

31996L0044

20.8.1996

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 210/25

SMĚRNICE KOMISE 96/44/ES**ze dne 1. července 1996,****kteřou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 70/220/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel****(Text s významem pro EHP)**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí 94/12/EHS⁽²⁾, a zejména na článek 5 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že směrnice Rady 70/220/EHS je jednou ze zvláštních směrnic týkajících se postupu schvalování typu zavedeného směrnicí Rady 70/156/EHS⁽³⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Komise 95/54/ES⁽⁴⁾; že ustanovení směrnice 70/156/EHS týkající se systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidel se vztahují i na směrnici 70/220/EHS;

vzhledem k tomu, že směrnice 70/220/EHS stanoví technické podmínky pro zkoušení emisí motorových vozidel, která spadají do její oblasti působnosti; že s ohledem na získané zkušenosti a stav laboratorní techniky se jeví vhodné tyto technické podmínky vhodně upravit;

vzhledem k tomu, že je rovněž vhodné uvést do souladu zkušební podmínky směrnice 70/220/EHS s podmínkami obsaženými ve směrnici Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva motorových vozidel⁽⁵⁾, naposledy pozměněné směrnicí Komise 93/116/ES⁽⁶⁾, zejména pokud jde o vztah mezi referenční hmotností vozidla a odpovídající setrvačnou hmotností;

vzhledem k tomu, že tato směrnice uvádí do souladu ustanovení o užití ekvivalentních hmotností podle směrnice 70/220/EHS s opatřeními směrnice 80/1268/EHS a znění informačního dokumentu a certifikátu schválení typu podle směrnice 70/220/EHS do souladu se zněním směrnice 70/156/EHS;

vzhledem k tomu, že se tyto úpravy vztahují pouze na správní ustanovení a na technické způsoby měření emisí obsažené v uvedené směrnici; že proto není nutné rušit platnost schválení typu udělených podle směrnice ani bránit registraci, pro-

deji a uvádění do provozu nových vozidel, pro která byla tato schválení typu udělena;

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného směrnicí 70/156/EHS,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy směrnice 70/220/EHS se mění v souladu s přílohami této směrnice.

Článek 2

Od 1. ledna 1997 členské státy již nesmějí udělit

— EHS schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS, ani

— vnitrostátní schválení typu, pokud se nepoužije čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS,

pro nový typ vozidla z hlediska znečištění ovzduší emisemi, pokud nejsou splněny požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice.

Tato směrnice neruší platnost žádných schválení typu udělených dříve podle směrnice 70/220/EHS ani nebrání rozšíření těchto schválení typu v souladu s podmínkami stanovenými směrnicí, podle níž byla schválení typu původně udělena.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 1996. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 100, 19.4.1994, s. 42.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 266, 8.11.1995, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 329, 30.12.1993, s. 39.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 1. července 1996.

člen Komise

Martin BANGEMANN

Za Komisi

PŘÍLOHA

ZMĚNY PŘÍLOH SMĚRNICE 70/220/EHS

1. Mezi články a přílohu I se vkládá seznam příloh, který zní:

„SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA I: Oblast působnosti, definice, žádost o EHS schválení typu, EHS schválení typu, požadavky a zkoušky, úpravy typu, shodnost výroby, přechodná ustanovení
- PŘÍLOHA II: Informační dokument
Dodatek: Informace o podmínkách zkoušky
- PŘÍLOHA III: Zkouška typu I (ověření průměrných emisí z výfuku po studeném startu)
Dodatek 1: Zkušební cyklus pro zkoušku typu I
Dodatek 2: Vozidlový dynamometr
Dodatek 3: Metoda měření na silnici a simulace na vozidlovém dynamometru
Dodatek 4: Ověření setrvačných hmotností jiných než mechanických
Dodatek 5: Popis systémů odběru vzorků emisí z výfuku
Dodatek 6: Postup kalibrování přístrojů
Dodatek 7: Ověřování celého systému
Dodatek 8: Výpočet emisí znečišťujících látek
- PŘÍLOHA IV: Zkouška typu II (Zkouška emisí oxidu uhelnatého při volnoběhu)
- PŘÍLOHA V: Zkouška typu III (Ověření emisí plynů z klikové skříně)
- PŘÍLOHA VI: Zkouška typu IV (Stanovení emisí způsobených vypařováním z vozidel se zážehovým motorem)
Dodatek: Kalibrace přístrojů pro zkoušení emisí způsobených vypařováním
- PŘÍLOHA VII: Zkouška typu V (Popis zkoušky stárnutí pro ověření životnosti zařízení proti znečišťujícím látkám)
- PŘÍLOHA VIII: Specifikace referenčních paliv
- PŘÍLOHA IX: Certifikát EHS schválení typu
Dodatek: Doplněk“

PŘÍLOHA I:

2. Nadpis přílohy I se nahrazuje tímto:

„Oblast působnosti, definice, žádost o EHS schválení typu, EHS schválení typu, požadavky a zkoušky, úpravy typu, shodnost výroby, přechodná ustanovení.“

3. V bodě 1 se první věta nahrazuje tímto:

„Tato směrnice se vztahuje na:

— emise z výfuku, emise způsobené vypařováním, emise plynů z klikové skříně a životnost zařízení proti znečišťujícím látkám u všech motorových vozidel vybavených zážehovými motory

a

— emise z výfuku a životnost zařízení proti znečišťujícím látkám u vozidel kategorií M₁ a N₁¹ vybavených vznětovými motory,

na která se vztahuje článek 1 směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice Rady 83/351/EHS (*), s výjimkou těch vozidel kategorie N₁, pro která bylo uděleno schválení typu podle směrnice Rady 88/77/EHS (**).

(*) Úř. věst. L 197, 20.7.1983, s. 1.

(**) Úř. věst. L 36, 9.2.1988, s. 33.“

4. Poznámka pod čarou⁽¹⁾ se nahrazuje tímto:

„⁽¹⁾ Podle definice v příloze II části A směrnice 70/156/EHS.“

5. Bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2 Vzor informačního dokumentu je uveden v příloze II.“

6. Bod 3.2.1 se zrušuje.

7. Bod 3.2.2 se zrušuje.

8. Dosavadní bod 3.2.3 se označuje jako bod 3.2.1 a nahrazuje se tímto:

„3.2.1 Jestliže je to účelné, předloží se také kopie jiných schválení typu s odpovídajícími údaji, aby se umožnilo rozšíření schválení typu a zjištění faktorů zhoršení.“

9. Za bod 4.2 se vkládá nový bod, který zní:

„4.3 Pro každý schválený typ vozidla je přiděleno číslo schválení typu uvedené v příloze VII směrnice 70/156/EHS. Stejný členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.“

10. Na obrázku I.5.2 se slovo „hmotnost“ se nahrazuje slovy „maximální hmotnost“.

11. V bodě 5.3.1.4:

— se první věta nahrazuje tímto:

„Aniž je dotčen bod 5.3.1.5, musí se zkouška opakovat třikrát.“;

— v bodě 5.3.1.4.1 se poznámka pod čarou 1 zrušuje;

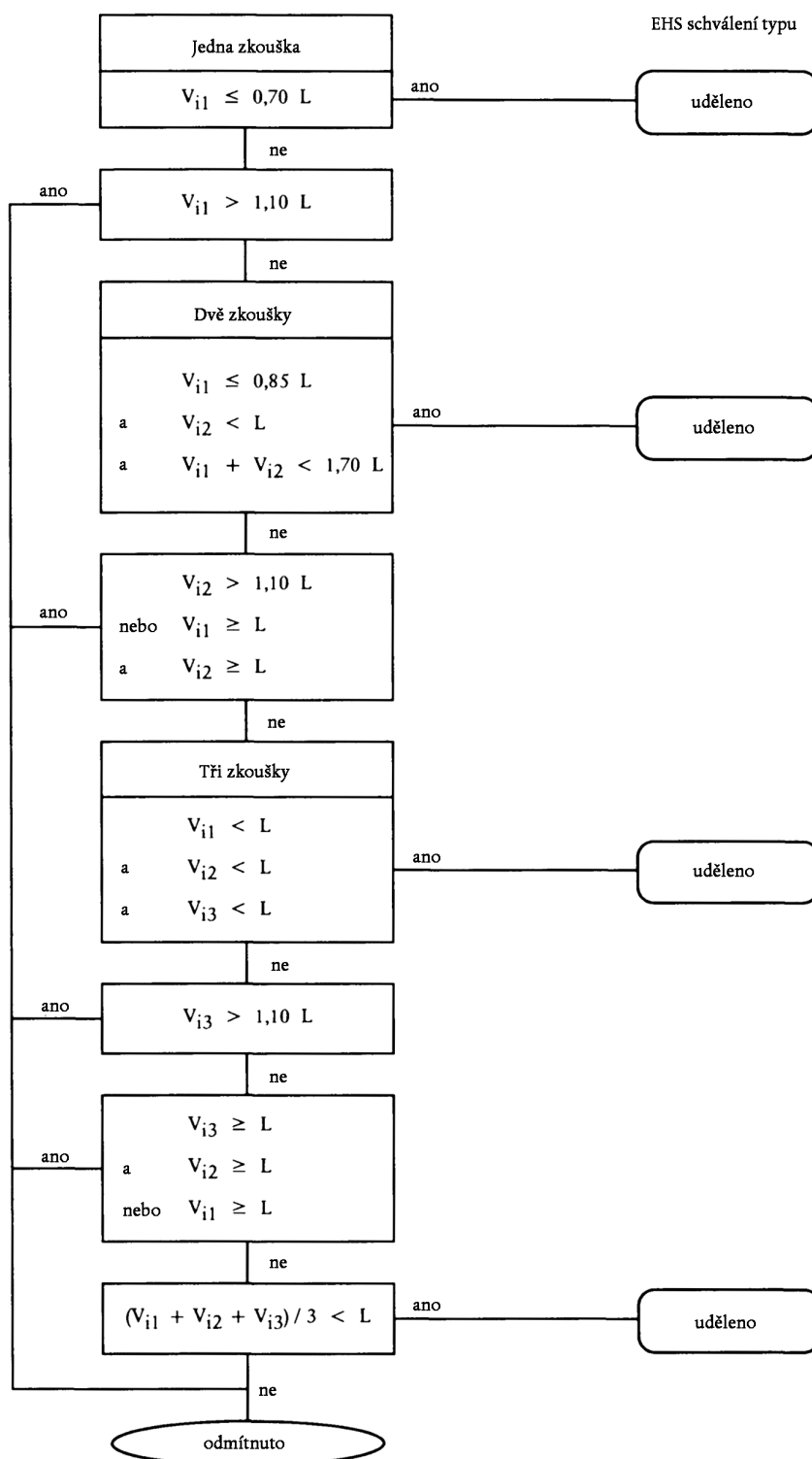
— bod 5.3.1.4.2 se zrušuje;

— obrázek I.5.3 se nahrazuje tímto:

Obrázek I.5.3

Postupový diagram zkoušky typu I pro schválení typu

(viz bod 5.3.1)



12. Bod 6 se nahrazuje tímto:

„6. Úpravy typu a změny schválení typu

V případě úprav typu schváleného podle této směrnice se použije článek 5 směrnice 70/156/EHS a v případě potřeby i následující zvláštní ustanovení:“

13. Bod 6.1.1.1 se nahrazuje tímto:

„6.1.1.1 Schválení udělené typu vozidla smí být rozšířeno pouze na typy vozidel s referenční hmotností vyžadující užití dvou nejbližších ekvivalentních setrvačných hmotností nebo jakékoliv nižší ekvivalentní setrvačné hmotnosti.“

14. V bodě 6.1.2.3 se poslední slova první věty nahrazují tímto:

„...podmíněně schválením technické zkušebny.“

15. V bodě 6.3.1. 1 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„– rozteče os válců.“

16. V bodě 6.3.1.2:

— se v portugalském znění slova „conversor catalítico“ nahrazují slovem „catalisador“;

— třetí odrážka se nahrazuje tímto:

„– velikost a tvar katalyzátorů (objem monolitu ± 10 %);“

— v desáté odrážce se za slova „na vstupu do katalyzátoru“ vkládá nová věta, která zní:

„Tyto teplotní rozdíly se kontrolují v ustálených podmínkách při rychlosti 120 km/h a při zatížení nastaveném pro zkoušku typu I.“

17. Bod 6.3.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.3.1.3 Kategorie setrvačné hmotnosti: dvě bezprostředně vyšší kategorie setrvačné hmotnosti a každá nižší kategorie setrvačné hmotnosti.“

18. Bod 7.1.1 se nahrazuje tímto:

„7.1.1 Jestliže se má provést zkouška typu I a schválení typu vozidla má jedno nebo několik rozšíření, provedou se zkoušky buď na vozidle popsaném v původní schvalovací dokumentaci, nebo na vozidle popsaném ve schvalovací dokumentaci, která se vztahuje se k dotyčnému rozšíření.“

PŘÍLOHA II

19. Příloha II se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA II

INFORMAČNÍ DOKUMENT č...

podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS (*) týkající se EHS schválení typu vozidla z hlediska opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (směrnice 70/220/EHS naposledy pozměněná směrnicí.../.../ES)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné, nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho výkonu.

- 0. OBECNĚ
 - 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
 - 0.2 Typ a obecný obchodní název (názy):
 - 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen^(b):
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
 - 0.4 Kategorie vozidla^(c):
 - 0.5 Jméno a adresa výrobce:
 - 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):
- 1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1 Fotografie nebo výkresy představitele typu vozidla:
 - 1.3.3 Hnací nápravy (počet, umístění, propojení):
- 2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY^(d) (v kg a mm)

(případně uveďte odkaz na výkres)

 - 2.6 Hmotnost vozidla v provozním stavu s karoserií nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce karoserií nemontuje (včetně chladicí kapaliny, olejů, paliva, nářadí, náhradního kola a řidiče)^(e)(maximální a minimální hodnota):
 - 2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla podle výrobce^(f) (maximální a minimální hodnota):
- 3. HNACÍ JEDNOTKA^(g)
 - 3.1 Výrobce:
 - 3.1.1 Kód motoru podle výrobce (vyznačen na motoru nebo jinak identifikován):
 - 3.2 Spalovací motor
 - 3.2.1.1 Pracovní princip: zážehový/vznětový; čtyřtakt/dvoutakt^(h)

(*) Očíslované body a číselné a písmenné označení poznámek pod čarou v informačním dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS. Body, které nesouvisejí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

3.2.1.2	Počet a uspořádání válců:	
3.2.1.2.1	Vrtání ^(f) :	mm
3.2.1.2.2	Zdvih ^(f) :	mm
3.2.1.2.3	Pořadí zapalování	
3.2.1.3	Zdvihový objem ^(f) :	cm ³
3.2.1.4	Kompresní objemový poměr ^(f) :	
3.2.1.5	Výkresy spalovacího prostoru, hlavy pístu a u zážehového motoru pístních kroužků:	
3.2.1.6	Volnoběžné otáčky ^(f) :	ot/min
3.2.1.7	Objem oxidu uhelnatého ve výfukových plynech při volnoběhu ^(f) : % podle výrobce (jen pro zážehové motory)	
3.2.1.8	Maximální netto výkon ^(f) kW při ot/min (hodnota podle výrobce)	
3.2.2	Palivo: motorová nafta/benzin/zkapalněný ropný plyn/jiné ^(f)	
3.2.2.1	Oktanové číslo (RON), olovnatý benzin:	
3.2.2.2	Oktanové číslo (RON), bezolovnatý benzin:	
3.2.2.3	Hrdlo palivové nádrže: zúžené hrdlo/označení ^(f)	
3.2.4	Dodávka paliva	
3.2.4.1	Karburátorem (karburátory): ano/ne ^(f)	
3.2.4.1.1	Značka (značky):	
3.2.4.1.2	Typ (typy):	
3.2.4.1.3	Užitý počet:	
3.2.4.1.4	Seřízení ^(f) :	
3.2.4.1.4.1	Trysky:	} Nebo křivka dodávky paliva v závislosti na průtoku vzduchu a požadované seřízení pro dodržení této křivky
3.2.4.1.4.2	Vzdušníky:	
3.2.4.1.4.3	Hladina v plovákové komoře:	
3.2.4.1.4.4	Hmotnost plováku:	
3.2.4.1.4.5	Plovákový ventil:	
3.2.4.1.5	System pro studený start: ruční/samočinný ^(f)	
3.2.4.1.5.1	Pracovní princip (principy):	
3.2.4.1.5.2	Pracovní omezení/seřízení ^(f) , ^(f) :	
3.2.4.2	Vstřikem paliva (pouze pro vznětové motory): ano/ne ^(f)	
3.2.4.2.1	Popis systému:	
3.2.4.2.2	Pracovní princip: přímý vstřík/komůrkový/vírová komůrka ^(f)	
3.2.4.2.3	Vstřikovací čerpadlo	
3.2.4.2.3.1	Značka (značky):	
3.2.4.2.3.2	Typ (typy):	
3.2.4.2.3.3	Maximální dodávka paliva ^(f) , ^(f) : mm ³ /zdvih nebo cyklus při otáčkách čerpadla: ot/min nebo alternativně charakteristický diagram:	
3.2.4.2.3.4	Časování vstříku ^(f) :	
3.2.4.2.3.5	Křivka předvstříku ^(f) :	
3.2.4.2.3.6	Postup seřízení: zkušební stav/motor ^(f)	
3.2.4.2.4	Regulátor	

- 3.2.4.2.4.1 Typ:
- 3.2.4.2.4.2 Bod omezení otáček
- 3.2.4.2.4.2.1 Bod omezení při plném zatížení: ot/min
- 3.2.4.2.4.2.2 Bod omezení bez zatížení: ot/min
- 3.2.4.2.6 Vstřikovač (vstřikovače):
- 3.2.4.2.6.1 Značka (značky):
- 3.2.4.2.6.2 Typ (typy):
- 3.2.4.2.6.3 Otvírací tlak^(?): kPa nebo charakteristický diagram^(?):
- 3.2.4.2.7 Systém pro studený start
- 3.2.4.2.7.1 Značka (značky):
- 3.2.4.2.7.2 Typ (typy):
- 3.2.4.2.7.3 Popis:
- 3.2.4.2.8 Pomocný startovací prostředek
- 3.2.4.2.8.1 Značka (značky):
- 3.2.4.2.8.2 Typ (typy):
- 3.2.4.2.8.3 Popis systému:
- 3.2.4.3 Vstřikem paliva (pouze pro zážehové motory): ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1 Pracovní princip: vstřik do sacího potrubí (jednobodový/vícebodový⁽¹⁾)/přímý vstřik/jiný (uvedte)⁽¹⁾:
.....
- 3.2.4.3.2 Značka (značky):
- 3.2.4.3.3 Typ (typy):
- 3.2.4.3.4 Popis systému:
- 3.2.4.3.4.1 Typ nebo číslo řídicí jednotky:
- 3.2.4.3.4.2 Typ regulátoru paliva:
- 3.2.4.3.4.3 Typ čidla průtoku vzduchu:
- 3.2.4.3.4.4 Typ rozdělovače paliva:
- 3.2.4.3.4.5 Typ tlakového regulátoru:
- 3.2.4.3.4.6 Typ mikrosplínače:
- 3.2.4.3.4.7 Typ šroubu pro nastavení volnoběhu:
- 3.2.4.3.4.8 Typ skříňe škrticí klapky:
- 3.2.4.3.4.9 Typ čidla teploty vody:
- 3.2.4.3.4.10 Typ čidla teploty vzduchu:
- 3.2.4.3.4.11 Typ přepínače teploty vzduchu:
- 3.2.4.3.5 Vstřikovače: otvírací tlak^(?): kPa nebo charakteristický diagram^(?):
- 3.2.4.3.6 Časování vstřiku:
- 3.2.4.3.7 Systém pro studený start
- 3.2.4.3.7.1 Pracovní princip (principy):
- 3.2.4.3.7.2 Pracovní omezení/seřízení⁽¹⁾ ^(?):
- 3.2.4.4 Podávací palivové čerpadlo
- 3.2.4.4.1 Tlak^(?): kPa nebo charakteristický diagram^(?)
- 3.2.6 Zapalování
- 3.2.6.1 Značka (značky):

V případě jiné dodávky paliva, než je jeho plynulé vstřikování, uveďte odpovídající údaje

- 3.2.6.2 Typ (typy):
- 3.2.6.3 Pracovní princip:
- 3.2.6.4 Křivka předstihu zapalování⁽²⁾:
- 3.2.6.5 Statické časování zážehu⁽²⁾: stupňů před horní úvratí
- 3.2.6.6 Mezera kontaktů přerušovače⁽²⁾: mm
- 3.2.6.7 Úhel sepnutí⁽²⁾: stupňů
- 3.2.7 Chlazení (kapalinou/vzduchem)⁽¹⁾
- 3.2.8 Systém sání
- 3.2.8.1 Přepřínování: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.8.1.1 Značka (značky):
- 3.2.8.1.2 Typ (typy):
- 3.2.8.1.3 Popis systému (např. maximální plnicí tlak: kPa, popřípadě odpouštěcí zařízení:
- 3.2.8.2 Mezichladič: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.8.4 Popis a výkresy sacího potrubí a jeho příslušenství (sběrná komora, ohřev, přídavné vstupy sání atd.): ...
- 3.2.8.4.1 Popis sacího potrubí motoru (přiložte výkresy nebo fotografie):
- 3.2.8.4.2 Čistič sání, výkresy: nebo
- 3.2.8.4.2.1 Značka (značky):
- 3.2.8.4.2.2 Typ (typy):
- 3.2.8.4.3 Tlumič sání, výkresy: nebo
- 3.2.8.4.3.1 Značka (značky):
- 3.2.8.4.3.2 Typ (typy):
- 3.2.9 Výfukový systém
- 3.2.9.2 Popis nebo výkres výfukového systému:
- 3.2.11 Časování ventilů nebo obdobné údaje
- 3.2.11.1 Maximální zdvih ventilů, úhly otevření a zavření nebo podrobnosti časování jiného systému řízení ve vztahu k úvratím:
- 3.2.11.2 Referenční nebo seřizovací rozpětí⁽¹⁾:
- 3.2.12 Opatření proti znečištění ovzduší
- 3.2.12.1 Zařízení pro recyklaci plynů z klikové skříně (popis a výkresy):
- 3.2.12.2 Přídavná zařízení proti znečištění (pokud existují a nejsou uvedena v jiných bodech):
- 3.2.12.2.1 Katalyzátor: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.1.1 Počet katalyzátorů a jejich částí:
- 3.2.12.2.1.2 Rozměry, tvar a objem katalyzátoru (katalyzátorů):
- 3.2.12.2.1.3 Druh katalytické činnosti:
- 3.2.12.2.1.4 Celková náplň drahých kovů:
- 3.2.12.2.1.5 Poměrná koncentrace:
- 3.2.12.2.1.6 Nosič (struktura a materiál):
- 3.2.12.2.1.7 Hustota komůrek:
- 3.2.12.2.1.8 Druh pouzdra katalyzátoru (katalyzátorů):
- 3.2.12.2.1.9 Umístění katalyzátoru (katalyzátorů) (místo a vztažná vzdálenost ve výfukovém potrubí):

- 3.2.12.2.1.10 Tepelný kryt: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2 Kyslíková sonda: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1 Typ:
- 3.2.12.2.2.2 Umístění:
- 3.2.12.2.2.3 Regulační rozsah:
- 3.2.12.2.3 Přípustí vzduchu: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1 Druh (pulsující vzduch, vzduchové čerpadlo atd.):
- 3.2.12.2.4 Recirkulace výfukových plynů: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1 Vlastnosti (průtok atd.):
- 3.2.12.2.5 Systém pro regulaci emisí způsobených vypařováním: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1 Podrobný popis zařízení a stav jejich seřízení:
- 3.2.12.2.5.2 Výkres systému pro regulaci vypařování:
- 3.2.12.2.5.3 Výkres nádoby s aktivním uhlím:
- 3.2.12.2.5.4 Hmotnost dřevěného uhlí: g
- 3.2.12.2.5.5 Náčrt palivové nádrže s udáním objemu a materiálu:
- 3.2.12.2.5.6 Náčrt tepelného krytu mezi nádrží a výfukovým systémem:
- 3.2.12.2.6 Filtr částic: ano/ne⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1 Rozměry, tvar a objem filtru částic:
- 3.2.12.2.6.2 Druh a konstrukce filtru částic:
- 3.2.12.2.6.3 Umístění (vztažná vzdálenost ve výfukovém potrubí):
- 3.2.12.2.6.4 Postup nebo systém regenerace, popis nebo výkres:
- 3.2.12.2.7 Ostatní systémy (popis a činnost):
4. PŘEVODY(*)
- 4.4 Spojka (typ):
- 4.4.1 Maximální změna točivého momentu:
- 4.5. Převodovka
- 4.5.1 Druh (s ručním řazením/automatická/CVT⁽¹⁾):
- 4.6 Převodové poměry

Stupeň	Vnitřní převody (poměr otáček hřídele motoru k otáčkám výstupního hřídele převodovky)	Koncový převod (převody) (poměr otáček výstupního hřídele převodovky kotáčkám hnaných kol)	Celkové převody
Maximum pro CVT ⁽¹⁾			
1			
2			
3			
....			
Minimum pro CVT ⁽¹⁾			
Zpětný chod			

(1) Plynule měnitelný převod

6.	ZAVĚŠENÍ
6.6	Pneumatiky a kola
6.6.1	Kombinace pneumatika/kolo (u pneumatik uveďte označení rozměru, minimální index únosnosti, značku minimální kategorie rychlosti; u kol uveďte rozměr (rozměry) ráfku a hloubku zálisu ráfku).
6.6.1.1	Nápravy
6.6.1.1.1	1. náprava:
6.6.1.1.2	2. náprava:
6.6.1.1.3	3. náprava:
6.6.1.1.4	4. náprava: atd.
6.6.2	Horní a dolní mez poloměru valení
6.6.2.1	1. náprava:
6.6.2.2	2. náprava:
6.6.2.3	3. náprava:
6.6.2.4	4. náprava: atd.
6.6.3	Tlak v pneumatikách podle doporučení výrobce vozidla: kPa
9.	KAROSERIE
9.10.3	Sedadla
9.10.3.1	Počet:
	Datum, spis

Dodatek

INFORMACE O PODMÍNKÁCH ZKOUŠKY

1.	Zapalovací svíčky
1.1	Značka:
1.2	Typ:
1.3	Mezera mezi kontakty:
2.	Zapalovací cívka
2.1	Značka:
2.2	Typ:
3.	Kondenzátor zapalování
3.1	Značka:
3.2	Typ:
4.	Použité mazivo
4.1	Značka:
4.2	Typ:“

PŘÍLOHA III

20. V bodě 4.1.4.2 se poslední slova první věty nahrazují tímto:
 „... s přesností 5 % při 120, 100, 80, 60 a 40 km/h, a 10 % při 20 km/h.“
21. V bodě 4.1.5.2 se poslední slova první věty nahrazují tímto:
 „... ustálených rychlostech 120, 100, 80, 60, 40 a 20 km/h.“
22. V bodě 4.2.3:
 — se zrušuje první věta;
 — zrušuje se obrázek III.4.2.3.
23. V bodě 4.2.7 se slova za čárkou nahrazují tímto:
 „... musí být spojovací trubky připojeny co možno nejbližší vozidlu, ale takovým způsobem, aby to neovlivňovalo činnost vozidla.“
24. V bodě 4.3.1.2:
 — se druhá věta nahrazuje tímto:
 „Chyba měření nesmí přesahovat ± 2 % (vlastní chyba analyzátoru) bez ohledu na skutečnou hodnotu kalibračních plynů. Pro koncentrace menší než 100 ppm nesmí chyba měření přesahovat ± 2 % ppm. Vzorek okolního vzduchu musí být měřen tímž analyzátozem při vhodném rozsahu.“
 — třetí a čtvrtá věta se zrušují;
 — poslední věta se nahrazuje tímto:
 „Mikrogramová váha užívaná pro stanovení váhy všech filtrů musí mít přesnost 5 μg a odečitelnost o rozlišení 1 μg .“
25. V bodě 4.3.2 třetím pododstavci se třetí věta nahrazuje tímto:
 „Sonda, kterou se odvádí tok plynu, z něhož se odeberou částice, musí být umístěna v ředicím tunelu tak, aby se mohl odebrat vzorek reprezentativní pro tok plynu z homogenní směsi vzduchu s výfukovým plynem a aby teplota 325 K (52 °C) směsi vzduchu s výfukovým plynem nebyla překročena bezprostředně před filtrem částic.“
26. V bodě 5.1:
 — se tabulka nahrazuje tímto:

„Referenční hmotnost vozidla RW (kg)“	Ekvivalentní setrvačná hmotnost I (kg)“
RW \leq 480	455
480 < RW \leq 540	510
540 < RW \leq 595	570
595 < RW \leq 650	625
650 < RW \leq 710	680
710 < RW \leq 765	740
765 < RW \leq 850	800
850 < RW \leq 965	910
965 < RW \leq 1 080	1 020
1 080 < RW \leq 1 190	1 130
1 190 < RW \leq 1 305	1 250
1 305 < RW \leq 1 420	1 360
1 420 < RW \leq 1 530	1 470
1 530 < RW \leq 1 640	1 590
1 640 < RW \leq 1 760	1 700
1 760 < RW \leq 1 870	1 810
1 870 < RW \leq 1 980	1 930
1 980 < RW \leq 2 100	2 040
2 100 < RW \leq 2 210	2 150
2 210 < RW \leq 2 380	2 270
2 380 < RW \leq 2 610	2 270
2 610 < RW	2 270“

— za tabulku se vkládá nová věta, která zní:

„Jestliže odpovídající ekvivalentní setrvačná hmotnost není na dynamometru k dispozici, užije se nejbliže vyšší hodnota, která odpovídá referenční hmotnosti vozidla.“

27. V bodě 5.3.1 se za první pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„Na žádost výrobce vozidla se zážehovým motorem může být vozidlo stabilizováno projetím jedné ‚části‘ a dvěma ‚částmi 2‘ zkušebního cyklu.“

28. Bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3. Na konci prvních 40 sekund volnoběžné periody (viz bod 6.2.2) je vozidlo ofukováno proudem vzduchu s proměnlivou rychlostí. Otáčky ventilačního zařízení musí být takové, aby se v jízdním rozsahu od 10 km/h do alespoň 50 km/h nelišila lineární rychlost vzduchu na výstupu ze zařízení o více než ± 5 km/h od odpovídající rychlosti válců. Výstupní sekce ventilačního zařízení musí splňovat následující parametry:

- plocha: nejméně 0,2 m².
- výška spodní hrany nad zemí: přibližně 20 cm.
- vzdálenost od předku vozidla: přibližně 30 cm.

Alternativně lze užít ventilační zařízení s rychlostí alespoň 6 m/s (21,6 km/h). U speciálních vozidel (dodávky, terénní vozidla) může být na žádost výrobce výška chladičného ventilačního zařízení upravena.“

29. Bod 6.1.4 se nahrazuje tímto:

„6.1.4. Aby mohla být posouzena správnost projetí cyklů, zapisuje se při zkoušce rychlost v závislosti na čase nebo se zaznamenává systémem sběru a zpracování dat.“

30. V bodě 6.3.1:

— se doplňuje nová věta, která zní:

„Viz tabulky III.1.2 a III.1.3 v dodatku 1.“

— body 6.3.1.1 až 6.3.1.6 se zrušují.

Dodatek 2

31. V bodě 1.1 se údaj „100 km/h“ nahrazuje údajem „120 km/h“.

32. Bod 1.2.2 se nahrazuje tímto:

„1.2.2. Síla pohlcená brzdou a vnitřním třením vozidlového dynamometru při rychlosti od 0 do 120 km/h je následující:

$$F = (a + b \cdot V^2) \pm 0,1 \cdot F_{80} \quad (F \text{ není záporné}),$$

kde

F = celková síla pohlcená vozidlovým dynamometrem, v newtonech (N),

a = hodnota odpovídající valivému odporu, v newtonech (N),

b = hodnota odpovídající součiniteli odporu vzduchu, N/(km/h)²,

V = rychlost, km/h,

F₈₀ = síla při rychlosti 80 km/h, v newtonech (N).“

33. V bodě 2.1 se první dvě věty nahrazují tímto:

„Tento dodatek popisuje metodu ke stanovení síly pohlcené brzdou dynamometru.

Pohlčená síla zahrnuje sílu pohlcenou účinky tření a sílu pohlcenou brzdou dynamometru.“

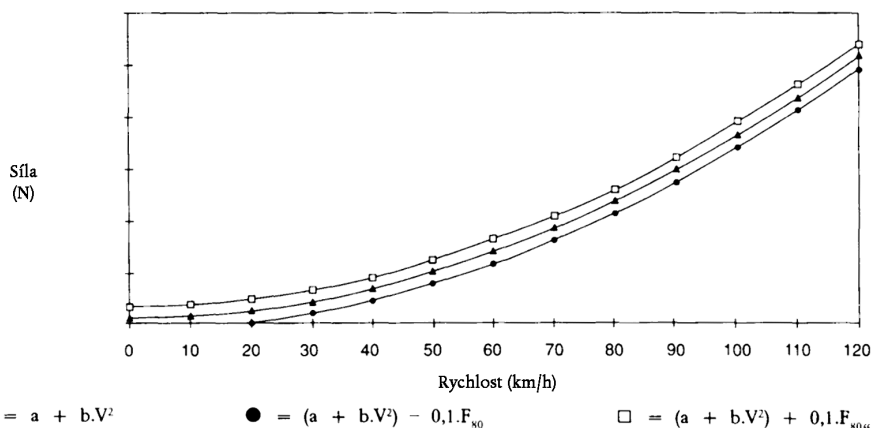
34. Nadpis bodu 2.2 se nahrazuje tímto:

„Kalibrace indikátoru síly při 80 km/h v závislosti na pohlcené síle.“

35. Obrázek III.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„Obrázek III.2.2.2

Diagram znázorňující sílu absorbovanou vozidlovým dynamometrem



36. Bod 2.2.5 se nahrazuje tímto:

„2.2.5 Zaznamenaná se indikovaná síla F_i v newtonech (N).“

37. V bodě 2.2.10 se slova „výkonů užívaných na silnici“ nahrazují slovem „síly“.

38. Bod 2.2.11 se nahrazuje tímto:

„2.2.11 Pohlčená síla se vypočte podle vzorce:

$$F = \frac{M_i \cdot \Delta V}{t},$$

kde

F = pohlčená síla, v newtonech (N),

 M_i = ekvivalentní setrvačná hmotnost, v kilogramech (kg) (nezahrnuje setrvačný účinek volného zadního válce),

 ΔV = rychlostní odchylka, v m/s (10 km/h = 2,775 m/s),

t = doba potřebná ke snížení rychlosti válce z 85 na 75 km/h.“

39. V bodě 2.2.12:

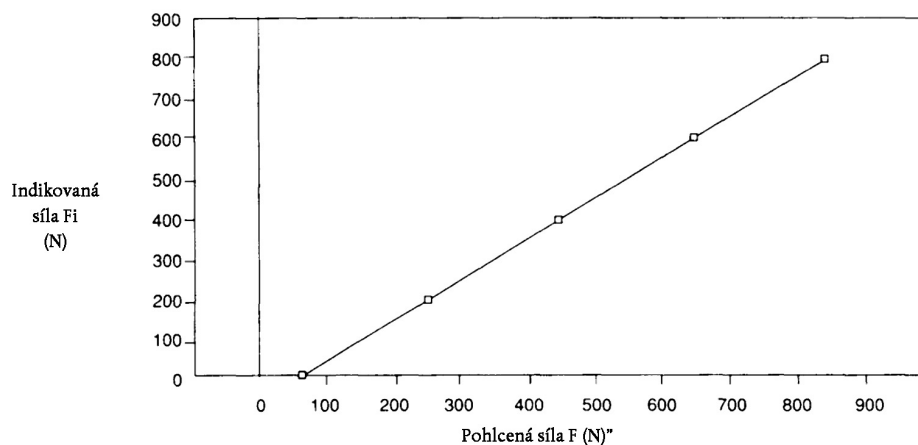
— se bod 2.2.12 nahrazuje tímto:

„2.2.12 Obrázek III.2.2.12 ukazuje sílu indikovanou při 80 km/h v závislosti na síle pohlčené při 80 km/h.“;

— obrázek III.2.2.12 se nahrazuje tímto:

„Obrázek III.2.2.12

Síla indikovaná při 80 km/h v závislosti na síle pohlčené při 80 km/h



40. V bodě 2.3
se nadpis nahrazuje tímto:
„Kalibrace indikátoru síly v závislosti na pohlcené síle při jiných rychlostech“
41. V bodě 2.4 se slova
„pohlceného výkonu“ nahrazují slovy „pohlcené síly“.
42. V bodě 2.4.2 se slova
„na výkon P_a pohlcený při“ nahrazují slovy „na sílu pohlcenou při“.
43. Bod 2.4.3 se nahrazuje tímto:
„2.4.3 Zaznamená se síla pohlcená při 120, 100, 80, 60, 40 a 20 km/h.“
44. Bod 2.4.4 se nahrazuje tímto:
„2.4.4 Nakreslí se graf $F(V)$... (zbývající část se nemění)“
45. V bodě 2.4.5 se slova
„výkonu P_a “ nahrazují slovy „síly F “.
46. Bod 3.1 se nahrazuje tímto:
„3.1 Seřizovací metody
Dynamometr může být seřízen při konstantní rychlosti 80 km/h podle požadavků dodatku 3.“
47. Bod 3.2 se nahrazuje tímto:
„3.2 Alternativní způsob
Se souhlasem výrobce může být užit následující způsob:
3.2.1 Brzda se seřídí tak, aby při konstantní rychlosti 80 km/h pohltila sílu na hnacích kolech podle následující tabulky:

Referenční hmotnost vozidla	Ekvivalentní setrvačná hmotnost	Pohlcený výkon a síla na dynamometru při 80 km/h		Koeficienty	
				a	b
RW (kg)	kg	KW	N	N	N/(km/h) ²
RW ≤ 480	455	3,8	171	3,8	0,0261
480 < RW ≤ 540	510	4,1	185	4,2	0,0282
540 < RW ≤ 595	570	4,3	194	4,4	0,0296
595 < RW ≤ 650	625	4,5	203	4,6	0,0309
650 < RW ≤ 710	680	4,7	212	4,8	0,0323
710 < RW ≤ 765	740	4,9	221	5,0	0,0337
765 < RW ≤ 850	800	5,1	230	5,2	0,0351
850 < RW ≤ 965	910	5,6	252	5,7	0,0385
965 < RW ≤ 1 080	1 020	6,0	270	6,1	0,0412
1 080 < RW ≤ 1 190	1 130	6,3	284	6,4	0,0433
1 190 < RW ≤ 1 305	1 250	6,7	302	6,8	0,0460
1 305 < RW ≤ 1 420	1 360	7,0	315	7,1	0,0481
1 420 < RW ≤ 1 530	1 470	7,3	329	7,4	0,0502
1 530 < RW ≤ 1 640	1 590	7,5	338	7,6	0,0515
1 640 < RW ≤ 1 760	1 700	7,8	351	7,9	0,0536
1 760 < RW ≤ 1 870	1 810	8,1	365	8,2	0,0557
1 870 < RW ≤ 1 980	1 930	8,4	378	8,5	0,0577
1 980 < RW ≤ 2 100	2 040	8,6	387	8,7	0,0591
2 100 < RW ≤ 2 210	2 150	8,8	396	8,9	0,0605
2 210 < RW ≤ 2 380	2 270	9,0	405	9,1	0,0619
2 380 < RW ≤ 2 610	2 270	9,4	423	9,5	0,0646
2 610 < RW	2 270	9,8	441	9,9	0,0674

3.2.2 V případě vozidel jiných než osobní automobily s referenční hmotností větší než 1 700 kg nebo vozidel s trvalým pohonem všech kol se hodnoty výkonu uvedené v tabulce 3.2.1 násobí koeficientem 1,3.“

48. Body 3.3, 3.3.1 a 3.3.2 se zrušují.

Dodatek 3

49. V bodě 4.1:

— se bod 4.1 nahrazuje tímto:

„4.1 Výběr zkušebního vozidla

Pokud nejsou měřeny všechny varianty typu vozidla ⁽¹⁾, musí být užito pro výběr zkušebního vozidla následujících kritérií:

4.1.1 Karoserie

Pokud existují různé druhy karoserií, vybere se ten, který má nejhorší aerodynamické vlastnosti. Vhodné údaje pro výběr poskytne výrobce.

4.1.2 Pneumatiky

Vybere se nejširší pneumatika. Pokud existují více než tři rozměry pneumatik, vybere se nejširší minus jedna (v pořadí).

4.1.3 Zkušební hmotnost

Zkušební hmotnost vozidla musí být rovna referenční hmotnosti vozidla s nejvyšším rozsahem setrvačných hmotností.

4.1.4 Motor

Zkušební vozidlo musí mít největší výměník (výměníky) tepla.

4.1.5 Převody

Provede se zkouška s každým z následujících druhů převodů:

— pohon předních kol

— pohon zadních kol

— trvalý pohon všech kol 4 x 4

— vypojitelný pohon všech kol 4 x 4

— automatická převodovka

— převodovka s ručním řazením

⁽¹⁾ Podle směrnice 70/156/EHS.“

— Dosavadní body 4.1, 4.2 a 4.3 se označují jako body 4.2, 4.3 a 4.4.

50. Vkládá se nový bod, který zní:

„5.1.1.2.8 Výkon P určený na zkušební dráze se koriguje na referenční podmínky okolí:

$$P_{\text{korigovaný}} = K \cdot P_{\text{naměřený}}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \cdot [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{\text{AERO}}}{R_T} \cdot \frac{(\rho_0)}{\rho},$$

kde

R_R = odpor valení při rychlosti V ,

R_{AERO} = aerodynamický odpor při rychlosti V ,

R_T = celkový jízdní odpor = $R_R + R_{\text{AERO}}$,

K_R = teplotní korekční faktor odporu valení: $3,6 \cdot 10^{-3}/^{\circ}\text{C}$,

t = teplota okolí při silniční zkoušce v $^{\circ}\text{C}$,

t_0 = referenční teplota okolí = 20°C ,

p = hustota vzduchu při zkušebních podmínkách,

p_0 = hustota vzduchu při referenčních podmínkách (20°C , 100 kPa).

Poměry R_R/R_T a R_{AERO}/R_T udá výrobce vozidla na základě údajů běžně dostupných podniku.

Pokud tyto hodnoty nejsou k dispozici, lze po dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebnou užít pro poměr odporů valení/celkový následujícího vzorce:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \cdot M + b,$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kg,

koeficienty a a b pro jednotlivé rychlosti jsou uvedeny v následující tabulce:

V (km/h)	a	b
20	$7,24 \cdot 10^{-5}$	0,82
30	$1,25 \cdot 10^{-4}$	0,67
40	$1,59 \cdot 10^{-4}$	0,54
50	$1,86 \cdot 10^{-4}$	0,42
90	$1,71 \cdot 10^{-4}$	0,21
120	$1,57 \cdot 10^{-4}$	0,14*

51. Bod 5.1.2.2.6 se nahrazuje tímto:

„5.1.2.2.6 Brzda se seřídí tak, aby reprodukovala korigovaný výkon (bod 5.1.1.2.8) a aby byl vzat v úvahu rozdíl mezi hmotností vozidla M a ekvivalentní setrvačnou hmotností I při zkoušce. To lze provést výpočtem průměrného korigovaného času doběhu na zkušební dráze z rychlosti V_2 na V_1 užitím následujícího vztahu a reprodukci téhož času na dynamometru:

$$T_{\text{korigovaný}} = \frac{T_{\text{měřený}}}{K} \cdot \frac{I}{M}$$

K = uvedený v 5.1.1.2.8“

52. Vkládá se nový bod, který zní:

„5.1.2.2.7 Stanoví se výkon P_a pohlcený dynamometrem tak, aby bylo možno stejný výkon (bod 5.1.1.2.8) reprodukovat pro totéž vozidlo v různých dnech.“

53. Bod 5.2.1.2.2 se nahrazuje tímto:

„5.2.1.2.2 Točivý moment C_{Tj} a rychlost se zapisují po dobu alespoň 20 sekund. Přesnost záznamu údajů musí být alespoň ± 1 Nm pro točivý moment a $\pm 0,2$ km/h pro rychlost.“

54. Bod 5.2.1.2.5 se nahrazuje tímto:

„5.2.1.2.5 Zkouška se provede třikrát v každém směru. Z těchto šesti měření se pro referenční rychlost stanoví střední hodnota točivého momentu. V případě, že se střední hodnota rychlosti liší o více než 1 km/h od referenční rychlosti, musí být pro výpočet střední hodnoty točivého momentu užitá lineární regrese.“

55. Vkládá se nový bod, který zní:

„5.2.1.2.7. Střední hodnota točivého momentu C_T určeného na zkušební dráze se koriguje na referenční podmínky okolí takto:

$$C_{T \text{ korigovaný}} = K \cdot C_{T \text{ měřený}}$$

kde K je definováno v bodě 5.1.1.2.8 tohoto dodatku.“

56. Bod 5.2.2.2.3 se nahrazuje tímto:

„5.2.2.2.3 Brzda se seřídí tak, aby reprodukovala celkový korigovaný točivý moment na zkušební dráze podle bodu 5.2.1.2.7.“

57. Vkládá se nový bod, který zní:

„5.2.2.2.4 Postupuje se stejnými úkony jako v bodě 5.1.2.2.7 pro stejný účel.“

58. Bod 5.3 se zrušuje.

59. Bod 5.4 se zrušuje.

Dodatek 4

60. V bodě 1 se vkládá nová věta, která zní:

„Výrobce dynamometru je povinen poskytnout metodiku k ověření požadavků podle bodu 3.“

61. Bod 5 se zrušuje.

Dodatek 5

62. V portugalské verzi se nadpis nahrazuje tímto:

„Descricao dos sistemas de recolha dos gases de escape.“

63. Bod 3.3 včetně obrázku III.5.3.3 se zrušuje.

Dodatek 8

64. V bodě 1.5.1.1 se poslední řádek nahrazuje tímto:

„tlak nasycených par $P_d = 2,81 \text{ kPa H}_2\text{O}$ při 23 °C .“

65. Bod 1.5.2.1 se nahrazuje tímto:

„1.5.2.1 Korekční faktor vlhkosti k_H (viz vzorec (6))

$$H = \frac{6,211 \cdot R_a \cdot P_d}{P_B - P_d \cdot R_a \cdot 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6,211 \cdot 60 \cdot 3,2}{101,33 - (2,81 \cdot 0,6)}$$

$$H = 10,5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (10,5092 - 10,71)}$$

$$k_H = 0,9934$$

66. V bodě 1.5.2.3 se dva poslední řádky nahrazují tímto:

$$M_{\text{NOX}} = 70 \cdot 51961 \cdot 2,05 \cdot 0,9934 \cdot 10^{-6} \frac{1}{d}$$

$$M_{\text{NOX}} = \frac{7,41}{d} \text{ g/km}^3$$

PŘÍLOHA V

67. V bodě 3.2

v druhé tabulce se slova „pro zkoušky typu I“ nahrazují slovy „pro zkoušky typu I při 50 km/h“.

PŘÍLOHA VI

68. V bodě 5.1.5 se první věta nahrazuje tímto:

„Palivová nádrž (nádrže) se znovu naplní uvedeným zkušebním palivem o teplotě pod 287 K (14 °C) na (40 ± 2) % běžné kapacity nádrže.“

69. Vkládá se nový bod, který zní:

„7.3.6. Na žádost výrobce lze funkční rychlost odvzdušňování prokázat rovnocenným alternativním postupem. Specifický postup by měl výrobce předvést technické zkušebně při schválení typu.“

70. Vkládá se nový bod, který zní:

„7.4.4.3. Na žádost výrobce lze užít alternativní zkoušku vyplachování, pokud postup byl předveden technické zkušebně během postupu schválení typu a byl touto zkušebnou přijat.“

PŘÍLOHA IX

71. Příloha IX se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IX

VZOR

[Maximální formát: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFIKÁT EHS SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

- schválení typu ⁽¹⁾,
- rozšíření schválení typu⁽¹⁾,
- odmítnutí schválení typu⁽¹⁾,
- odejmutí schválení typu⁽¹⁾

pro typ vozidla/konstrukční části/samostatného technického celku¹ z hlediska směrnice ... / ... /ES naposledy pozměněné směrnici ... / ... /ES.

Schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ČÁST I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní název (názvy):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle/konstrukční části/samostatném technickém celku⁽¹⁾ vyznačen ⁽²⁾: .
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽³⁾:
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EHS schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (závodů):

ČÁST II

1. Případné doplňující informace: viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Případné poznámky: viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:
9. Přiložen je soupis dokumentace uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které se netýkají popisu typu vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, na které se tento informační dokument vztahuje, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽³⁾ Podle definice v příloze II části A směrnice 70/156/EHS.

Dodatek

Doplňk k certifikátu EHS schválení typu č...

týkajícímu se schválení typu vozidla podle směrnice 70/220/EHS naposledy pozměněné směrnicí.../.../ES

1. Doplňující informace
- 1.1 Provozní hmotnost vozidla:
- 1.2 Maximální hmotnost:
- 1.3 Referenční hmotnost:
- 1.4 Počet sedadel:
- 1.5 Označení motoru:
- 1.6 Převodovka
- 1.6.1 S ručním řazením, počet rychlostních stupňů ⁽¹⁾:
- 1.6.2 Automatická, počet převodů ⁽¹⁾:
- 1.6.3 S plynulým převodem: ano/ne ⁽¹⁾
- 1.6.4 Převodové poměry jednotlivých rychlostních stupňů:
- 1.6.5 Převodový poměr koncového převodu:
- 1.7 Rozsah rozměrů pneumatik:
- 1.7.1 Obvod valení pneumatik použitých pro zkoušku typu I:
- 1.8 Výsledky zkoušek:

Typ I	CO (g/km)	HC + NOx (g/km)	Částice ⁽²⁾ (g/km)
měřeno			
vypočteno s faktorem zhoršení			

- Typ II: %
- Typ III:
- Typ IV: g/zkouška.
- Typ V: — zkouška životnosti: 80 000 km; nebyla vykonána ⁽¹⁾
 — faktor zhoršení DEF: vypočten/předem daná hodnota ⁽¹⁾
 — uveďte hodnoty:

5. Poznámky:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Pro vozidla se vznětovými motory.“