvåkingsenheter som skal oppfylle kravene til ytelse i bruk og registrere og rapportere data i samsvar med nr. 3.6.1 i tillegg 1 til vedlegg XI, menes med «tilstrekkelige data om kjøretøyets drift» at nevneren oppfylder kriteriene nedenfor. Nevneren, som definert i nr. 3.3 og 3.5 i tillegg 1 til vedlegg XI, for den overvåkingsenheter som skal prøves, skal ha en verdi som er minst like stor som en av følgende verdier:

- i) 75 for overvåkingsenheter for fordampingsanlegg, overvåkingsenheter for systemer for sekundær luft og overvåkingsenheter som bruker en nevner som økes i samsvar med nr. 3.3.2 bokstav a), b) eller c) i tillegg 1 til vedlegg XI (f.eks. overvåkingsenheter for kaldstart, klimaanlegg osv.), eller
- ii) 25 for overvåkingsenheter for partikkelfilter og overvåkingsenheter for oksidasjonskatalysator som bruker en nevner som økes i samsvar med nr. 3.3.2 bokstav d) i tillegg 1 til vedlegg XI, eller
- iii) 150 for overvåkingsenheter for katalysator, lambda-sonde, eksosresirkulering, variabel ventilinnstilling eller andre deler,

- b) ikke har vært utsatt for ulovlige inngrep eller blitt utstyrt med tilbehør eller modifiserte deler som medfører at OBD-systemet ikke oppfylder kravene i vedlegg XI.

- 2.3. Det skal foreligge dokumentasjon på at kjøretøyet er blitt riktig vedlikeholdt (f.eks. at det har vært til service i henhold til produsentens anbefalinger).

- 2.4. Kjøretøyet skal ikke vise tegn på feilaktig bruk (f.eks. konkurransekjøring, overbelastning, bruk av feil drivstoff eller andre former for feilaktig bruk) eller andre faktorer (f.eks. ulovlige inngrep) som kan påvirke utslippet. Det skal tas hensyn til opplysninger om feilkode og antall kjørte kilometer som er lagret i datamaskinen. Et kjøretøy skal ikke tas ut til prøving dersom opplysningene i datamaskinen viser at kjøretøyet har vært i bruk etter at en feilkode ble lagret, uten at det umiddelbart ble foretatt en reparasjon.

- 2.5. Det skal ikke være foretatt større ikke-autoriserte reparasjoner av motoren eller større reparasjoner av kjøretøyet.

- 2.6. Bly- og svovelinholdet i en drivstoffprøve fra kjøretøyets drivstofftank skal være i samsvar med gjeldende standarder fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF⁽¹⁾, og det skal ikke være tegn på bruk av feil drivstoff. Det kan foretas kontroller i eksosrøret.

- 2.7. Det skal ikke være tegn på problemer som kan sette laboratoriepersonalets sikkerhet i fare.

- 2.8. Alle deler i det forurensningsreducerende systemet i kjøretøyet skal være i samsvar med den gjeldende typegodkjenningen.

⁽¹⁾ EUTL 350 av 28.12.1998, s. 58.

3. DIAGNOSTISERING OG VEDLIKEHOLD

Før måling av eksosutslipp skal det etter framgangsmåten fastsatt i nr. 3.1-3.7 foretas diagnostisering og vanlig nødvendig vedlikehold av kjøretøyer som er godkjent til prøving.

- 3.1. Det skal kontrolleres at luftfilter, alle drivremmer, alle væsknivåer, radiatorlokk, alle vakuumslinger og elektriske ledninger i forbindelse med det forurensningsreducerende systemet er hele og uten skader, og at tenning, drivstoffmåler og delene i den forurensningsreducerende innretningen ikke er feiljustert og/eller har vært utsatt for ulovlige inngrep. Alle avvik skal registreres.
- 3.2. Det skal kontrolleres at OBD-systemet fungerer riktig. Alle data om funksjonssvikt i OBD-systemets minne skal registreres, og de nødvendige reparasjonene skal utføres. Dersom OBD-systemets feilindikator registrerer en funksjonssvikt under en forkondisjoneringsyklus, kan feilen finnes og utbedres. Prøvingen kan gjentas, og resultatene med det reparerte kjøretøyet brukes.
- 3.3. Tennesystemet skal kontrolleres, og deler med mangler skiftes, f.eks. tennplugg, kabler osv.
- 3.4. Kompresjonen skal kontrolleres. Dersom resultatet ikke er tilfredsstillende, forkastes kjøretøyet.
- 3.5. Motorparametrene skal kontrolleres i henhold til produsentens spesifikasjoner og justeres om nødvendig.
- 3.6. Dersom det for kjøretøyet gjenstår mindre enn 800 km til rutinemessig service, skal service utføres etter produsentens anvisninger. Uavhengig av kilometerantall kan produsenten be om at det skiftes olje- og luftfilter.
- 3.7. Når kjøretøyet godkjennes, skal drivstoffet skiftes ut med det riktige referansedrivstoffet til utslippsprøvingen, med mindre produsenten godtar at det brukes drivstoff som finnes på markedet.

4. PRØVING AV KJØRETØYER I BRUK

- 4.1. Når kontroll av kjøretøyer anses som nødvendig, utføres det utslippsprøving i samsvar med vedlegg III på forkondisjonerte kjøretøyer som er utvalgt i henhold til kravene i nr. 2 og 3 i dette tillegg. Denne prøvingen skal bare omfatte målingen av antall utslupne partikler for kjøretøyer som godkjennes i samsvar med Euro 6-utslippsstandardene i klasse W, X og Y, slik det er angitt i tabell 1 i tillegg 6 til vedlegg 1. Forkondisjoneringsyklusene utover dem som er angitt i nr. 5.3. i vedlegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83, tillates bare dersom de er representative for normal kjøring.
- 4.2. For kjøretøyer med OBD-system kan det kontrolleres at feilindikatoren osv. fungerer riktig i bruk med hensyn til utslippsnivåer (f.eks. feilindikatorgrensene definert i vedlegg XI) for de typegodkjente spesifikasjonene.
- 4.3. OBD-systemet kan f.eks. kontrolleres for utslippsnivåer over gjeldende grenseverdier uten feilindikasjon, systematisk feilaktivering av feilindikatoren og mangelfulle eller forringede deler i OBD-systemet.
- 4.4. Dersom en del eller et system fungerer på en måte som ikke er i samsvar med spesifikasjonene i typegodkjenningsdokumentet og/eller opplysningspakken til den aktuelle kjøretøytypen, og slike avvik ikke er godkjent i henhold til artikkel 13 nr. 1 eller 2 i direktiv 2007/46/EF, uten feilindikasjon i OBD-systemet, skal delen eller systemet ikke skiftes ut for utslippsprøvingen, med mindre det fastslås at det er foretatt ulovlige inngrep på eller feilaktig bruk av delen eller systemet, på en slik måte at OBD-systemet ikke registrerer den funksjonssvikten som derfor oppstår.

5. EVALUERING AV RESULTATENE AV UTSLIPSPRØVING

- 5.1. Prøvingresultatene skal evalueres i samsvar med tillegg 2.
- 5.2. Prøvingresultatene skal ikke multipliseres med forringelsesfaktorer.

6. PLAN FOR UTBEDRINGSTILTAK

- 6.1. Godkjenningmyndigheten skal anmode produsenten om å framlegge en plan for utbedringstiltak for å utbedre det manglende samsvaret i følgende tilfeller:
 - 6.1.1. For eksosutslipp, dersom flere enn ett kjøretøy viser seg å være en utslippsavviker som enten:
 - a) oppfyller vilkårene i nr. 3.2.3 i tillegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83, og både godkjenningmyndigheten og produsenten er enige om at utslippsoverskridelsen har samme årsak, eller
 - b) oppfyller vilkårene i nr. 3.2.4 i tillegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83, og godkjenningmyndigheten har fastslått at utslippsoverskridelsen har samme årsak.

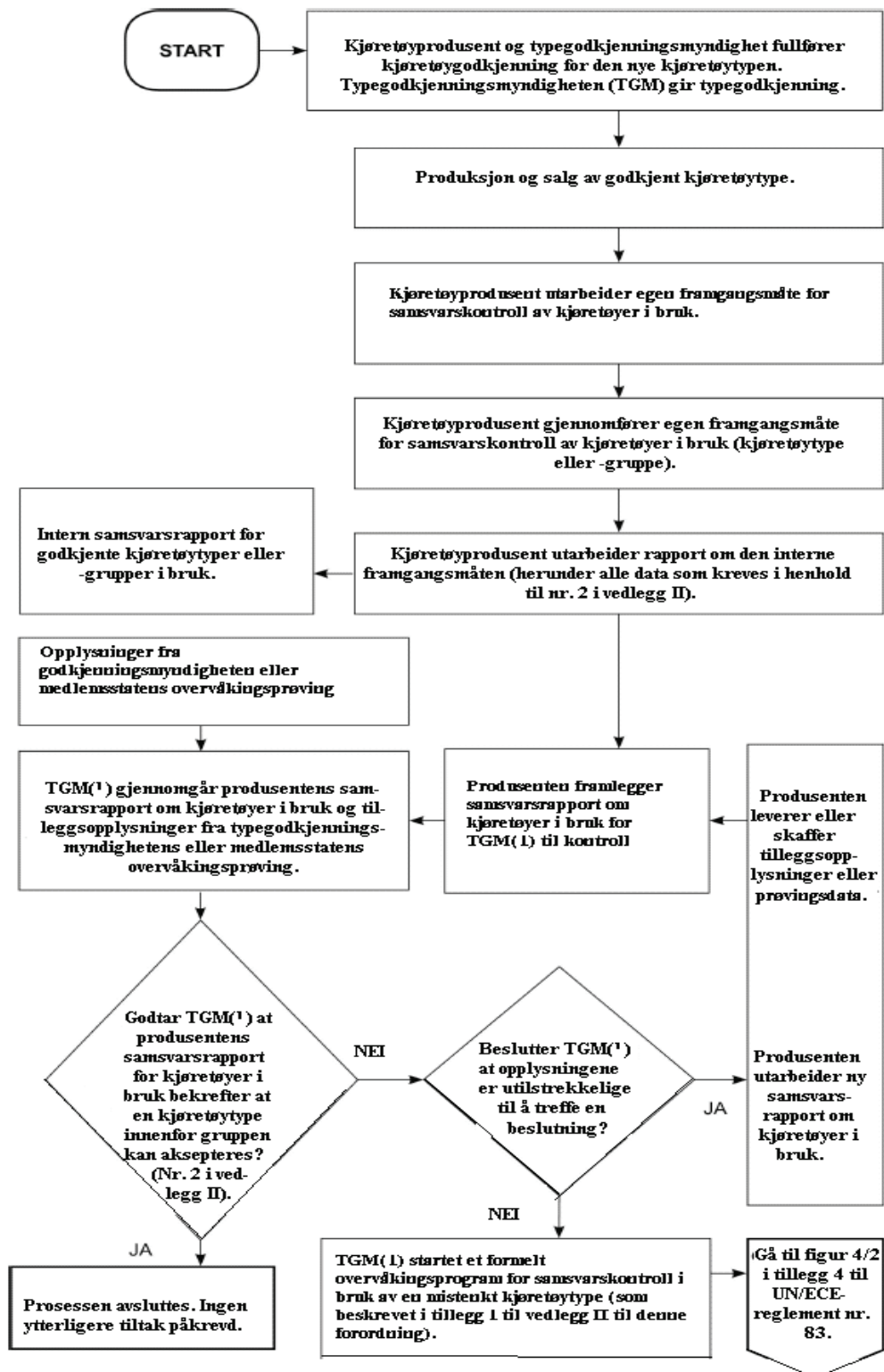
- 6.1.2. For $IUPR_M$ for en bestemt overvåkingsenhet M , dersom følgende statistiske vilkår er oppfylt i en prøve med en størrelse som er fastsatt i samsvar med nr. 3.5 i dette vedlegg:
- For kjøretøyer som er sertifisert for et forhold på 0,1 i samsvar med nr. 3.1.5 i tillegg 1 til vedlegg XI, viser data innsamlet fra kjøretøyene for minst én overvåkingsenhet M i prøven enten at prøvens gjennomsnittlige forhold for ytelse i bruk er mindre enn 0,1, eller at minst 66 % av kjøretøyene i prøven har et forhold for ytelse i bruk på mindre enn 0,1.
 - For kjøretøyer som er sertifisert for fulle forholdstall i samsvar med nr. 3.1.4 i tillegg 1 til vedlegg XI, viser data innsamlet fra kjøretøyene for minst én overvåkingsenhet M i prøven enten at prøvens gjennomsnittlige forhold for ytelse i bruk er mindre enn verdien $Test_{min}(M)$, eller at minst 66 % av kjøretøyene i prøven har et forhold for ytelse i bruk på mindre enn $Test_{min}(M)$.
- Verdien av $Test_{min}(M)$ er:
- 0,230 dersom overvåkingsenhet M skal ha et forhold for ytelse i bruk på 0,26,
 - 0,460 dersom overvåkingsenhet M skal ha et forhold for ytelse i bruk på 0,52,
 - 0,297 dersom overvåkingsenhet M skal ha et forhold for ytelse i bruk på 0,336,
- i samsvar med nr. 3.1.4 i tillegg 1 til vedlegg XI.
- 6.2. Planen for utbedringstiltak skal framlegges for typegodkjenningsmyndigheten senest 60 virkedager fra datoen for underretningen nevnt i nr. 6.1. Typegodkjenningsmyndigheten skal innen 30 virkedager godkjenne eller avvise planen for utbedringstiltak. Dersom produsenten på tilfredsstillende måte kan påvise overfor vedkommende godkjenningsmyndighet at det er behov for mer tid til å undersøke det manglende samsvaret for å kunne framlegge en plan for utbedringstiltak, skal imidlertid fristen forlenges.
- 6.3. Utbedringstiltakene får anvendelse på alle kjøretøyer som kan tenkes å ha samme feil. Det vurderes om typegodkjenningsdokumentene bør endres.
- 6.4. Produsenten skal framlegge en kopi av all korrespondanse i forbindelse med planen for utbedringstiltak og skal også føre et register over tilbakekallingen og regelmessig levere statusrapporter til godkjenningsmyndigheten.
- 6.5. Planen for utbedringstiltak skal omfatte kravene angitt i nr. 6.5.1-6.5.11. Produsenten skal gi planen for utbedringstiltak et unikt navn eller nummer.
- 6.5.1. En beskrivelse av hver kjøretøytype som er omfattet av planen for utbedringstiltak.
- 6.5.2. En beskrivelse av de særskilte modifikasjonene, endringene, reparasjonene, korreksjonene, justeringene eller andre endringer som skal foretas for å oppnå samsvar for kjøretøyene, herunder et kort sammendrag av de dataene og de tekniske undersøkelsene som underbygger produsentens beslutning om særlige tiltak som skal treffes for å utbedre det manglende samsvaret.
- 6.5.3. En beskrivelse av metoden som produsenten bruker til å underrette eierne av kjøretøyene.
- 6.5.4. En eventuell beskrivelse av riktig vedlikehold eller bruk som produsenten stiller som vilkår for rett til reparasjon i henhold til planen for utbedringstiltak, og produsentens begrunnelse for å stille slike vilkår. Det kan ikke stilles vilkår til vedlikehold eller bruk med mindre vedlikehold eller bruk kan påvises å ha betydning for det manglende samsvaret og utbedringstiltakene.
- 6.5.5. En beskrivelse av framgangsmåten som eierne av kjøretøyene skal følge for å få utbedret det manglende samsvaret. Denne beskrivelsen skal inneholde en dato som utbedringstiltakene kan treffes etter, et anslag over hvor lang tid verkstedet skal bruke på reparasjonene, og hvor de kan foretas. Reparasjonen skal foretas på korrekt måte innen rimelig tid etter innlevering av kjøretøyet.
- 6.5.6. En kopi av de opplysningene som gis til eierne av kjøretøyene.
- 6.5.7. En kort beskrivelse av systemet som produsenten bruker til å sikre tilstrekkelig tilgang på deler eller systemer til gjennomføring av utbedringstiltakene. Det skal angis når det vil være tilstrekkelig tilgang på deler eller systemer til å iverksette tiltakene.
- 6.5.8. En kopi av alle instruksjoner som sendes til de personene som skal utføre reparasjonen.
- 6.5.9. En beskrivelse av hvilken virkning de foreslåtte utbedringstiltakene vil få på utslipp, drivstofforbruk, kjøreegenskaper og sikkerhet for hver kjøretøytype som er omfattet av planen for utbedringstiltak, med data og tekniske undersøkelser som underbygger disse konklusjonene.
- 6.5.10. Eventuelle andre opplysninger, rapporter eller data som det er rimelig at godkjenningsmyndigheten vurderer som nødvendige for å evaluere planen for utbedringstiltak.

-
- 6.5.11. Dersom planen for utbedringstiltak omfatter tilbakekalling, skal en beskrivelse av metoden for registrering av reparasjonen framlegges for typegodkjenningsmyndigheten. Dersom det brukes en etikett, skal et eksemplar av denne vedlegges.
 - 6.6. Det kan kreves at produsenten foretar rimelig tilrettelagt og nødvendig prøving av deler og kjøretøyer med en foreslått endring, reparasjon eller modifikasjon for å påvise at endringen, reparasjonen eller modifikasjonen har den tilsiktede virkningen.
 - 6.7. Produsenten er ansvarlig for å føre register over alle kjøretøyer som er tilbakekalt og reparert, og over hvilket verksted som foretok reparasjonen. Typegodkjenningsmyndigheten skal på anmodning ha tilgang til registeret i fem år fra gjennomføringen av planen for utbedringstiltak.
 - 6.8. Reparasjonen, endringen eller tilføyelsen av nytt utstyr skal registreres i en attest som produsenten utsteder til eieren av kjøretøyet.
-

*Tillegg 2***Statistisk framgangsmåte for eksosutslipp ved samsvarsprøving av kjøretøyer i bruk**

1. Denne framgangsmåten skal brukes til å kontrollere om kjøretøyer i bruk oppfyller kravene til type 1-prøving. Den gjeldende statistiske metoden angitt i tillegg 4 til UN-ECE-reglement nr. 83 får anvendelse, med de unntakene som er angitt i nr. 2-9 i dette tillegg.
2. Fotnote 1 får ikke anvendelse.
3. Nr. 3.2 skal forstås som følger:
Et kjøretøy anses som en utslippsavviker når vilkårene i nr. 3.2.2 er oppfylt.
4. Nr. 3.2.1 får ikke anvendelse.
5. I nr. 3.2.2 skal henvisningen til rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 forstås som henvisning til tabell 1 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 5-kjøretøyer, og til tabell 2 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 6-kjøretøyer.
6. I nr. 3.2.3.2.1 og 3.2.4.2 skal henvisningen til nr. 6 i tillegg 3 forstås som henvisning til nr. 6 i tillegg 1 til vedlegg II til denne forordning.
7. I fotnote 2 og 3 skal henvisningen til rad A i tabellen i nr. 5.3.1.4 forstås som henvisning til tabell 1 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 5-kjøretøyer, og til tabell 2 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 6-kjøretøyer.
8. I nr. 4.2 skal henvisningen til nr. 5.3.1.4 forstås som henvisning til tabell 1 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 5-kjøretøyer, og til tabell 2 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 for Euro 6-kjøretøyer.
9. Figur 4/1 skal erstattes med følgende figur:

«Figur 4/1



(1) I dette tilfellet betyr TGM den typegodkjenningsmyndigheten som gav typegodkjenningen i samsvar med denne forordning.

Tillegg 3

Ansvar for samsvar for kjøretøyer i bruk

1. Framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk er beskrevet i figur 1.
2. Produsenten skal samle inn alle opplysninger som er nødvendige for å oppfylle kravene i dette vedlegg. Godkjenningsmyndigheten kan også ta i betraktning opplysninger fra overvåkingsprogrammer.
3. Godkjenningsmyndigheten skal gjennomføre alle framgangsmåter og prøvinger som er nødvendige for å sikre at kravene med hensyn til samsvar for kjøretøyer i bruk er oppfylt (fase 2-4).
4. I tilfelle uregelmessigheter eller uenigheter i vurderingen av de opplysningene som er gitt, skal vedkommende myndighet anmode om en klargjøring fra den tekniske instansen som utførte typegodkjenningsprøvingen.
5. Produsenten skal opprette og gjennomføre en plan for utbedringstiltak. Denne planen skal godkjennes av godkjenningsmyndigheten før den gjennomføres (fase 5).

Figur 1

Beskrivelse av framgangsmåten for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk