

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 64/2012 AL COMISIEI

din 23 ianuarie 2012

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și privind accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE⁽¹⁾, în special articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (2) și articolul 12,

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru)⁽²⁾, în special articolul 39 alineatul (7),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 stabilește cerințe tehnice comune pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a pieselor de schimb în privința emisiilor și instituie norme referitoare la conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD), măsurarea consumului de combustibil și accesibilitatea informațiilor referitoare la repararea și întreținerea autovehiculelor.
- (2) În conformitate cu articolul 3 alineatul (15) din Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și

III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽³⁾, vehiculele și motoarele urmează să fie supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu măsurile sale de punere în aplicare doar după ce au fost adoptate procedurile de măsurare a numărului PM, astfel cum se stabilește în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009, precum și toate dispozițiile specifice cu privire la motoarele cu calibrare multiplă necesare și dispozițiile de punere în aplicare a articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009. Prin urmare, este necesar să se modifice Regulamentul (UE) nr. 582/2011 pentru a include aceste cerințe.

- (3) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, se aplică *mutatis mutandis* articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor⁽⁴⁾. Prin urmare, este oportun să se preia în prezentul regulament dispozițiile privind accesul la informațiile referitoare la reparare și întreținere stabilite în Regulamentul (CE) nr. 715/2007, precum și măsurile de punere în aplicare. Cu toate acestea, este necesar să se adapteze aceste dispoziții în scopul de a se ține cont de specificitățile vehiculelor grele.
- (4) În special, este necesar să se adopte proceduri specifice pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, în cazul omologării de tip în mai multe etape. Este, de asemenea, necesar să se adopte cerințe și proceduri specifice de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în cazul adaptărilor la cererea clientului și al produselor de serie mică. În fine, este necesar să se facă trimitere la standardele specifice de reprogramare elaborate pentru vehiculele grele.

⁽¹⁾ JO L 188, 18.7.2009, p. 1.⁽²⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.⁽³⁾ JO L 167, 25.6.2011, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

- (5) Pe termen scurt, aplicarea dispozițiilor privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor se poate dovedi prea greoaie pentru producători în ceea ce privește anumite sisteme care sunt preluate de la tipurile vechi de vehicule la tipurile noi de vehicule. Este necesar, prin urmare, să se introducă anumite derogări limitate de la dispozițiile generale privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.
- (6) Dispozițiile privind accesul la informațiile referitoare la OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi ar trebui să fie stabilite odată ce omologarea de tip pentru astfel de echipamente devine posibilă.
- (7) În conformitate cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității ⁽¹⁾, dispozitivele limitatoare de viteză trebuie instalate de ateliere sau de organisme autorizate de statele membre. În conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier ⁽²⁾, doar atelierele autorizate pot calibra aparatura de înregistrare din autovehicule. Este oportun, prin urmare, să se excludă de la dispozițiile privind acordarea accesului la informațiile referitoare la reparare și întreținere a informațiilor privind reprogramarea unităților de control pentru dispozitivele limitatoare de viteză și pentru aparatura de înregistrare.
- (8) Regulamentul (UE) nr. 582/2011 trebuie modificat în consecință.
- (9) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, se adaugă următoarele puncte 42, 43 și 44:

- „42. «adaptare la cererea clientului» înseamnă orice modificare adusă unui vehicul, sistem, componentă sau unități tehnice separate, la cererea expresă a unui client și sub rezerva omologării;
43. «informații referitoare la sistemul OBD al vehiculului» înseamnă informații referitoare la un sistem de diagnosticare la bord pentru orice sistem electronic al vehiculului;

44. «sistem raportat» înseamnă un sistem, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (23) din Directiva 2007/46/CE, raportat de la un tip vechi de vehicul la un tip nou de vehicul.”

2. Se introduc următoarele articole 2a-2h:

„Articolul 2a

Accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pun în aplicare dispozițiile și procedurile necesare, în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și cu anexa XVII la prezentul regulament, pentru a se asigura că accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor este posibil prin intermediul paginilor de internet într-un format standardizat și într-o manieră ușor accesibilă, rapidă și nediscriminatorie comparativ cu conținutul furnizat sau cu accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor agreeți. De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și a reparatorilor agreeți, materiale de formare.

(2) Autoritățile de omologare acordă omologarea de tip numai după ce primesc din partea producătorului un certificat privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

(3) Certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor reprezintă o dovadă a conformității cu dispozițiile articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

(4) Certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor este întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în appendicele 1 la anexa XVII.

(5) Informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să includă următoarele elemente:

- (a) identificarea neechivocă a vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate pentru care producătorul este responsabil;
- (b) carnet de întreținere, cuprinzând istoricul lucrărilor de reparații și întreținere;
- (c) manuale tehnice;
- (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);

⁽¹⁾ JO L 57, 2.3.1992, p. 27.

⁽²⁾ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

- (e) scheme de cablaj;
- (f) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;
- (g) numărul de identificare a calibrării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul;
- (h) informațiile furnizate privind uneltele și echipamentele protejate de drepturi de proprietate intelectuală, precum și informațiile furnizate prin intermediul acestor unelte și echipamente;
- (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare;
- (j) unitățile de lucru standard sau perioadele necesare pentru lucrările de reparații și întreținere, dacă acestea sunt comunicate distribuitorilor și reparatorilor autorizați ai producătorului, fie direct, fie prin intermediul unei părți terțe;
- (k) în cazul omologării de tip în mai multe etape, informațiile necesare în conformitate cu articolul 2b.

(6) Distribuitorii și reparatorii agreeți din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați, în sensul prezentului regulament, ca fiind operatori independenți, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule ale unui producător din al cărui sistem de distribuție nu fac parte.

(7) Informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

(8) În scopul producerii și întreținerii pieselor de schimb sau a dispozitivelor compatibile cu sistemele OBD, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii trebuie să furnizeze, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.

(9) Producătorul publică pe site-urile sale modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreeți.

(10) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau, în numele acestuia, reparatorii independenți, care au fost omologați și agreeți conform cerințelor de la punctul 2.2 din anexa XVII, au acces gratuit la aceste date și în aceleași condiții ca și reparatorii agreeți pentru a putea introduce informații referitoare la lucrările de reparații și întreținere pe care le-au efectuat.”

(11) Producătorul pune la dispoziția părților interesate următoarele informații:

- (a) informații relevante pentru dezvoltarea componentelor de schimb care sunt esențiale pentru funcționarea corectă a sistemului OBD;
- (b) informații relevante pentru dezvoltarea dispozitivelor generice de diagnosticare.

În sensul primului paragraf litera (a), dezvoltarea componentelor de schimb nu trebuie să fie restricționată de niciuna dintre următoarele situații:

- (a) lipsa informațiilor pertinente;
- (b) cerințele tehnice referitoare la strategiile de indicare a disfuncționalităților, atunci când se depășesc pragurile OBD sau în cazul în care sistemul OBD nu este capabil să îndeplinească cerințele de bază de monitorizare OBD din prezentul regulament;
- (c) modificări specifice privind modul de tratare a informațiilor referitoare la OBD astfel încât să se poată evalua independent funcționarea vehiculului cu benzină sau cu gaz;
- (d) omologarea de tip a vehiculelor alimentate cu gaz care conțin un număr limitat de deficiențe minore.

În sensul primului paragraf litera (b), atunci când producătorii folosesc dispozitive de diagnosticare și încercare în conformitate cu standardele ISO 22900 Interfețe de comunicare modulare pentru vehicule (MVCI) și ISO 22901 Schimburi deschise de date pentru diagnosticare (ODX) în rețelele proprii de franciză, fișierele ODX trebuie să fie accesibile operatorilor independenți, pe site-ul web al producătorului.

Articolul 2b

Omologare de tip în mai multe etape

(1) În cazul omologării de tip în mai multe etape, astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (7) din Directiva 2007/46/CE, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa (etapele) precedentă (precedente).

În plus, producătorul final trebuie să ofere pe site-ul său următoarele informații operatorilor independenți:

- (a) adresa site-ului producătorului sau producătorilor responsabili pentru etapa (etapele) anterioară (anterioare);

(b) numele și adresa tuturor producătorilor responsabili pentru etapa (etapele) anterioară (anterioare);

(c) numărul (numerele) de omologare de tip din etapa (etapele) anterioară (anterioare);

(d) numărul motorului.

(2) Fiecare producător responsabil pentru o etapă sau pentru anumite etape ale omologării de tip este responsabil de furnizarea, prin site-ul său, a accesului la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sau etapele omologării pentru care este responsabil și legătura cu etapa (etapele) precedentă (precedente).

(3) Producătorul responsabil de o anumită etapă (anumite etape) a (ale) omologării de tip trebuie să furnizeze următoarele informații către producătorul responsabil de următoarea etapă:

(a) certificatul de conformitate referitor la etapa (etapele) de care răspunde;

(b) certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv appendicele acestuia;

(c) numărul omologării de tip corespunzător etapei (etapelor) de care răspunde;

(d) documentele menționate la literele (a), (b) și (c), furnizate de producătorul (producătorii) implicat (implicați) în etapa (etapele) anterioară (anterioare).

Fiecare producător autorizează producătorul responsabil de următoarea etapă să transmită documentele furnizate producătorilor responsabili de toate etapele ulterioare și de etapa finală.

În plus, pe bază de contract, producătorul responsabil de o anumită etapă (anumite etape) a (ale) omologării de tip:

(a) furnizează producătorului responsabil de următoarea etapă acces la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile corespunzătoare interfeței etapei (etapelor) respective de care răspunde;

(b) furnizează, la cererea unui producător responsabil de o etapă ulterioară a omologării de tip, acces la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și

la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile corespunzătoare interfeței etapei (etapelor) de care este responsabil.

(4) Un producător, inclusiv producătorul final, nu poate percepe taxe în conformitate cu articolul 2f decât pentru etapa (etapele) anume de care este responsabil.

Un producător, inclusiv producătorul final, nu percepe taxe pentru furnizarea informațiilor referitoare la adresa de internet sau la datele de contact ale oricărui alt producător.

Articolul 2c

Adaptări la cererea clientului

(1) Prin derogare de la articolul 2a, în cazul în care numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul adaptării la cererea clientului este mai mic de 250 de unități produse în total la nivel mondial, informațiile referitoare la lucrările de reparații și întreținere legate de adaptările la cererea clientului trebuie furnizate cu promptitudine, într-o manieră ușor accesibilă și, totodată, în mod nediscriminatoriu comparativ cu conținutul furnizat sau cu accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor agreați.

Pentru întreținerea și reprogramarea unităților de control electronic legate de adaptările la cererea clientului, producătorul pune dispozitivele specializate de diagnosticare sau echipamentele de încercare protejate de drepturi de proprietate intelectuală corespunzătoare la dispoziția operatorilor independenți în aceleași condiții în care acestea sunt furnizate reparatorilor agreați.

Adaptările la cererea clientului trebuie enumerate pe site-ul producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere și trebuie menționate în certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în momentul omologării de tip.

(2) Până la 31 decembrie 2015, în cazul în care numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul unei anumite adaptări la cererea clientului este mai mare de 250 de unități la nivel mondial, producătorul poate deroga de la obligația prevăzută la articolul 2a de a acorda acces la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor utilizând un format standard. În cazul în care producătorul face uz de această derogare, acesta furnizează cu promptitudine acces la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor într-o manieră ușor accesibilă și, totodată, în mod nediscriminatoriu comparativ cu conținutul furnizat sau cu accesul acordat distribuitorilor și reparatorilor agreați.

(3) Producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, prin vânzare și închiriere, dispozitive specializate de diagnosticare sau echipamente de încercare protejate de drepturi de proprietate intelectuală destinate service-ului pentru sistemele adaptate la cererea clienților.

(4) În momentul omologării de tip, producătorul menționează, în certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, adaptările la cererea clientului pentru care face uz de derogarea de la obligația prevăzută la articolul 2a de a acorda, utilizând un format standard, acces la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și toate unitățile de comandă electronică aferente adaptărilor respective.

Lista cuprinzând respectivele adaptări la cererea clientului, precum și toate unitățile de control electronic aferente acestora, trebuie să fie, de asemenea, publicată pe site-ul producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere.

Articolul 2d

Micii producători

(1) Prin derogare de la articolul 2a, producătorii a căror producție anuală, la nivel mondial, a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, care face obiectul prezentului regulament, este mai mică de 250 de unități, trebuie să furnizeze cu promptitudine acces la informațiile referitoare la reparare și întreținere într-o manieră ușor accesibilă și, totodată, în mod nediscriminatoriu comparativ cu conținutul furnizat sau accesul acordat distribuitorilor și reparabilor agreeți.

(2) Lista cuprinzând vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul dispozițiilor alineatului (1) trebuie publicată pe site-ul producătorului, care cuprinde informațiile referitoare la reparare și întreținere.

(3) Autoritatea de omologare trebuie să informeze Comisia cu privire la fiecare omologare de tip acordată micilor producători.

Articolul 2e

Sisteme reportate

(1) În ceea ce privește sistemele reportate enumerate în apendicele 3 la anexa XVII, până la 30 iunie 2016, producătorul poate deroga de la obligația de a reprograma unitățile de control electronic în conformitate cu standardele menționate în anexa XVII.

O astfel de derogare trebuie indicată în certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în momentul omologării de tip.

Lista sistemelor pentru care un producător instituie o derogare de la obligația de a reprograma unitățile de control electronic în conformitate cu standardele menționate în anexa XVII trebuie publicată pe internet, pe site-ul acestuia dedicat informațiilor referitoare la reparare și întreținere.

(2) Pentru întreținerea și reprogramarea unităților de comandă electronică în sistemele reportate pentru care

producătorul instituie o derogare de la obligația de a reprograma unitățile de control electronic în conformitate cu standardele menționate în anexa XVII, producătorii se asigură că dispozitivul sau echipamentele respective, protejate de drepturi de proprietate intelectuală, pot fi achiziționate sau închiriate de operatorii independenți.

Articolul 2f

Taxe de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pot percepe taxe rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

În sensul primului paragraf, o taxă este considerată excesivă sau disproporționată dacă descurajează accesul prin faptul că nu ia în considerare măsura în care operatorul independent folosește informațiile.

(2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, cu plata pe oră, zi, lună și an, taxele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care se acordă accesul.

Pe lângă accesul pe bază de timp, producătorii pot oferi acces pe bază de tranzacții în cazul cărora taxele sunt percepute per tranzacție și nu se bazează pe perioada de timp pentru care se acordă accesul. Atunci când producătorii oferă ambele sisteme de acces, reparatorii independenți aleg un sistem de acces preferat, fie pe bază de timp, fie pe bază de tranzacții.

Articolul 2g

Respectarea obligațiilor privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) O autoritate de omologare poate, în orice moment, fie din proprie inițiativă, fie pe baza unei plângeri sau a unei evaluări efectuate de serviciul tehnic, să verifice respectarea de către producător a dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 595/2009, ale prezentului regulament și a condițiilor din certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) Atunci când o autoritate de omologare constată faptul că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip aferentă trebuie să întreprindă măsurile corespunzătoare pentru a remedia situația.

Aceste măsuri pot să includă retragerea sau suspendarea omologării de tip, amenzi sau alte măsuri adoptate în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

(3) Autoritatea de omologare procedează la efectuarea unui audit cu scopul de verifica respectarea de către producător a obligațiilor privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, atunci când un operator independent sau o asociație comercială care reprezintă operatori independenți înaintează o plângere către autoritatea de omologare.

(4) Atunci când efectuează auditul, autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau oricărui expert independent să efectueze o evaluare pentru a verifica dacă aceste obligații sunt respectate.

Articolul 2h

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule

Domeniul de aplicare a activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, stabilite în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (*) se extinde la vehiculele care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 595/2009.

Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive a informațiilor.

(*) JO L 199, 28.7.2008, p. 1.”

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Pentru a primi omologarea CE de tip a unui sistem motor sau a unei familii de motoare ca unitate tehnică separată, omologarea CE de tip a unui vehicul cu un sistem de motoare omologat în ceea ce privește emisiile și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sau omologarea de tip CE a unui vehicul în ceea ce privește emisiile și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, producătorul trebuie să demonstreze, în conformitate cu dispozițiile anexei I, că vehiculele sau sistemele de motoare au fost supuse la încercări și respectă cerințele stabilite la articolele 4 și 14 și în anexele III-VIII, X, XIII, XIV și XVII. Producătorul trebuie, de asemenea, să asigure respectarea specificațiilor privind carburanții de referință menționați în anexa IX.”;

(b) se introduc următoarele alineate (1a), (1b) și (1c):

„(1a) În cazul în care informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor nu sunt disponibile sau nu sunt conforme cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009, cu articolul 2a și, atunci când este cazul, cu articolele 2b, 2c și 2d din prezentul regulament, și cu anexa XVII la prezentul regulament atunci când se prezintă cererea pentru omologarea de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data prevăzută la articolul 8 alineatul

(1) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 sau în termen de șase luni de la data omologării de tip, în cazul în care această dată este ulterioară.

(1b) Obligația de a furniza aceste informații în termenul specificat la alineatul (1a) este valabilă numai atunci când, în urma omologării de tip, vehiculul este introdus pe piață.

În cazul în care vehiculul este introdus pe piață la mai mult de șase luni de la data omologării de tip, trebuie furnizate informațiile privind data la care vehiculul este introdus pe piață.

(1c) Autoritatea de omologare poate presupune că producătorul a pus în aplicare măsuri și proceduri satisfăcătoare cu privire la accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, pe baza unui certificat completat privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, cu condiția de a nu se fi înaintat nicio plângere și ca producătorul să fi furnizat certificatul în termenul stabilit la alineatul (1a).

Dacă certificatul de conformitate nu este furnizat în termenul respectiv, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.”;

(c) alineatul (15) se elimină.

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Cererea pentru omologarea CE de tip a unui sistem motor sau a unei familii de motoare, ca unitate tehnică separată, în ceea ce privește emisiile și accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor”.

(b) la alineatul (4), litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) certificat privind informațiile referitoare la sistemele OBD și la repararea și întreținerea vehiculelor”;

5. La articolul 6, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Dispozițiile administrative pentru omologarea CE de tip a unui sistem motor sau a unei familii de motoare, ca unitate tehnică separată, în ceea ce privește emisiile și accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor”.

6. La articolul 7 alineatul (4), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) certificat privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD și la repararea și întreținerea vehiculelor”;

7. La articolul 14 alineatul (1), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) cerințele cu privire la încercarea demonstrativă PEMS în momentul omologării de tip și toate cerințele suplimentare cu privire la încercarea vehiculelor în timpul funcționării în afara ciclurilor, astfel cum se prevede în prezentul regulament;”.

8. La articolul 15 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Producătorul trebuie să se asigure că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe sistemele de motoare sau pe vehiculele care au primit omologarea CE de tip care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 au primit omologarea CE de tip, ca unități tehnice separate, în conformitate cu cerințele din prezentul articol și din articolele 1a, 16 și 17.”

9. La articolul 16, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Producătorul prezintă certificatul privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.”

10. Anexele I, II, III, VI, X, XI și XIII se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

11. Se adaugă o nouă anexă XVII, al cărei text figurează în anexa II la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 ianuarie 2012.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

Anexele I, II, III, VI, X, XI și XIII la Regulamentul (CE) nr. 582/2011 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Cerințe privind omologarea de tip pentru o gamă limitată de carburanți în cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu GPL

Se acordă omologări pentru o gamă limitată de carburanți sub rezerva respectării cerințelor menționate la punctele 1.2.1-1.2.2.2.”;

(b) punctul 5.3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„5.3.3. Conformitatea cu cerințele punctelor 5.2.2 și 5.2.3 a semnalului cuplului ECU (unitatea de control electronic) se demonstrează cu ajutorul motorului prototip al unei familii de motoare atunci când se determină puterea motorului în conformitate cu anexa XIV și atunci când se efectuează încercarea WHSC în conformitate cu anexa III și încercările de laborator privind emisiile în afara ciclurilor de funcționare, în momentul omologării de tip în conformitate cu punctul 6 din anexa VI.”;

(c) se introduce următorul punct 5.3.3.1 după punctul 5.3.3:

„5.3.3.1. Conformitatea semnalului cuplului ECU cu cerințele punctelor 5.2.2 și 5.2.3 se demonstrează pentru fiecare membru al familiei de motoare atunci când se determină puterea motorului în conformitate cu anexa XIV. În acest scop se efectuează măsurători suplimentare în mai multe puncte de funcționare ale motorului la diferite sarcini parțiale și turații ale motorului (de exemplu, la modurile corespunzătoare WHSC și în alte puncte alese în mod aleator).”;

(d) în apendicele 4 se adaugă următoarea parte 3 în „Modelele de fișă de informații”:

„PARTEA 3

ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

16.	ACCESUL LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR
16.1.	Adresa site-ului principal care oferă acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
16.1.1.	Data de la care informațiile sunt disponibile (cel mult 6 luni de la data omologării de tip)
16.2.	Termeni și condiții de accesare a site-ului
16.3.	Formatul informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care pot fi accesate pe site”

(e) în apendicele 5, în addendumul la certificatul de omologare CE de tip, se introduce următorul punct 1.4.4 după punctul 1.4.3:

„1.4.4. *Încercare demonstrativă PEMS*

Tabelul 6a

Încercare demonstrativă PEMS

Tipul vehiculului (de exemplu M ₃ , N ₃ și aplicații, de exemplu camioane, autobuze urbane rigide sau articulate)						
Descrierea vehiculului (de exemplu, modelul vehiculului, prototip)						
Rezultate ⁽⁷⁾ (acceptat/refuzat)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	masă PM
Factor de conformitate al intervalului de activitate						
Factor de conformitate al intervalului masei de CO ₂						

Informații privind cursa	Mediu urban	Mediu rural	Autostradă
Proporția timpilor corespunzători etapelor de rulare a vehiculului în mediul urban, în mediul rural și pe autostradă, după cum este descrisă la punctul 4.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011			
Proporția timpilor corespunzători segmentelor de cursă caracterizate de accelerare, încetinire, viteză de croazieră și oprire, astfel cum este descrisă la punctul 4.5.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011			
	Minimum		Maximum
Puterea medie în intervalul de activitate (%)			
Durata intervalului masei de CO ₂ (s)			
Intervalul de activitate: procentajul plajelor valabile			
Intervalul masei de CO ₂ : procentajul plajelor valabile			
Raportul coerenței consumului de carburant”			

- (f) în appendicele 7, în addendumul la certificatul de omologare CE de tip, se introduce următorul punct 1.4.4. după punctul 1.4.3:

„1.4.4. Încercarea demonstrativă PEMS

Tabelul 6a

Încercare demonstrativă PEMS

Tipul vehiculului (de exemplu M ₃ , N ₃ și aplicații, de exemplu camioane, autobuze urbane rigide sau articulate)						
Descrierea vehiculului (de exemplu, modelul vehiculului, prototip)						
Rezultate (7) (acceptat/refuzat)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	masă PM
Factor de conformitate al intervalului de activitate						
Factor de conformitate al intervalului masei de CO ₂						
Informații privind cursa	Mediu urban		Mediu rural		Autostradă	
Proporția timpilor corespunzători rulării vehiculului în mediu urban, în mediu rural și pe autostradă, după cum este descrisă la punctul 4.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011						
Proporția timpilor segmentelor de cursă caracterizate de accelerare, încetinire, viteză de croazieră și oprire, astfel cum este descrisă la punctul 4.5.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011						
	Minimum			Maximum		
Puterea medie în intervalul de activitate (%)						
Durata intervalului masei de CO ₂ (s)						
Intervalul de activitate: procentajul plajelor valabile						
Intervalul masei de CO ₂ : procentajul plajelor valabile						
Raportul coerenței consumului de carburant”						

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 10.1.12 se adaugă următoarele puncte 10.1.12.5.1-10.1.12.5.5:

- „10.1.12.5.1. Rezultatele regresiei liniare descrise la punctul 3.2.1 din apendicele 1 la prezenta anexă, inclusiv panta curbei de regresie, m , coeficientul de determinare, r^2 și ordonata la origine a curbei de regresie, b .
- 10.1.12.5.2. Rezultatul verificării coerenței datelor ECU în conformitate cu punctul 3.2.2 din apendicele 1 la prezenta anexă.
- 10.1.12.5.3. Rezultatul verificării coerenței dintre consumul de carburant specific frânării în conformitate cu punctul 3.2.3 din apendicele 1 la prezenta anexă, inclusiv consumul de carburant specific frânării calculat, și raportul dintre consumul calculat de carburant specific frânării din măsurarea PEMS și consumul declarat de carburant specific frânării pentru încercarea WHTC.
- 10.1.12.5.4. Rezultatul verificării coerenței kilometrajului în conformitate cu punctul 3.2.4 din apendicele 1 la prezenta anexă.
- 10.1.12.5.5. Rezultatul verificării coerenței presiunii ambiante în conformitate cu punctul 3.2.5 din apendicele 1 la prezenta anexă.”;

(b) în apendicele 1 se introduc următoarele puncte 4.3.1.1, 4.3.1.2 și 4.3.1.3 după punctul 4.3.1:

- „4.3.1.1. În cazul în care procentajul plajelor valabile este mai mic de 50 %, evaluarea datelor se repetă prin utilizarea unor intervale de durate mai mari. Acest lucru se obține prin scăderea de la valoarea de 0,2 menționată în formula de la punctul 4.3.1 în etape de 0,01 până când procentajul de plaje valabile este egal sau mai mare de 50 %.
- 4.3.1.2. În orice caz, valoarea astfel scăzută din formula de mai sus nu trebuie să fie mai mică de 0,15.
- 4.3.1.3. Încercarea trebuie anulată în cazul în care procentajul de plaje valabile este mai mic de 50 % pentru o durată maximă a intervalului calculată în conformitate cu punctul 4.3.1 și cu punctele 4.3.1.1 și 4.3.1.2.”;

(c) în apendicele 4, punctul 2.2 se înlocuiește cu următorul text:

- „2.2. În cazul în care, în funcție de turația motorului, un punct de pe curba cuplului maxim de referință nu a fost atins în timpul încercării ISC PEMS cu privire la emisii, producătorul are dreptul de a modifica sarcina vehiculului și/sau traseul de încercare, după caz, pentru a realiza respectiva demonstrație după încheierea încercărilor ISC PEMS cu privire la emisii.”

3. În anexa III se introduce următorul punct 2.1.1 după punctul 2.1:

- „2.1.1. Cerințele pentru măsurarea numărului particulelor trebuie să fie cele prevăzute în anexa 4C la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU.”

4. Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 6 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

- „6. ÎNCERCAREA ÎN LABORATOR A EMISIILOR DIN AFARA CICLURILOR ȘI ÎNCERCAREA MOTOARELOR CU OCAZIA OMOLOGĂRII DE TIP”;

(ii) punctul 6.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

- „6.1.3. Punctul 7.3 din anexa 10 la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU se interpretează după cum urmează:

Încercarea în timpul circulației

Cu ocazia omologării de tip se efectuează o încercare demonstrativă PEMS prin încercarea motorului prototip al unui vehicul utilizându-se procedura descrisă în apendicele 1 la prezenta anexă.

Cerințe suplimentare în ceea ce privește încercarea vehiculului în timpul circulației vor fi specificate într-o etapă ulterioară, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 582/2011.”;

(iii) se introduc următoarele puncte 6.1.3.1 și 6.1.3.2 după punctul 6.1.3:

„6.1.3.1. Producătorul poate selecta vehiculul care se folosește pentru încercare, dar alegerea vehiculului face obiectul acordului autorității de omologare. Caracteristicile vehiculului utilizat pentru încercarea demonstrativă PEMS trebuie să fie reprezentative pentru categoria de vehicule prevăzute pentru sistemul motor. Vehiculul poate fi un vehicul prototip.

6.1.3.2. La cererea autorității de omologare, se poate încerca într-un vehicul un motor suplimentar din cadrul familiei de motoare sau un motor echivalent care reprezintă o categorie diferită de vehicule.”;

(b) se adaugă următorul apendice 1:

„Apendicele 1

Încercarea demonstrativă PEMS cu ocazia omologării de tip

1. INTRODUCERE

Prezentul apendice descrie procedura pentru încercarea demonstrativă PEMS cu ocazia omologării de tip.

2. VEHICULUL DE ÎNCERCARE

2.1. Vehiculul utilizat pentru încercarea demonstrativă PEMS trebuie să fie reprezentativ pentru categoria de vehicule cărora le este destinat sistemul motor. Vehiculul poate fi un vehicul prototip sau un vehicul de producție adaptat.

2.2. Disponibilitatea și conformitatea fluxului de date ECU trebuie demonstrate (de exemplu, în conformitate cu punctul 5 din anexa II la prezentul regulament).

3. CONDIȚII DE ÎNCERCARE

3.1. **Sarcina utilă a vehiculului**

Sarcina utilă a vehiculului trebuie să reprezinte 50-60 % din sarcina utilă maximă a vehiculului, în conformitate cu anexa II.

3.2. **Condiții ambiante**

Încercarea se efectuează în condițiile ambiante descrise la punctul 4.2 din anexa II.

3.3. Temperatura lichidului de răcire a motorului trebuie să fie în conformitate cu punctul 4.3 din anexa II.

3.4. **Carburant, lubrifianți și reactiv**

Combustibilul, uleiul lubrifiant și reactivul pentru sistemul de posttratare a gazelor de eșapament trebuie să respecte dispozițiile punctelor 4.4-4.4.3 din anexa II.

3.5. **Cursa și cerințele de funcționare**

Cursa și cerințele de funcționare sunt cele descrise la punctele 4.5-4.6.8 din anexa II.

4. EVALUAREA EMISIILOR

4.1. Trebuie efectuată încercarea, iar rezultatele acesteia calculate conform punctului 6 din anexa II.

5. RAPORT

5.1. Raportul tehnic care descrie încercarea demonstrativă PEMS trebuie să indice activitățile și rezultatele și să ofere cel puțin următoarele informații:

(a) informații generale, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.1-10.1.1.14 din anexa II;

(b) explicație privind motivul pentru care vehiculul (vehiculele) ⁽¹⁾ de încercare poate (pot) fi considerat(e) ca fiind reprezentativ(e) pentru categoria de vehicule prevăzute pentru sistemul motor;

(c) informații privind echipamentele de încercare și datele de încercare, astfel cum descrise la punctele 10.1.3-10.1.4.8 din anexa II;

(d) informații privind motorul încercat, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.5-10.1.5.20 din anexa II;

- (e) informații privind vehiculul utilizat pentru încercare, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.6-10.1.6.18 din anexa II;
- (f) Informații privind caracteristicile traseului, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.7-10.1.7.7 din anexa II;
- (g) informații privind valorile momentane măsurate și calculate ale datelor, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.8-10.1.9.24 din anexa II;
- (h) informații privind valorile medii și integrate ale datelor, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.10-10.1.10.12 din anexa II;
- (i) rezultatele „acceptat-refuzat”, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.11-10.1.11.13 din anexa II;
- (j) informații privind verificările de încercare, astfel cum sunt descrise la punctele 10.1.12-10.1.12.5 din anexa II.

(¹) Un vehicul sau mai multe vehicule în cazul unui motor secundar.”

5. Anexa X se modifică după cum urmează:

- (a) la punctul 2.4.1, paragraful al treilea se înlocuiește cu următorul text:

„Producătorul poate aplica fie dispozițiile complete ale prezentei anexe și ale anexei XIII la prezentul regulament, fie dispozițiile complete ale anexelor XI și XVI la Regulamentul (CE) nr. 692/2008.”;

- (b) punctul 2.4.2 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se elimină;

(ii) se adaugă următorul paragraf:

„Unui producător nu i se permite utilizarea dispozițiilor alternative prevăzute la prezentul punct pentru mai mult de 500 de motoare pe an.”;

- (c) se elimină punctul 2.4.3;

- (d) apendicele 2 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.1. Pentru a ajunge la o decizie de aprobare a alegerii producătorului privind monitorizarea performanțelor, autoritatea de omologare trebuie să ia în considerare informațiile tehnice furnizate de producător.”;

(ii) punctele 2.2.2.1 și 2.2.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.2.2.1. Încercarea de calificare se efectuează conform specificațiilor de la punctul 6.3.2 din anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU.

2.2.2.2. Scăderea performanței componentei examinate se măsoară și servește apoi ca prag de performanță pentru motorul prototip din familia de motoare OBD.”;

(iii) punctul 2.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2.3. Criteriile de monitorizare a performanțelor omologate pentru motorul prototip se consideră a fi aplicabile tuturor celorlalți membri ai familiei de motoare OBD, fără alte încercări demonstrative.”;

(iv) se introduc următoarele puncte 2.2.4 și 2.2.4.1 după punctul 2.2.3:

„2.2.4. Prin acord între producător și autoritatea de omologare, este posibilă adaptarea pragului de performanță pentru diferiți membri ai unei familii de motoare OBD pentru a acoperi diferenții parametri de proiectare (de exemplu, dimensiunea sistemului de răcire al RGE). Un astfel de acord trebuie să se bazeze pe elemente tehnice care să demonstreze relevanța acestuia.

2.2.4.1. La cererea autorității de omologare, un al doilea membru al familiei de motoare OBD poate fi supus procesului de aprobare descris la punctul 2.2.2.”;

(v) punctul 2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.1. Pentru demonstrarea performanțelor sistemului OBD al elementului monitorizat selectat dintr-o familie de motoare OBD, este calificată o componentă deteriorată pe motorul prototip al familiei OBD în conformitate cu punctul 6.3.2 din anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU.”;

(vi) se introduce următorul punct 2.3.2 după punctul 2.3.1:

„2.3.2. În cazul unui al doilea motor încercat în conformitate cu punctul 2.2.4.1, componenta deteriorată se califică pe acest al doilea motor în conformitate cu punctul 6.3.2 din anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU.”

6. Anexa XI se modifică după cum urmează:

În apendicele 1, se adaugă următorul punct nou în „Modelul de fișă de informații”:

„ACCES LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

2.	ACCES LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR
2.1.	Adresa site-ului internet principal pentru accesarea informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
2.1.1.	Data de la care informațiile sunt disponibile (cel mult 6 luni de la data omologării de tip)
2.2.	Termeni și condiții de accesare a site-ului
2.3.	Formatul informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care pot fi accesate pe site”

7. Anexa XIII se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 2.1, paragraful al treilea se înlocuiește cu următorul text:

„Producătorul poate aplica fie dispozițiile complete ale prezentei anexe și ale anexei X la prezentul regulament, fie dispozițiile complete ale anexelor XI și XVI la Regulamentul (CE) nr. 692/2008.”;

(b) punctul 4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2. Afișajul sistemului de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului descris în anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU și menționat în anexa X la prezentul regulament nu trebuie să fie utilizat în scopul evidențierii alarmei vizuale descrise la punctul 4.1. Avertismentul nu trebuie să fie același cu avertismentul folosit pentru sistemele OBD (adică indicatorul de disfuncționalitate, MI – *malfunction indicator*) sau un alt avertisment de întreținere al motorului. Nu trebuie să fie posibil să se scoată din funcțiune sistemul de avertizare sau alarmele vizuale prin intermediul unui instrument de scanare în cazul în care cauza activării avertizării nu a fost remediată. Condițiile pentru activarea și dezactivarea sistemului de avertizare și ale alarmelor vizuale sunt descrise în apendicele 2 la prezenta anexă.”;

(c) la punctul 5.3, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Sistemul de implicare al conducătorului auto de nivel scăzut reduce cu 25 % cuplul maxim disponibil al motorului în gama de turații cuprinsă între cuplul maxim și punctul de întrerupere a regulatorului de viteză, în conformitate cu apendicele 3. Cuplul motor maxim disponibil redus, inferior regimului de cuplu maxim înainte de aplicarea reducerii cuplului, nu trebuie să depășească cuplul redus în regimul respectiv.”;

(d) punctul 5.5 se înlocuiește cu următorul text:

„5.5. Sistemul de implicare a conducătorului auto se anclanșează după cum se specifică la punctele 6.3, 7.3, 8.5 și 9.4.”;

(e) punctele 6.3.1 și 6.3.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„6.3.1. Sistemul de implicare de nivel scăzut descris la punctul 5.3 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care nivelul rezervorului de reactiv scade sub 2,5 % din nivelul său la capacitate totală nominală sau sub un procent mai mare, la alegerea producătorului.

- 6.3.2. Sistemul de implicare a conducătorului auto în situație critică descris la punctul 5.4 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care rezervorul de reactiv este gol (adică sistemul de dozare nu este în măsură să extragă în continuare reactiv din rezervor) sau la orice nivel mai mic de 2,5 % din capacitatea totală nominală, la latitudinea producătorului.”;

(f) punctele 7.3.1 și 7.3.2 se înlocuiesc cu următorul text:

- „7.3.1. Sistemul de implicare de nivel scăzut descris la punctul 5.3 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care calitatea reactivului nu este corectată, în termen de 10 de ore de funcționare a motorului după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto descris la punctul 7.2.
- 7.3.2. Sistemul de implicare în situație critică descris la punctul 5.4 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care calitatea reactivului nu este corectată în termen de 20 de ore de funcționare a motorului, după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto descris la punctul 7.2.”

(g) punctele 8.5.1 și 8.5.2 se înlocuiesc cu următorul text:

- „8.5.1. Sistemul de implicare de nivel scăzut descris la punctul 5.3 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care o eroare în consumul de reactiv sau o întrerupere în dozarea reactivului nu este corectată în termen de 10 de ore de funcționare a motorului după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto specificat la punctele 8.4.1 și 8.4.2.
- 8.5.2. Sistemul de implicare în situație critică descris la punctul 5.4 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care eroare în consumul de reactiv sau o întrerupere în dozarea reactivului nu este corectată în termen de 20 de ore de funcționare a motorului după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto specificat la punctele 8.4.1 și 8.4.2.”;

(h) punctul 9.2.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

- „9.2.2.1. Unei supape RGE obturate i se atribuie un contor specific. Contorul de supapă RGE numără orele de funcționare a motorului în care orice DTC asociat unei supape obturate este confirmat ca fiind activ.”;

(i) punctele 9.4.1 și 9.4.2 se înlocuiesc cu următorul text:

- „9.4.1. Sistemul de implicare de nivel scăzut descris la punctul 5.3 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care o defecțiune prevăzută la punctul 9.1 nu este remediată în termen de 36 de ore de funcționare a motorului după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto specificat la punctul 9.3.
- 9.4.2. Sistemul de implicare în situație critică descris la punctul 5.4 se anclanșează și, ulterior, se activează în conformitate cu cerințele punctului respectiv, în cazul în care o defecțiune prevăzută la punctul 9.1 nu este remediată în termen de 100 de ore de funcționare a motorului după activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto specificat la punctul 9.3.”;

(j) appendicele 1 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 3.2.3 se înlocuiește cu următorul text:

- „3.2.3. În scopul demonstrării activării sistemului de avertizare în caz de defecțiuni care pot fi atribuite manipulării frauduloase, definită la punctul 9 din prezenta anexă, selectarea se efectuează în conformitate cu următoarele cerințe.”;

(ii) la punctul 3.3.6.2, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(a) sistemul de avertizare a fost activat cu o disponibilitate de reactiv mai mare sau egală cu 10 % din capacitatea rezervorului de reactiv;
- (b) sistemul de «avertizare continuă» a fost activat cu o disponibilitate de reactiv mai mare sau egală cu valoarea declarată de producător în conformitate cu dispozițiile secțiunii 6 din prezenta anexă.”;

(iii) punctul 3.4 se înlocuiește cu următorul text:

- „3.4. Activarea sistemului de avertizare se consideră a fi demonstrată pentru evenimente legate de nivelul reactivului în cazul în care, la sfârșitul fiecărei încercări demonstrative efectuate în conformitate cu punctul 3.2.1, sistemul de avertizare a fost activat în mod corespunzător.”;

(iv) se introduce următorul punct 3.5 după punctul 3.4:

„3.5. Activarea sistemului de avertizare se consideră a fi demonstrată pentru evenimente declanșate de DTC în cazul în care, la sfârșitul fiecărei încercări demonstrative efectuate în conformitate cu punctul 3.2.1, sistemul de avertizare a fost activat în mod corespunzător, iar DTC-ul pentru defecțiunea selectată a primit statutul prevăzut în tabelul 1 din apendicele 2 la prezenta anexă.”;

(v) punctul 4.2. se înlocuiește cu următorul text:

„4.2. Secvența de încercare trebuie să demonstreze activarea sistemului de implicare în cazul lipsei reactivului și în cazul uneia dintre defecțiunile menționate la punctele 7, 8 sau 9 din prezenta anexă.”;

(vi) la punctul 4.3, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) autoritatea de omologare alege, pe lângă lipsa reactivului, una dintre defecțiunile menționate la punctele 7, 8 sau 9 din prezenta anexă care a fost utilizată anterior în demonstrarea sistemului de avertizare.”;

(vii) la punctul 4.4, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În plus, producătorul trebuie să demonstreze funcționarea sistemului de implicare în cazul defecțiunilor definite la punctele 7, 8 sau 9 din prezenta anexă care nu au fost alese pentru a fi utilizate în încercările demonstrative descrise la punctele 4.1, 4.2 și 4.3.”;

(viii) punctul 4.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.5.2. Atunci când se verifică reacția sistemului în cazul lipsei de reactiv în rezervor, se pune în funcțiune sistemul motor până când nivelul de reactiv atinge o valoare de 2,5 % din capacitatea totală nominală a rezervorului sau valoarea declarată de producător în conformitate cu punctul 6.3.1 din prezenta anexă, la care este conceput să funcționeze sistemul de implicare.”;

(ix) punctul 4.6.4 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6.4. Se consideră că s-a realizat demonstrația sistemului de implicare în situație critică dacă, la sfârșitul fiecărei încercări demonstrative efectuate în conformitate cu punctele 4.6.2 și 4.6.3, producătorul a demonstrat autorității de omologare că a fost activat mecanismul de limitare a vitezei cerut.”;

(x) punctul 5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.2. În cazul în care producătorul solicită omologarea unui motor sau a unei familii de motoare ca unitate tehnică separată, producătorul pune la dispoziția autorității de omologare dovada că documentația este conformă cu dispozițiile punctului 2.2.4 din prezenta anexă privind măsurile de garantare a faptului că vehiculul, atunci când este utilizat pe drum sau în altă parte, după caz, respectă cerințele cu privire la implicarea în situații critice, prevăzute de prezenta anexă.”;

(xi) punctul 5.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.4.2. Producătorul alege una dintre defecțiunile definite la punctele 6-9 din prezenta anexă, care este introdusă sau simulată pe sistemul motor, după cum convin producătorul și autoritatea de omologare.”;

(k) în apendicele 2, teza introductivă de la punctul 4.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a respecta cerințele din prezenta anexă, sistemul trebuie să conțină cel puțin cinci contoare pentru a înregistra numărul de ore de funcționare a motorului, în cursul cărora sistemul a detectat oricare dintre următoarele defecțiuni”;

(l) în apendicele 5, la punctul 3.1, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) numărul de cicluri de încălzire și numărul de ore de funcționare a motorului de la dispariția afișajului «informații privind controlul NO_x» în urma unor lucrări de întreținere sau reparații.”;

ANEXA II

„ANEXA XVII

ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA SISTEMLILE OBD ȘI LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

1. INTRODUCERE

- 1.1. Prezenta anexă stabilește cerințele tehnice pentru accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

2. CERINȚE

- 2.1. Informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor disponibile pe internet respectă normele comune menționate la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 595/2009. Până la adoptarea prezentelor norme, producătorii furnizează informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor într-o manieră standardizată, nediscriminatorie prin comparație cu conținutul furnizat sau cu accesul oferit distribuitorilor și reparatorilor agreați.

Persoanele care solicită dreptul de a copia sau republica informațiile trebuie să negocieze direct cu producătorul respectiv. Trebuie să fie disponibile și informații privind materialele de formare, însă acestea pot fi prezentate și prin alte *media* decât site-urile internet.

Informațiile privind toate piesele vehiculului, cu care vehiculul, astfel cum este identificat prin numărul de identificare al vehiculului (VIN) și prin orice alte criterii suplimentare, cum ar fi ampatamentul, puterea motorului, tipul de finisaj sau opțiunile, este echipat din fabrică și care pot fi înlocuite cu piese de schimb puse la dispoziție de către producătorul vehiculului reparatorilor sau distribuitorilor lui autorizați sau unor părți terțe prin intermediul unei referințe la un număr de piesă originală, sunt puse la dispoziție într-o bază de date ușor accesibilă operatorilor independenți.

Această bază de date include VIN, numerele pieselor originale, denumirile pieselor originale, indicațiile de valabilitate (data începutului și sfârșitului valabilității), indicațiile de instalare și, după caz, caracteristicile structurii.

Informațiile privind baza de date trebuie actualizate în permanență. Actualizările trebuie să includă în special toate modificările aduse vehiculelor individuale după producerea lor, dacă aceste informații sunt disponibile distribuitorilor autorizați.

- 2.2. Accesul la caracteristicile de securitate ale vehiculului, utilizate de distribuitorii autorizați și de atelierile de reparații agreate, este acordat operatorilor independenți sub protecția unei tehnologii de securitate în conformitate cu următoarele cerințe:

- (a) schimbul de date se efectuează cu garantarea confidențialității, integrității și a protecției împotriva reproducerii;
- (b) se utilizează standardul [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- (c) pentru autentificarea reciprocă a operatorilor independenți și a producătorilor se utilizează certificate de securitate conforme cu standardul ISO 20828;
- (d) cheia privată a operatorului independent este protejată printr-un echipament securizat.

Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, menționat la articolul 2h, trebuie să specifice parametrii legați de îndeplinirea cerințelor respective în conformitate cu tehnologia cea mai avansată. Operatorul independent este agreat și autorizat în acest scop pe baza documentelor care demonstrează că desfășoară o activitate economică legală și că nu a fost condamnat penal.

- 2.3. Reprogramarea unităților de control se efectuează în conformitate cu ISO 22900-2, SAE J2534 sau TMC RP1210B utilizând un echipament care nu face obiectul unor drepturi de proprietate intelectuală. În cazul sistemelor de informații și divertisment (*infotainment*), cum ar fi sistemele de navigație, telefoanele, se pot utiliza, de asemenea, interfețe de tip ethernet, prin cablu în serie sau rețea locală (LAN), precum și alte suporturi, cum ar fi compact-discuri (CD-uri), discuri digitale versatile (DVD-uri) sau dispozitive cu memorie în stare solidă, însă cu condiția să nu fie necesară utilizarea unui software de comunicare (de exemplu, drivere sau plug-in-uri) și nici a unui echipament care face obiectul unor drepturi de proprietate intelectuală. Pentru validarea compatibilității aplicației specifice a producătorului cu interfețele de comunicare ale vehiculului (VCI) conforme cu standardul ISO 22900-2, SAE J2534 sau TMC RP1210B, producătorul va trebui să ofere fie validarea unor VCI care au fost dezvoltate în mod independent, fie informațiile și, sub formă de împrumut, orice hardware special de care are nevoie producătorul de VCI pentru a realiza el însuși această validare. Condițiile prevăzute la articolul 2f alineatul (1) se aplică taxelor pentru această validare sau pentru informații și pentru hardware.

- 2.4. Cerințele punctului 2.3 nu se aplică în cazul reprogramării dispozitivelor limitatoare de viteză și a aparaturii de control.

- 2.5. Toate DTC-urile legate de emisii trebuie să fie conforme cu prevederile anexei X.

- 2.6. Pentru accesul la orice informație referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, altele decât cele care privesc zonele de securitate ale vehiculului, cerințele de înregistrare pentru accesarea paginii internet a producătorului de către un operator independent privesc doar datele necesare pentru confirmarea metodei de plată a informațiilor. Pentru informațiile privind accesul la zonele de securitate ale vehiculului, operatorul independent prezintă un certificat ISO 20828, pentru identificarea sa și a organizației căreia îi aparține, iar producătorul răspunde cu propriul său certificat ISO 20828 pentru a confirma operatorului independent permisiunea de a accesa un site legitim al producătorului cu care dorește să intre în contact. Ambele părți păstrează un jurnal al tranzacțiilor de acest tip, în care indică vehiculele și schimbările efectuate asupra lor în temeiul acestei prevederi.
- 2.7. Pe paginile de internet care conțin informații referitoare la reparații, producătorii specifică numărul omologării de tip în funcție de model.
- 2.8. Dacă producătorul solicită acest lucru, pentru vehiculele din categoriile M_1 , M_2 , N_1 și N_2 cu o masă maximă autorizată care nu depășește 7,5 tone și M_3 clasa I, clasa II, clasa A și clasa B, astfel cum sunt definite în anexa I la Directiva 2001/85/CE, cu o masă admisibilă care nu depășește 7,5 tone, respectarea cerințelor din apendicele 5 la anexa I și din anexa XIV la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 este considerată echivalentă cu respectarea prezentei anexe.
- 2.9. Autoritatea de omologare informează Comisia cu privire la circumstanțele fiecărei omologări de tip acordate în baza punctului 2.8.
-

Apendicele 1

Certificat al producătorului privind informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor

(Producător): ...

(Adresa producătorului): ...

Certifică prin prezenta faptul că

asigură accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor în conformitate cu următoarele prevederi:

- articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 și articolul 2a din Regulamentul (UE) nr. 582/2011;
- articolul 4 alineatul (6) din Regulamentul (UE) nr. 582/2011;
- anexa I apendicele 4 punctul 16 din Regulamentul (CE) nr. 582/2011;
- anexa X punctul 2.1 din Regulamentul (UE) nr. 582/2011;
- anexa XVII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011;

cu privire la tipurile de vehicule, motoare, dispozitive pentru controlul poluării enumerate în anexa la prezentul certificat.

Se aplică următoarele derogări: Adaptări la cererea clientului ⁽¹⁾ – Serie mică ⁽¹⁾ – Sisteme reportate ⁽¹⁾.

Adresele principale de internet la care pot fi accesate informațiile relevante, a căror conformitate cu prevederile de mai sus este confirmată prin prezentul document, sunt incluse într-o listă specificată într-o anexă la prezentul certificat, alături de datele de contact ale reprezentantului producătorului responsabil, a cărui semnătură se găsește mai jos.

Dacă este cazul: De asemenea, producătorul certifică prin prezenta respectarea obligației, prevăzute la articolul 3 alineatul (1a) din Regulamentul (UE) nr. 582/2011, de a furniza, în termen de cel mult 6 luni de la data omologării de tip, informațiile relevante privind omologările anterioare ale acestor tipuri de vehicule.

Întocmit la[locul]

la [data]

[Semnătura][Funcția]

⁽¹⁾ A se șterge dacă nu este cazul.

Anexe:

- Adresa site-ului internet
 - Date de contact
-

ANEXA I

la certificatul producătorului privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor

Adrese internet la care se face referire în prezentul certificat:

ANEXA II

**la certificatul producătorului privind accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la
repararea și întreținerea vehiculelor**

Date de contact ale reprezentantului producătorului la care se face referire în prezentul certificat:

Apendicele 2

Informații privind sistemele OBD ale vehiculelor

1. Informațiile solicitate în prezentul apendice sunt furnizate de către producătorul vehiculului pentru a permite fabricarea de piese de schimb sau de rezervă, precum și de dispozitive de diagnosticare și echipamente de încercare compatibile cu sistemul OBD.
2. La cerere, următoarele informații vor fi puse, fără discriminare, la dispoziția oricărui producător de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesat:
 - o descriere a tipului și a numărului de cicluri de condiționare utilizate pentru omologarea de tip inițială a vehiculului;
 - o descriere a tipului de ciclu de demonstrare a sistemului OBD utilizat pentru omologarea de tip inițială a vehiculului în ceea ce privește componenta monitorizată de sistemul OBD;
 - o listă cuprinzătoare care să descrie toate componentele măsurate cu dispozitivul de detectare a defectelor și de activare a MI (număr fix de cicluri de conducere sau metoda statistică), inclusiv o listă a parametrilor secundari relevanți măsurați pentru fiecare componentă monitorizată de sistemul OBD și o listă cu toate codurile de ieșire OBD și formatele utilizate (însoțite de o explicație pentru fiecare dintre acestea) corespunzătoare diferitelor componente individuale ale grupului propulsor cu implicații pentru emisii și a diferitelor componente individuale care nu prezintă implicații pentru emisii, în cazul în care monitorizarea componentei are rol în stabilirea activării MI. În cazul tipurilor de vehicule care folosesc o legătură de comunicare în conformitate cu ISO 15765-4 *Road vehicles – Diagnostics on Controller Area Network (CAN) – Part 4: Requirements for emissions-related systems* (Vehicule rutiere – sisteme de diagnosticare privind CAN – partea 4: Cerințe pentru sistemele cu implicații pentru emisii), se va furniza o explicație cuprinzătoare a datelor corespunzătoare serviciului \$ 05 (încercarea ID \$ 21 – FF) și a datelor corespunzătoare serviciului \$ 06, precum și o explicație cuprinzătoare a datelor corespunzătoare serviciului \$ 06 (încercarea ID \$ 00 – FF), pentru fiecare ID de monitorizare al OBD suportat.

În cazul utilizării altor norme privind protocoalele de comunicare, se furnizează o explicație exhaustivă echivalentă.

Informațiile pot fi furnizate sub formă de tabel, după cum urmează:

Componentă | Cod de eroare | Strategie de monitorizare | Criterii de detectare a avariilor | Criterii de activare a indicatorului de disfuncționalitate MI | Parametri secundari | Condiționare | Încercare demonstrativă |

Catalizator | P0420 | Semnalele senzorilor de oxigen 1 și 2 | Diferența dintre semnalele senzorului 1 și ale senzorului 2 | Ciclu 3 | Regimul motorului, sarcina motorului, modul de control al raportului aer/carburant în carburant, temperatura catalizatorului | Două cicluri de tip 1 | Tip 1 |

3. Informații solicitate pentru fabricarea dispozitivelor de diagnosticare

În scopul de a facilita furnizarea de dispozitive generice de diagnosticare pentru reparatorii de mai multe mărci de vehicule, producătorii de vehicule trebuie să pună la dispoziție informațiile menționate la punctele 3.1, 3.2 și 3.3 prin intermediul paginilor proprii de internet care conțin informații referitoare la repararea vehiculelor. Aceste informații trebuie să includă toate funcțiile dispozitivelor de diagnosticare, precum și toate legăturile Internet către informațiile referitoare la reparare și instrucțiunile pentru remedierea defecțiunilor tehnice. Se pot aplica taxe rezonabile pentru accesul la aceste informații.

3.1. Informații referitoare la protocolul de comunicare

Se solicită următoarele informații, clasificate în funcție de marca, modelul și varianta vehiculului sau în funcție de alte criterii, precum numărul VIN sau identificarea vehiculelor și a sistemelor:

- (a) orice protocol suplimentar pentru sistemul de informații necesare pentru a permite diagnosticarea completă, în plus față de standardele prezentate la punctul 4.7.3 din anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU, inclusiv orice informație suplimentară despre protocoale pentru hardware sau software, identificarea parametrilor, funcțiile de transfer, cerințele de menținere activă („keep alive”) sau condițiile de abateri;
- (b) detalii despre modul în care se obțin și se interpretează toate codurile de avarie care nu sunt în conformitate cu standardele prezentate la punctul 4.7.3 din anexa 9B la Regulamentul nr. 49 al CEE-ONU;
- (c) o listă cu toți parametrii datelor disponibile în direct, inclusiv informații cu privire la scalare și acces;
- (d) o listă a tuturor testelor funcționale disponibile, inclusiv activarea sau controlul dispozitivelor, precum și a mijloacelor de punere în funcțiune a acestora;
- (e) detalii despre modul în care se pot obține informații despre componente și despre starea lor, ștampila cu data, DTC în curs și cadre inactive;

- (f) restabilirea parametrilor de învățare adaptativă, codificarea variantelor și reglajul componentelor de schimb, preferințele clienților;
- (g) identificarea ECU și codificarea variantelor;
- (h) detalii despre modul de restabilire a luminilor de avarie;
- (i) amplasarea conectorului de diagnosticare și detalii despre conector;
- (j) identificarea codului motorului.

3.2. Încercarea componentelor monitorizate de OBD și diagnosticarea acestora

Se solicită următoarele informații:

- (a) o descriere a testelor pentru a confirma funcționalitatea componentei, la nivelul componentei sau în cadrul mecanismului său de transmisie;
- (b) procedura de încercare, inclusiv parametrii încercării și informații despre componentă;
- (c) detalii despre conectare, inclusiv intrarea și ieșirea minimă și maximă și valorile de transmisie și de sarcină;
- (d) valorile estimate în anumite condiții de circulație, inclusiv la ralanti;
- (e) valorile electrice pentru componentă în stările statice și dinamice ale acesteia;
- (f) valorile în modul de avarie pentru fiecare din scenariile de mai sus;
- (g) secvențe de diagnosticare a modului de avarie, inclusiv arbori ai defecțiunii și eliminarea diagnosticării direcționate.

3.3. Informații solicitate pentru efectuarea reparațiilor

Se solicită următoarele informații:

- (a) ECU și inițializarea componentei (în cazul în care se montează piese de schimb);
 - (b) inițializarea sau înlocuirea ECU, după caz, folosind tehnici de (re-) programare de trecere.
-

Apendicele 3

Lista sistemelor reportate vizate la articolul 2e

1. Sisteme de climatizare	(a) Sisteme de control al temperaturii
	(b) Sistem de încălzire independent de motor
	(c) Aer condiționat independent de motor
2. Sisteme pentru autobuze și autocare	(a) Sisteme de control al ușilor
	(b) Sisteme de control al plăcilor rotative
	(c) Controlul iluminatului interior”