

## A BIZOTTSÁG 459/2012/EU RENDELETE

(2012. május 29.)

a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendeletnek a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 6) kibocsátása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 5. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (keretirányelv) <sup>(2)</sup> és különösen annak 39. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 715/2007/EK rendelet, valamint a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek és pótalkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására, továbbá szabályokat állapít meg a használatban lévő járművek megfelelőségére, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.
- (2) A 715/2007/EK rendelet értelmében részecskeszámra (particle number, PN) vonatkozó előírást kell elfogadni az olyan, szikragújtású motorral rendelkező járművekre vonatkozóan, amelyeket az Euro 6 előírások szerint kell jóváhagyni.
- (3) A járművek által kibocsátott részecskék lerakódhatnak az emberi tüdő hólyagocskáiban, ami légzőszervi, valamint szív- és érrendszeri betegségekhez, és fokozott halandósághoz vezethet. Az ilyen részecskék elleni fokozott védelem ezért közérdek.
- (4) A szikragújtású járművek részecskékibocsátásának mérésére jelenleg a részecskemérési program (Particulate

Measurement Programme, PMP) dízel járművekhez kifejlesztett mérési protokollját használják. Bizonyíték van azonban arra, hogy a szikragújtású járművek által kibocsátott részecskék méretskálája és vegyi összetétele eltérhet a dízel járművekéétől. A részecskék méretskáláját és vegyi összetételét, valamint a jelenlegi mérési technológiának a káros részecskékibocsátás ellenőrzése terén elért eredményességét folyamatosan figyelemmel kell kísérni. A jövőben szükségessé válhat a mérési protokollnak a szikragújtású járművek tekintetében történő felülvizsgálata.

- (5) A mai ismeretek szerint a hagyományos hengerenkénti befecskendezésű (port fuel injection, PFI) motoroknak, amelyek nem közvetlenül az égéstérbe, hanem a szívócsonkba vagy a beömlőnyílásba fecskendezik az üzemanyagot, alacsony a részecskékibocsátása. Ezért pillanatnyilag indokoltnak tűnik a közvetlen befecskendezésű motorral felszerelt járművekre korlátozni a szabályozó tevékenységet, nem szabad azonban kizárni az összes szikragújtású motor részecskékibocsátására irányuló kutatás és nyomon követés lehetőségét, különösen a kibocsátott részecskék méretskálája és vegyi összetétele, valamint a valós vezetési körülmények között tapasztalt kibocsátás tekintetében, és a Bizottságnak szükség esetén további szabályozási intézkedésekre kell javaslatot tennie, a PFI motorok jövőbeni piaci részesedését is figyelembe véve.
- (6) A 692/2008/EK rendelet  $6 \times 10^{11}$ /km részecskeszám-kibocsátási határértéket írt elő az Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó dízel járművekre. A technológiasemleges jogalkotás elve alapján az Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó szikragújtású járművekre is ugyanekkora kibocsátási határértéknek kell vonatkoznia, mivel nincs bizonyíték arra, hogy a szikragújtású motorok által kibocsátott részecskék specifikus toxicitása kisebb lenne, mint a dízel motorok által kibocsátott részecskéké.
- (7) A szikragújtású járművek által kibocsátott részecskék számának csökkentésére szolgáló hatásos utókezelő technológiának számító benzines részecskeszűrők (gasoline particle filters, GPF) várhatóan elfogadható áron kaphatók lesznek egyes Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó járművekhez. Emellett valószínűnek tűnik, hogy a motorok belső kialakítására vonatkozó rendelkezésekkel a 715/2007/EK rendelet 10. cikkében megállapított, az Euro 6 kibocsátási osztályra vonatkozó kötelező dátumokat követő három éven belül lényegesen alacsonyabb költségek mellett, számos alkalmazás számára hasonló csökkenést lehet elérni a részecskeszám-kibocsátás tekintetében. A motorokra vonatkozó rendelkezéseknek a

<sup>(1)</sup> HL L 171., 2007.6.29., 1. o.<sup>(2)</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.<sup>(3)</sup> HL L 199., 2008.7.28., 1. o.

motorok valamennyi működési körülményére vonatkoznak kell annak érdekében, hogy a valós vezetési körülmények között tapasztalt kibocsátási szintek utókezelő berendezések hiányában se romoljanak.

- (8) Annak érdekében, hogy minden szükséges technológiát ki lehessen fejleszteni és elegendő átfutási idő is legyen, két lépésből álló megközelítést kell alkalmazni, amely az Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó dízel motorokra vonatkozó részecskeszám-határértéket a második lépcsőben a közvetlen befecskendezésű szikragyújtású motorral felszerelt járművekre is bevezeti.
- (9) Figyelmet kell fordítani a szikragyújtású járművek valós vezetési körülmények között megfigyelhető részecskekibocsátására és a megfelelő vizsgálati eljárások kidolgozására. A Bizottságnak az Euro 6 előírások hatálybalépését követően legkésőbb három évvel megfelelő mérési eljárásokat kell kidolgoznia és bevezetnie.
- (10) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, hogy a kibocsátott részecskék számának csökkentése céljából hozott rendelkezések miként befolyásolják a szikragyújtású járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátását.
- (11) A 692/2008/EK rendelet 4. cikkének (7) bekezdése értelmében az említett rendelet hatálya alá tartozó járművek csak a fedélzeti diagnosztikai (OBD) küszöbértékek bevezetése után kaphatnak az Euro 6 kibocsátási előírások szerinti típusjóvá hagyást. A fedélzeti diagnosztikai rendszer a kibocsátáscsökkentő rendszerek hibás működése észlelésének fontos eszköze.
- (12) A könnyű járművek kibocsátásaira (Euro 5 és Euro 6) és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségére vonatkozó közösségi jog alkalmazásáról és további fejlesztéséről szóló 2008/C 182/08 közleményében<sup>(1)</sup> a Bizottság olyan fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekre tett javaslatot, amelyek gyakorlatilag megfelelnek az Egyesült Államokban és Kanadában 2013-tól a legtöbb könnyű járműre vonatkozó határértékeknek; ezen országokban a járművek fedélzeti diagnosztikai rendszereinek többsége megfelel a Kaliforniai Levegőfelügyeleti Hatóság (Californian Air Resources Board, CARB) által kiadott rendeleteknek. Az Unió és az Egyesült Államok előírásainak összehangolása megfelelne a nemzetközi harmonizáció és a környezet magas szintű védelme célkitűzésének.
- (13) Az Egyesült Államokban hatályos fedélzeti diagnosztikai előírások azonban technológiai szempontból kihívást jelentenek az Egyesült Államokba nem exportáló járműgyártók számára. Ezért el kell fogadni egy kezdeti három éves, kevésbé szigorú OBD előírásokat alkalmazó időszakot, amely hosszabb átfutási időt biztosít az ágazatnak.
- (14) A 692/2008/EK rendelet által megállapított, a szén-monoxidra, a metántól különböző szénhidrogénekre és

a légszennyező részecskék tömegére vonatkozó végleges Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeknek enyhébbeknek kell lenniük, mint a 2008/C 182/08 közleményben javasolt értékek, hogy tükrözzék az e területeken tapasztalt egyedi műszaki nehézségeket. Emellett ez a rendelet nem fogadhat el a részecskék számára vonatkozó Euro 6 fedélzeti diagnosztikai határértéket.

- (15) A szén-monoxidra és a metántól különböző szénhidrogénekre vonatkozó szigorúbb Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek, valamint a kibocsátott részecskék számára vonatkozó Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbérték megállapításának környezetvédelmi szempontból vizsgált szükségességét, műszaki megvalósíthatóságát és költség/haszon arányát a későbbiekben kell értékelni. A jogszabályi előírások ebből következő módosításait csak úgy szabad bevezetni, hogy az ágazatnak elegendő átfutási ideje maradjon. A fedélzeti diagnosztikai rendszerek összetettségét figyelembe véve ez az átfutási idő jellemzően 3–4 év.
- (16) A 715/2007/EK rendeletet és a 692/2008/EK rendeletet következőképpen ennek megfelelően módosítani kell.
- (17) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

- A 3. cikkben a 17. pont végén a pontot pontosvessző váltja fel.
- A 3. cikk a következő 18. ponttal egészül ki:
 

„18. »közvetlen befecskendezésű motor«: olyan motor, amely képes olyan üzemmódban működni, amelyben az üzemanyagot a szívószelepeken beszívott levegőbe fecskendezzi.”
- A 10. cikk a következő (7) bekezdéssel egészül ki:
 

„(7) A (4) és az (5) bekezdésben az új típusok jóváhagyására, illetve az új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére és üzembe helyezésére megállapított időpontokat követő három évig a közvetlen befecskendezésű szikragyújtású motorral felszerelt járművekre a gyártó döntésétől függően  $6 \times 10^{11}$ /km részecskeszám-kibocsátási határértéket kell alkalmazni.”
- Az I. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

<sup>(1)</sup> HL C 182., 2008.7.19., 17. o.

*2. cikk*

A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk (7) bekezdését el kell hagyni.
2. Az I., a XI. és a XVI. melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

*3. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012. május 29-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
José Manuel BARROSO

---

## A 715/2007/EK rendelet módosításai

A 715/2007/EK rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. táblázat (Euro 5 kibocsátási határértékek) utolsó oszlopában, a második sorban szereplő szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Részecskék száma (PN)”

2. A 2. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„2. táblázat

## Euro 6 kibocsátási határértékek

Kategória	Osztály	Referenciatömeg (RM) (kg)	Határértékek													
			Szén-monoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Metántól különböző szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxidok tömege (NO <sub>x</sub> )		Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (THC + NO <sub>x</sub> )		Részecskék tömege (PM) <sup>(1)</sup>		Részecskék száma (PN)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (db/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	CI
M	—	összes	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>2</sub>	—	összes	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>

Jelmagyarázat: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

<sup>(1)</sup> Az ebben a táblázatban megadott kibocsátási határértékek alapján a korábbi részecsketömeg-mérési protokoll szerint 2011. szeptember 1-je előtt jóváhagyott típusú járművekre 5,0 mg/km értékű, a kibocsátott részecskék tömegére megadott határérték vonatkozik.

<sup>(2)</sup> A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg- és részecskeszám-határértékek csak a közvetlen befecskendezésű motorokra vonatkoznak.

<sup>(3)</sup> A 10. cikk (4) és (5) bekezdésében az új típusok jóváhagyására, illetve új járművekre megállapított időpontokat követő három évig az Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó közvetlen befecskendezésű, szikragyújtású motorral felszerelt járművekre a gyártó döntésétől függően 6,0 × 10<sup>11</sup>/km részecskeszám-kibocsátási határt kell alkalmazni. Legkésőbb az említett időpontokig be kell vezetni egy, a típus-jóváhagyási eljárás során alkalmazott vizsgálati módszert, amely biztosítja a járművek által valós vezetési körülmények között kibocsátott részecskék számának tényleges korlátozását.”

## II. MELLÉKLET

## A 692/2008/EK rendelet módosításai

A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet 6. függeléke a következőképpen módosul:

a) Az 1. pontban a második mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Ezt a számot egy vagy több betűjel követi, amely(ek) a különböző járműkategóriákat jelöli(k), az alábbi 1. táblázat szerint.”;

b) Az 1. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„1. táblázat

Betűjel	Kibocsátási előírás	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	A jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
A	Euro 5a	Euro 5	M, N <sub>1</sub> I. osztály	PI, CI	2009.9.1.	2011.1.1.	2012.12.31.
B	Euro 5a	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M <sub>1</sub> (kivéve M <sub>1</sub> G)	CI	2009.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
C	Euro 5a	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M <sub>1</sub> G	CI	2009.9.1.	2012.1.1.	2012.8.31.
D	Euro 5a	Euro 5	N <sub>1</sub> II. osztály	PI, CI	2010.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
E	Euro 5a	Euro 5	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	PI, CI	2010.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
F	Euro 5b	Euro 5	M, N <sub>1</sub> I. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
G	Euro 5b	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M <sub>1</sub> (kivéve M <sub>1</sub> G)	CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
H	Euro 5b	Euro 5	N <sub>1</sub> II. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
I	Euro 5b	Euro 5	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N <sub>1</sub> I. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2015.8.31.
K	Euro 5b	Euro 5+	Speciális szociális igényeket kielégítő M <sub>1</sub> (kivéve M <sub>1</sub> G)	CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2015.8.31.
L	Euro 5b	Euro 5+	N <sub>1</sub> II. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2016.8.31.

Betűjel	Kibocsátási előírás	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	A jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
M	Euro 5b	Euro 5+	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2016.8.31.
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N <sub>1</sub> I. osztály	CI			2012.12.31.
O	Euro 6a	Euro 6-	N <sub>1</sub> II. osztály	CI			2012.12.31.
P	Euro 6a	Euro 6-	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	CI			2012.12.31.
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N <sub>1</sub> I. osztály	CI			2013.12.31.
R	Euro 6b	Euro 6-	N <sub>1</sub> II. osztály	CI			2013.12.31.
S	Euro 6b	Euro 6-	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	CI			2013.12.31.
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N <sub>1</sub> I. osztály	CI			2015.8.31.
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N <sub>1</sub> II. osztály	CI			2016.8.31.
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	CI			2016.8.31.
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N <sub>1</sub> I. osztály	PI, CI	2014.9.1.	2015.9.1.	2018.8.31.
X	Euro 6b	Euro 6-1	N <sub>1</sub> II. osztály	PI, CI	2015.9.1.	2016.9.1.	2019.8.31.
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	PI, CI	2015.9.1.	2016.9.1.	2019.8.31.
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N <sub>1</sub> I. osztály	PI, CI	2017.9.1.	2018.9.1.	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N <sub>1</sub> II. osztály	PI, CI	2018.9.1.	2019.9.1.	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N <sub>1</sub> III. osztály, N <sub>2</sub>	PI, CI	2018.9.1.	2019.9.1.	

Betűjel	Kibocsátási előírás	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	A jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
ZX	n.a.	n.a.	Összes jármű	Akkumulátor – teljesen elektromos	2009.9.1.	2011.1.1.	
ZY	n.a.	n.a.	Összes jármű	Üzemanyag-cella – teljesen elektromos	2009.9.1.	2011.1.1.	
ZZ	n.a.	n.a.	Az I. melléklet 2.1.1. pontja szerinti bizonyítvánnyal rendelkező összes jármű	PI, CI	2009.9.1.	2011.1.1.	

**Jelmagyarázat:**

»Euro 5a« kibocsátási előírás= nem tartalmazza a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit;  
»Euro 5b« kibocsátási előírás= a teljes »Euro 5« kibocsátási előírás, beleértve a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a kompressziós gyújtású járművek által kibocsátott részecskék számára vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit;  
»Euro 6a« kibocsátási előírás= nem tartalmazza a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit;  
»Euro 6b« kibocsátási előírás= a teljes »Euro 6« kibocsátási előírás, beleértve a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást (a szikragyújtású járművekre vonatkozó előzetes értékeket) és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit;  
»Euro 6c« kibocsátási előírás = a teljes »Euro 6« kibocsátási előírás, azaz az »Euro 6b« kibocsátási előírás és a szikragyújtású járművek által kibocsátott részecskék számára vonatkozó végleges előírás;  
»Euro 5« OBD előírás = »Euro 5« OBD alapelőírás, kivéve a használat közbeni működési arányt (IUPR), a NOx-ellenőrzést a benzinüzemű járműveknél és a dízeltre vonatkozó szigorított részecskékibocsátási küszöbértékeket;  
»Euro 5+« OBD előírás = kevésbé szigorú használat közbeni működési arány (IUPR), NOx-ellenőrzés benzinüzemű járműveknél és a dízeltre vonatkozóan szigorított részecské-kibocsátási küszöbértékek;  
»Euro 6-« OBD előírás = kevésbé szigorú fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek;  
»Euro 6- plusz IUPR« OBD előírás = dízeltre vonatkozóan kevésbé szigorú fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek és kevésbé szigorú használat közbeni működési arány (IUPR);  
»Euro 6-1« OBD előírás = a teljes »Euro 6« OBD előírás, viszont a XI. melléklet 2.3.4. pontjában meghatározott előzetes fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekkel és részben kevésbé szigorú használat közbeni működési aránnyal (IUPR);  
»Euro 6-2« OBD előírás = a teljes »Euro 6« OBD előírás, viszont a XI. melléklet 2.3.3. pontjában meghatározott végleges fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekkel.»

2. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg az alábbi 2.3.3. és 2.3.4. ponttal egészül ki:

„2.3.3. A 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított Euro 6 kibocsátási határértékek alapján az említett rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében meghatározott időpontokat követő 3 év elteltével jóváhagyott típusú járművekre vonatkozó diagnosztikai küszöbértékeket a következő táblázat tartalmazza:

**Végleges Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek**

Kategória	Osztály	Referenciatömeg (RM) (kg)	Szén-monoxid tömege		Metántól különböző szénhidrogének tömege		Nitrogénoxidok tömege		Részecskék tömege		Részecskék száma	
			(CO) (mg/km)	(CI)	(NMHC) (mg/km)	(CI)	(NOx) (mg/km)	(CI)	(PI)	(PM) (mg/km)	(PI)	(PN) (db/km)
M	—	összes	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N <sub>1</sub> ( <sup>3</sup> )	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Kategória	Osztály	Referencia-tömeg (RM) (kg)	Szén-monoxid tömege		Metántól különböző szénhidrogének tömege		Nitrogénoxidok tömege		Részecskék tömege		Részecskék száma	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (db/km)	(PI) (db/km)
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N <sub>2</sub>	—	összes	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Jelmagyarázat: PI = szikragújtás, CI = kompressziós gyújtás

#### Magyarázó feljegyzés:

A táblázatban megállapított OBD küszöbértékeket a Bizottság 2014. szeptember 1-jéig felül fogja vizsgálni. Amennyiben az derül ki, hogy a küszöbértékek betartása műszakilag nem kivitelezhető, a küszöbértékeket vagy kötelező alkalmazásuk időpontját – az Euro 6 kibocsátási osztályba tartozó járművekre bevezetésre kerülő egyéb új előírások és vizsgálatok hatásait figyelembe véve – módosítani kell. Amennyiben a felülvizsgálat arra a következtetésre jut, hogy az említett küszöbértékek környezetvédelmi szempontból szükségesek, betartásuk műszaki szempontból kivitelezhető, és összességében pénzben kifejezhető előnnyel járnak, szigorúbb küszöbértékeket kell elfogadni, és a részecskeszáma vagy adott esetben egyéb, szabályozás alá eső szennyező anyagra vonatkozóan fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket kell bevezetni. Ebben az esetben elegendő átfutási időt kell biztosítani az ágazatnak a műszaki fejlesztések bevezetésére.

- 2.3.4. A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében az új típusok jóváhagyására, illetve új járművekre megállapított időpontokat követő három évig a gyártó döntésétől függően a következő fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket kell alkalmazni a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított Euro 6 kibocsátási határértékek szerint jóváhagyott típusú járművekre:

#### Előzetes Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek

Kategória	Osztály	Referencia-tömeg (RM) (kg)	Szén-monoxid tömege		Metántól különböző szénhidrogének tömege		Nitrogénoxidok tömege		Részecskék tömege	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) <sup>(2)</sup> (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PI) (mg/km)
M	—	összes	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup>	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N <sub>2</sub>	—	összes	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Jelmagyarázat: PI = külső gyújtású, CI = kompressziós gyújtású<sup>(2)</sup>

- b) A 2.14. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.14. A 83. számú ENSZ-EGB előírás 11. mellékletének 3.3.5. szakaszával ellentétben, a következő berendezéseket figyelemmel kell kísérni a teljes meghibásodás vagy az eltávolítás szempontjából, amennyiben ez utóbbi a vonatkozó határértékeket meghaladó kibocsátást eredményez:

- 2011. szeptember 1-jétől a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátáscsökkentő rendszerbe beépített részecskecsapdák,



- a 2.3.3. vagy a 2.3.4. pontban megadott táblázatokban szereplő fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek szerint tanúsított járművek esetében a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátáscsökkentő rendszerbe beépített, NO<sub>x</sub>-utókezelő rendszerek,
- a 2.3.3. vagy a 2.3.4. pontban megadott táblázatokban szereplő fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek szerint tanúsított járművek esetében a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátáscsökkentő rendszerbe beépített, dízel üzemű motorhoz való oxidációs katalizátor (diesel oxidation catalyst, DOC),

az első bekezdésben említett berendezéseket minden olyan meghibásodás szempontjából is figyelemmel kell kísérni, amely a fedélzeti diagnosztikai rendszer vonatkozó küszöbértékeit meghaladó kibocsátást eredményez.”;

c) Az 1. függelék 3.1.5. pontja a következő mondattal egészül ki:

„Az új típusjóvá hagyások és az új járművek esetében az ezen melléklet 2.9. pontja által előírt ellenőrző funkció IUPR értékének a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében megállapított időpontokat követő 3 évig legalább 0,1-nek kell lennie.”.

3. A XVI. melléklet 6.2. pontja szövegének helyébe az alábbi szöveg lép:

„6.2. A gyártónak igazolnia kell, hogy a 6.1. pontban említett érzékelőknek vagy a járműben lévő bármely más érzékelőnek a használata esetén működésbe lép a 3. pontban említett figyelmeztető rendszer, megjelenik egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenet (például »kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell a karbamidot«, »kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell az AdBlue-t« vagy »kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell a reagenst«), és életbe lép a 8.3. pontban említett használatkorlátozás, ha fennállnak a 4.2., 5.4. vagy 5.5. pontban leírt helyzetek.

Ennek a pontnak az alkalmazásában az ilyen helyzetek feltételezhetően akkor következnek be:

- a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatában megadott Euro 5 kibocsátási határértékek alapján jóváhagyott járművek esetében, ha a jármű túllépi az említett táblázatban megadott vonatkozó NO<sub>x</sub>-kibocsátási határérték 1,5-szeresét,
- a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott Euro 6 kibocsátási határértékek alapján jóváhagyott járművek esetében, ha a jármű túllépi a XI. melléklet 2.3.2., 2.3.3. és 2.3.4. pontjában található táblázatokban megadott vonatkozó NO<sub>x</sub>-kibocsátási fedélzeti diagnosztikai küszöbértéket.

Az említett követelményeknek való megfelelés igazolását célzó vizsgálat alatt a NO<sub>x</sub>-kibocsátás legfeljebb 20%-kal haladhatja meg a második bekezdésben szereplő értékeket.”