

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1824 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2016. július 14.)

a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletnek, a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletnek és a 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletnek a funkcionális járműbiztonságra vonatkozó követelmények, a járműszerkezeti és általános követelmények, valamint a környezeti teljesítményre és a meghajtóegység teljesítményére vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. január 15-i 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 18. cikke (3) bekezdésére, 20. cikke (2) bekezdésére, 21. cikke (5) bekezdésére, 22. cikke (5) bekezdésére, 23. cikke (12) bekezdésére, 24. cikke (3) bekezdésére, 25. cikke (8) bekezdésére és 54. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Bizottság nyomon követte a 168/2013/EU rendelettel, valamint a 168/2013/EU rendeletet kiegészítő 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel ⁽²⁾, 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel ⁽³⁾ és 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel ⁽⁴⁾ kapcsolatban felmerült, valamint a jóváhagyó hatóságok és az érdekelt felek által felvetett problémákat; a szóban forgó rendeletek pontos alkalmazásának biztosítása érdekében a feltárt problémák egy részét módosítások révén kell orvosolni.
- (2) Az L kategóriájú járművekre vonatkozó uniós típus-jóváhagyási rendszer következetességének és hatékonyságának biztosítása érdekében a szóban forgó felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat folyamatosan javítani kell és hozzá kell igazítani a műszaki fejlődéshez. Továbbá javítani kell a szóban forgó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyértelműségét.
- (3) A 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletnek a funkcionális járműbiztonságra vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások tekintetében történő következő módosításait a szóban forgó felhatalmazáson alapuló rendelet következetességének és egyértelműségének javítása érdekében fel kell venni annak mellékleteibe: a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet I. mellékletében megállapított, az alkalmazandó ENSZ EGB-előírásokat tartalmazó listát naprakésszé kell tenni, a gumiabroncsok felszerelésére vonatkozó XV. mellékletet pedig a gyártónak a megengedhető „használati kategóriára” vonatkozó nyilatkozatára vonatkozó rendelkezésekkel és az azoknak megfelelően végzett ellenőrzésekkel kiegészítve tovább kell pontosítani. Tovább kell pontosítani a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet XVII. mellékletét a belső berendezések, XVIII. mellékletét

⁽¹⁾ HL L 60., 2013.3.2., 52. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2013. október 24-i 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a funkcionális járműbiztonsági követelményekre való tekintettel történő kiegészítéséről (HL L 7., 2014.1.10., 1. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 2013. november 21-i 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a két- vagy háromkerékű járművek és a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásához szükséges járműszerkezeti és általános követelmények tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 25., 2014.1.28., 1. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2013. december 16-i 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a környezeti teljesítményre, valamint a meghajtóegység teljesítményére vonatkozó követelmények tekintetében történő kiegészítéséről, továbbá V. mellékletének módosításáról (HL L 53., 2014.2.21., 1. o.).

a legnagyobb teljesítmény korlátozása, XIX. mellékletét pedig a szerkezeti integritásra vonatkozó követelmények, különösen a 168/2013/EU rendelet hatálya alá tartozó motoros kerékpárokra vonatkozó követelmények tekintetében.

- (4) A teljesség és pontosság érdekében helyénvaló, ha a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet I. mellékletében megállapított, a kötelezően alkalmazandó ENSZ EGB-előírásokat tartalmazó lista tartalmazza az ENSZ EGB 1., 3., 6., 7., 8., 16., 19., 20., 28., 37., 38., 39., 43., 46., 50., 53., 56., 57., 60., 72., 74., 75., 78., 81., 82., 87., 90., 98., 99., 112. és 113. számú előírását.
- (5) A következetesség és pontosság javítása érdekében a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeleten végre kell hajtani a következő módosításokat: a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet I. melléklete tartalmazza az alkalmazandó ENSZ EGB-előírások listáját, amelyet frissíteni kell; a 44/2014/EU rendelet II. mellékletét az azonosítás és az illetéktelen beavatkozás megelőzése érdekében ki kell egészíteni a részekre, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó jelölési követelmények tekintetében; a szóban forgó felhatalmazáson alapuló rendelet III. mellékletét módosítva pontosítani kell az L3e/L4e-A2 alkategóriájú járművek L3e/L4e-A3 alkategóriájú motorkerékpárrá, illetve fordítva történő átalakítására vonatkozó követelményeket; végre kell hajtani bizonyos módosításokat a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet tömegekre és méretekre vonatkozó XI. mellékletén, különösen az L3e-AxE alkategóriájú motorkerékpárok (Enduro motorkerékpárok) és az L3e-AxT alkategóriájú motorkerékpárok (Triál motorkerékpárok) talaj feletti szabad magasságának fogalommeghatározása tekintetében; a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet XII. mellékletét módosítani kell a szabványosított fedélzeti diagnosztikai csatlakozóinterfész tekintetében; továbbá bizonyos pontosításokat kell végrehajtani ugyanezen felhatalmazáson alapuló rendeletnek a szóban forgó motorkerékpár-alkategóriák kitémasztószervezeteire vonatkozó XVI. mellékletében.
- (6) A fedélzeti diagnosztika (OBD) lényeges a járművek hatékony és eredményes javítása és karbantartása szempontjából. A pontos diagnosztika lehetővé teszi a szerviz számára annak gyors megállapítását, hogy melyik legkisebb cserélhető alkatrész igényel javítást vagy cserét. A hajtásvezérlő rendszerek területén tapasztalható nagyleptékű műszaki fejlődés által támasztott követelményeknek való megfelelés érdekében helyénvaló az elektromos rövidzárlat tekintetében ellenőrzött eszközök listájának 2017. évi felülvizsgálata. 2018. december 31-ig meg kell állapítani, hogy a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet XII. mellékletének 2. függelékében szereplő listát ki kell-e egészíteni további eszközökkel és hibákkal ahhoz, hogy a tagállamok, a járműgyártók, azok beszállítói és a járműjavító ágazat elegendő időt kapjanak az OBD II. szakaszának hatálybalépése előtt szükséges technológiai felzárkózáshoz. Hacsak az értékét nem szabványosították az L kategóriájú járművek esetében, a vonatkozó fedélzeti diagnosztikai rendszerben a PID \$1C \$00 vagy \$FF értékre programozható. A következetesség és a teljesség érdekében az L kategóriájú járművek számára fenntartott szabványosított értéket tartalmazó felülvizsgált ISO 15031-5:20xx szabvány közzétételének időpontjától kezdve ezt a szabványos értéket kell egy általános célú kiolvasó PID \$1C kérésére adott válaszként beprogramozni.
- (7) A teljesség és a következetesség érdekében bizonyos egyenleteket módosítani kell a 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet II. és V. mellékletében; a szóban forgó felhatalmazáson alapuló rendeletnek a kibocsátáscsökkentő berendezések tartósságára vonatkozó VI. mellékletében az SRC-LeCV futásteljesítmény-ciklus osztályozási kritériumait hozzá kell igazítani a műszaki fejlődéshez; végezetül módosítani kell a 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet IX. mellékletét, figyelembe véve a 9., a 41., a 63. és a 92. számú ENSZ EGB-előírásban a hangkibocsátás tekintetében történő jóváhagyás területén megállapított egyes illetéktelen beavatkozás elleni rendelkezéseket, különösen a több üzemmódban működő rendszerek esetében.
- (8) Az egyik ilyen intézkedés, amely az L kategóriájú járművek túlságosan magas szénhidrogén-kibocsátását kívánja mérsékelni, abban áll, hogy a párolgási kibocsátásokat a 168/2013/EU rendelet VI. mellékletének C. részében a szénhidrogén tömegére megállapított határértékekre korlátozza. Ezért a típusjóváhagyás keretében IV. típusú vizsgálatot kell elvégezni a jármű párolgási kibocsátásainak megmérése céljából. A IV. típusú vizsgálat, azaz a párolgási kibocsátások légmentes kamrában végzett vizsgálata (SHED-vizsgálat) többek között egy gyorsan öregített aktívszéntartály beszerelését írja elő, amely helyett bejáratott aktívszéntartályt is lehet használni, de ez utóbbi esetben egy additív romlási tényezőt is alkalmazni kell. A 168/2013/EU rendelet 23. cikkének (4) bekezdésében említett környezeti hatástanulmány ki fog terjedni arra kérdésre, hogy költséghatékony lenne-e fenntartani e romlási tényezőt a bejáratott aktívszéntartály beszerelésének alternatívájaként. Ha ez a módszer a tanulmány szerint nem költséghatékony, a Bizottság kellő időben javaslatot fog előterjeszteni ezen lehetőség megszüntetésére, amelyet az Euro 5 környezeti normán túl kell alkalmazni.
- (9) Annak érdekében, hogy a tagállamok között ne jöjjenek létre kereskedelmi akadályok, továbbá tárgyilagos és pontos információk álljanak a fogyasztók rendelkezésére, szabványosított mérési módszerre van szükség a járművek energiahatékonyságának (tüzelőanyag- vagy energiafogyasztás, szén-dioxid-kibocsátás, elektromos hatóság) mérésére. Amíg elfogadásra nem kerül egy harmonizált vizsgálati eljárás a 168/2013/EU rendelet I. mellékletében és a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet XIX. mellékletének 1.1.2. pontjában említett, pedálmeghajtásúnak tervezett L1e kategóriájú járművekre vonatkozóan, a szóban forgó L1e kategóriájú járműveket mentesíteni kell az elektromoshatóság-vizsgálat alól.

- (10) A 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet, a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet és a 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Tekintettel arra, hogy a 168/2013/EU rendelet, a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet, a 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet és a 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet már alkalmazandó, és hogy e jogi aktusok módosításai számos helyesbítést magukban foglalnak, e rendeletnek a lehető leghamarabb hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. a 3. cikk (2) bekezdésében „A gyártók” szövegrész helyébe „Az alkatrészek és tartozékok gyártói” szöveg lép;
2. a mellékletek e rendelet I. mellékletének megfelelően módosulnak.

2. cikk

A 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. a 3. cikk (2) bekezdésében „A gyártók” szövegrész helyébe „Az alkatrészek és berendezések gyártói” szöveg lép;
2. a mellékletek e rendelet II. mellékletének megfelelően módosulnak.

3. cikk

A 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk a következőképpen módosul:
 - a) ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;
 - b) a 42. pont helyébe a következő szöveg lép:

„42. „harmincperces legnagyobb sebesség”: a jármű azon legnagyobb sebessége, amelyet a 85. sz. ENSZ EGB-előírásban (*) meghatározott 30 perces legnagyobb teljesítmény kifejtése közben el lehet érni, és amelyet 30 percen keresztül mérnek;

(*) HL L 326., 2006.11.24., 55. o.”;

2. a 3. cikk (4) bekezdésében „A gyártó” szövegrész helyébe „Az alkatrészek és berendezések gyártója” szöveg lép;
3. a mellékletek e rendelet III. mellékletének megfelelően módosulnak.

4. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2016. július 14-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

A 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosításai

A 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

A kötelezően alkalmazandó ENSZ EGB-előírások listája

ENSZ EGB-előírás száma	Tárgy	Módosítássorozat	HL-hivatkozás	Alkalmazási kör
1	Gépjárművek fényszórói (R2, HS1)	02	HL L 177., 2010.7.10., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
3	Fényvisszaverők	A 02. módosítássorozat 12. kiegészítése	HL L 323., 2011.12.6., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
6	Irányjelzők	A 01. módosítássorozat 25. kiegészítése	HL L 213., 2014.7.18., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
7	Első és hátsó helyzetjelző lámpák és féklámpák	A 02. módosítássorozat 23. kiegészítése	HL L 285., 2014.9.30., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
8	Gépjárművek fényszórói (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	HL L 177., 2010.7.10., 71. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
16	Biztonsági övek, utasbiztonsági rendszerek és gyermekbiztonsági rendszerek	A 06. módosítássorozat 5. kiegészítése	HL L 304., 2015.11.20., 1. o.	L2e, L4e, L5e, L6e és L7e
19	Első ködlámpa	A 04. módosítássorozat 6. kiegészítése	HL L 250., 2014.8.22., 1. o.	L3e, L4e, L5e és L7e
20	Gépjárművek fényszórói (H4)	03	HL L 177., 2010.7.10., 170. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
28	Hangjelző készülékek	A 00. módosítássorozat 3. kiegészítése	HL L 323., 2011.12.6., 33. o.	L3e, L4e és L5e
37	Izzók	A 03. módosítássorozat 42. kiegészítése	HL L 213., 2014.7.18., 36. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e

EN SZ EGB-előírás száma	Tárgy	Módosítássorozat	HL-hivatkozás	Alkalmazási kör
38	Hátsó ködlámpák	A 00. módosítássorozat 15. kiegészítése	HL L 4., 2012.1.7., 20. o.	L3e, L4e, L5e és L7e
39	Egységes rendelkezések a gépjárművek sebességmérő berendezése és annak beépítése tekintetében történő jóváhagyásáról	Az előírás eredeti változatának 5. kiegészítése	HL L 120., 2010.5.13., 40. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
43	Biztonsági üvegezés	A 01. módosítássorozat 2. kiegészítése	HL L 42., 2014.2.12., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
46	Közvetett látást biztosító eszközök (visszapillantó tükrök)	A 04. módosítássorozat 1. kiegészítése	HL L 237., 2014.8.8., 24. o.	L2e, L5e, L6e és L7e
50	Az L kategóriájú járművek világítóberendezései	A 00. módosítássorozat 16. kiegészítése	HL L 97., 2014.3.29., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
53	Világítóberendezések beépítése (motorkerékpárok)	A 01. módosítássorozat 14. kiegészítése	HL L 166., 2013.6.18., 55. o.	L3e
56	A segédmotoros kerékpárok és az annak tekintett járművek fényszórói	01	HL L 89., 2014.3.25., 1. o.	L1e, L2e és L6e
57	A motorkerékpárok és az annak tekintett járművek fényszórói	02	HL L 130., 2014.5.1., 45. o.	L3e, L4e, L5e és L7e
60	A kezelőszervek, a visszajelző lámpák és a kijelzők jelölése	A 00. módosítássorozat 4. kiegészítése	HL L 297., 2014.10.15., 23. o.	L1e és L3e
72	A motorkerékpárok és az annak tekintett járművek fényszórói (HS1)	01	HL L 75., 2014.3.14., 1. o.	L3e, L4e, L5e és L7e
74	Világítóberendezések beépítése (segédmotoros kerékpárok)	A 00. módosítássorozat 7. kiegészítése	HL L 166., 2013.6.18., 88. o.	L1e
75	Gumiabroncsok	A 01. módosítássorozat 13. kiegészítése	HL L 84., 2011.3.30., 46. o.	L1e, L2e, L3e, L4e és L5e
78	Fékezés, ideértve a blokkolásgátló és a kombinált fékrendszereket is	A 03. módosítássorozat 2. helyesbítése	HL L 24., 2015.1.30., 30. o.	L1e, L2e, L3e, L4e és L5e
81	Visszapillantó tükrök	A 00. módosítássorozat 2. kiegészítése	HL L 185., 2012.7.13., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e

ENSZ EGB-előírás száma	Tárgy	Módosítássorozat	HL-hivatkozás	Alkalmazási kör
82	A segédmotoros kerékpárok és az annak tekintett járművek fényszórói (HS2)	01	HL L 89., 2014.3.25., 92. o.	L1e, L2e és L6e
87	Nappali menetjelző lámpák	A 00. módosítássorozat 15. kiegészítése	HL L 4., 2012.1.7., 24. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
90	Csere-fékbetétrészegységek és dobfékbetétek	02	HL L 185., 2012.7.13., 24. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
98	Gázkisüléssel fényforrásokkal ellátott fényszórók	A 01. módosítássorozat 4. kiegészítése	HL L 176., 2014.6.14., 64. o.	L3e
99	Gázkisüléssel fényforrások	A 00. módosítássorozat 9. kiegészítése	HL L 285., 2014.9.30., 35. o.	L3e
112	Aszimmetrikus fényt kibocsátó fényszórók	A 01. módosítássorozat 4. kiegészítése	HL L 250., 2014.8.22., 67. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
113	Szimmetrikus fényt kibocsátó fényszórók	A 01. módosítássorozat 3. kiegészítése	HL L 176., 2014.6.14., 128. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e

Magyarázó megjegyzés: Önmagában az a tény, hogy egy adott alkatrész fel van tüntetve a listában, még nem jelenti azt, hogy annak beszerelése kötelező. E rendelet más mellékletei azonban egyes alkatrészek esetében kötelező beépítési követelményt állapítanak meg.”

2. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 4.1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.1.4. Ha a fedélzeti REESS-t a járművezető képes kívülről tölteni, a jármű elmozdulása saját meghajtórendszerének segítségével nem megengedett mindaddig, míg a külső áramforrás csatlakozója a jármű-főcsatlakozóval fizikai összeköttetésben van. Olyan L1e kategóriájú járművek esetében, amelyeknek a menetkész tömege ≤ 35 kg, a jármű saját meghajtórendszerének segítségével történő elmozdulását mindaddig gátolni kell, amíg az akkumulátortöltő csatlakozója fizikai összeköttetésben van a külső áramforrással. E követelmény teljesülését a járműgyártó által megadott csatlakozó vagy akkumulátortöltő használatával kell bemutatni. A járműre állandó jelleggel csatlakoztatott töltőkábel esetében a fenti követelmény teljesítettnek tekinthető, ha a kábellel való töltés nyilvánvalóan megakadályozza a jármű használatát (pl. mivel a kábelt úgy vezetik, hogy mindenképpen a kezelőszervek, a nyereg, az utasülés, a kormányrúd vagy kormánykerék mellett haladjon el, vagy a kábel tárolóhelyének fedeleként szolgáló ülésnek a töltés alatt nyitva kell maradnia).”

b) A 4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3. Hátramenet

Ki kell zárni annak lehetőségét, hogy a menetirányban haladó járművet ellenőrizetlenül hátramenetbe lehessen kapcsolni, amennyiben ez hirtelen bekövetkező, erőteljes lassulást, vagy a kerék blokkolását okozhatná. Annak a lehetőségét azonban biztosítani kell, hogy a járművet hátramenetbe lehessen kapcsolni oly módon, hogy a jármű fokozatosan lelassuljon.”

3. A VII. melléklet 1. részében az 1.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.1. A jármű összes biztonsági üvegezésének rendelkeznie kell a 43. sz. ENSZ EGB-előírás (*) szerinti típusjóvá-hagyással.

(*) HL L 42., 2014.2.12., 1. o.”

4. A VIII. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.1.1.1. és 1.1.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.1.1. Gondoskodni kell arról, hogy a szimbólumok sem alakjukban, sem elhelyezkedésükben ne térjenek el a megadott mintáktól, azaz a szimbólumok megjelenésének testreszabása tilos.

1.1.1.2. Kisebb szabálytalanságok a vonalvastagság, a jelölés alkalmazása és egyéb vonatkozó gyártási tűrések tekintetében az ISO 2575:2010/Amd1:2011 szabvány 4. pontja (tervezési elvek) szerint megengedettek.”

b) A 2.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1.3. Gondoskodni kell arról, hogy a szimbólumok sem alakjukban, sem elhelyezkedésükben ne térjenek el a megadott mintáktól, azaz a szimbólumok megjelenésének testreszabása tilos.

Kisebb szabálytalanságok a vonalvastagság, a jelölés alkalmazása és egyéb vonatkozó gyártási tűrések tekintetében az ISO 2575:2010/Amd1:2011 szabvány 4. pontja (tervezési elvek) szerint megengedettek.”

5. A IX. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.1.12. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.12. Amennyiben az automatikusan bekapcsolódó fényszóró vagy nappali menetjelző lámpa működése a motor működésével függ össze, az elektromos vagy egyéb alternatív meghajtási rendszerrel működő járművek és a meghajtási rendszert automatikusan indító/leállító funkcióval rendelkező járművek esetében úgy kell tekinteni, hogy a világítóberendezések működése a normál üzemmódban működő jármű bekapcsolt főkapcsolójával van összekapcsolva.”

b) A 2.3.11.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.11.8. Egyéb előírások:

— az L kategóriájú járművekhez jóváhagyható tolatólámpa-típusokra vonatkozó előírások hiányában a tolatólámpák típusait a 23. sz. ENSZ EGB-előírás (*) alapján kell jóváhagyni.

(*) HL L 237., 2014.8.8., 1. o.”

c) A 2.3.15.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.15.8. Egyéb előírások:

— az L kategóriájú járművekhez jóváhagyható oldalsó helyzetjelző lámpatípusokra vonatkozó előírások hiányában az oldalsó helyzetjelző lámpák típusait a 91. sz. ENSZ EGB-előírás (*) alapján kell jóváhagyni.

(*) HL L 4., 2012.1.7., 27. o.”

6. A XV. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.1. és 1.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1. Az 1.1.1–1.1.2. pont rendelkezéseinek függvényében a járművekre szerelt valamennyi gumibroncsnak, ideértve a tartalék gumibroncsokat is, a 75. sz. ENSZ EGB-előírás alapján megadott típusjóváhagyással kell rendelkeznie.

1.1.1. Ha egy járművet olyan használati körülményekre terveztek, amelyek összeegyeztethetetlenek a jármű típus-jóváhagyási vizsgálata idején az uniós jogszabályok szerint alkalmazandó 75. sz. ENSZ EGB-előírás alapján megadott típusjóváhagyással rendelkező gumibroncsok jellemzőivel, és ezért más gumibroncsokat kell felszerelni rá, az 1.1. pont rendelkezéseit nem kell alkalmazni, feltéve, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:

- a gumibroncsok a 92/23/EGK tanácsi irányelv (*), a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) vagy a 106. sz. ENSZ EGB-előírás alapján megadott típusjóváhagyással rendelkeznek; továbbá
- a jóváhagyó hatóság és a műszaki szolgálat megbizonyosodott arról, hogy a felszerelt gumibroncsok megfelelnek azoknak a körülményeknek, amelyek között a járművet működtetni kívánják. A vizsgálati jegyzőkönyvben egyértelműen meg kell adni, hogy a felmentés milyen jellegű, és milyen okokra hivatkozva adták meg.

(*) A Tanács 1992. március 31-i 92/23/EGK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik gumibroncsairól és azok felszereléséről (HL L 129., 1992.5.14., 95. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2009. július 13-i 661/2009/EK rendelete a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).”

b) Az 1.2. pontot el kell hagyni.

c) A 2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. A jármű gyártója korlátozhatja a járműre felszerelhető eredeti és tartalék gumibroncsok használati kategóriáját. Ebben az esetben a járműre felszerelhető gumibroncsok használati kategóriáit világosan meg kell adni a jármű használati útmutatójában.”

d) A 2.2.1. pontot el kell hagyni.

e) A 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. A térnek, amelyben az egyes kerekek forognak, elég nagyoknak kell lennie ahhoz, hogy a megengedett legnagyobb méretű és kerékpánt-szélességű gumibroncs használata esetén se akadályozza semmi a kerekek szabad mozgását a járműgyártó által – adott esetben – megadott legkisebb és legnagyobb besajtolási mélységeket, valamint a felfüggesztésre és a kormányzásra vonatkozó korlátozásokat figyelembe véve. Ezt az egyes kerekek számára rendelkezésre álló helyen a legnagyobb és a legszélesebb gumibronccsal kell ellenőrizni, a vonatkozó jogszabályban megadott méretjelöléshez tartozó kerékpántméreteket, a gumibroncsok külső átmérőjét, valamint a legnagyobb megengedett profilszélességet figyelembe véve. A vizsgálatokat nem a tényleges gumibroncs, hanem a gumibroncs megengedett legnagyobb méretének megfelelő legnagyobb befoglaló testet leképező tárgy forgatásával kell elvégezni a szóban forgó kerék helyén.”

f) A szöveg a következő 2.3.1., 2.3.2. és 2.4. ponttal egészül ki:

„2.3.1. Egy adott gumibroncsnak a jármű típus-jóváhagyási vizsgálata idején hatályos uniós jogszabályok szerinti megengedett legnagyobb méretének (azaz a legnagyobb befoglaló test) meghatározásához a 2.2. pontnak megfelelően a járműre felszerelhető valamennyi gumibroncsot figyelembe kell venni. Ehhez vagy a 75. sz. ENSZ EGB-előírás 5. mellékletében meghatározott előírásokat, vagy a szóban forgó mellékletben nem szereplő méretek vonatkozásában megadott megengedett százalékos értékeket kell figyelembe venni (pl. többcélú gumibroncs (MST) esetében a teljes szélesség + 25 %, illetve a normál és a téli gumibroncsok esetében + 10 %, ha a kerékpánt átmérőjének kódja 13 vagy annál több, és + 8 %, ha a kerékpánt átmérőjének kódja legfeljebb 12).

- 2.3.2. Emellett a 75. sz. ENSZ EGB-előírás alapján megadott típusjövahagyással rendelkező, diagonál és öves/diagonál szerkezetű gumibroncsok megengedett dinamikus tágulása a gumibroncs sebességkategóriájától és használati kategóriájától függ. Annak érdekében, hogy a jármű végfelhasználójának a diagonál és öves/diagonál szerkezetű tartalék gumibroncsok megfelelő választéka álljon rendelkezésére, a járműgyártónak a 75. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 4.1. szakaszában előírt megengedett túrés (i.e. $H_{dyn} = H \times 1,10 - H_{dyn} = H \times 1,18$) meghatározásához mind a használati kategóriákat, mind a jármű legnagyobb tervezési sebességével összhangban lévő sebességkategóriát figyelembe kell vennie. A jármű gyártójának megítélése szerint szigorúbb kategóriákat is figyelembe lehet venni.
- 2.4. A műszaki szolgálat hozzájárulhat, hogy más vizsgálati eljárással (pl. virtuális vizsgálat) ellenőrizzék a 2.3–2.3.2. pontban foglalt követelmények teljesülését, feltéve, hogy a gumibroncs legnagyobb befoglaló teste és a járműszerkezet közötti szabad hely mindenhol meghaladja a 10 mm-t.”

g) A 4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.2. Olyan járművek esetében, amelyeket rendes körülmények között szokásos gumibroncsokkal, alkalmanként pedig téli gumibroncsokkal szerelnek fel, a téli gumibroncs sebességkategória-jelének vagy a jármű legnagyobb tervezési sebességét meghaladó sebességnek, vagy legalább 130 km/h-nak kell megfelelnie (vagy egyszerre mindkettőnek). Ha azonban a jármű legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a felszerelt téli gumibroncsok legalacsonyabb fokozatú sebességkategória-jelnek megfelelő sebességet, a jármű belsejében feltűnő helyen, a vezető számára folyamatosan és jól láthatóan, vagy ha a járműnek nincs belső tere, a műszerfalhoz lehető legközelebb eső helyen a felszerelt téli gumibroncsok legnagyobb megengedett sebességének legalacsonyabb értékét vagy a jármű gyártó által ajánlott sebességét (a kettő közül az alacsonyabbat) jelző figyelmeztető feliratot kell elhelyezni.”

7. A XVI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. A táblán olvasható minden jelnek olyan fényvisszaverő anyagból kell készülnie, amely D, E vagy D/E osztályú anyagként a 104. sz. ENSZ EGB-előírás (*) alapján típusjövahagyást kapott.

(*) HL L 75., 2014.3.14., 29. o.”

b) A 3.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.3.1. A táblának merőlegesnek ($\pm 5^\circ$) kell lennie a jármű hosszirányú síkjára.”

c) A 3.6.1. pont első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— a tábla két oldalsó peremét érintő két függőleges sík, amely a jármű hosszirányú síkjával a tábla jobb és bal oldalán kifelé 30° -os szöget zár be, és párhuzamos a jármű hosszirányú középsíkjával, amely áthalad a tábla középpontján,”

d) A 3.6.2. pont első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— a tábla két oldalsó peremét érintő két függőleges sík, amely a jármű hosszirányú síkjával a tábla jobb és bal oldalán kifelé 30° -os szöget zár be, és párhuzamos a jármű hosszirányú középsíkjával, amely áthalad a tábla középpontján,”

8. A XVII. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg a következő 1.1.6.3.1. ponttal egészül ki:

„1.1.6.3.1. Abban az esetben azonban, ha a műszerfal szintje a járművezető ülőhelyének R pontját is magában foglaló vízszintes sík felett található, a 2. belső zóna felső vízszintes határvonala fölött térd formájú vizsgálókészüléket kell használni a műszerfal érinthető eleinek, valamint a közvetlenül a műszerfalra

szerelt egységek műszerfalszint alatti, érinthető éleinek értékelésére. A műszaki szolgálatnak a típusjótól a hatóságokkal való megegyezés alapján egyértelműen jeleznie kell a vizsgálati jegyzőkönyvben, hogy a belső mely részei minősülnek műszerfalnak, illetve elemnek. A kormányberendezés kezelő szervét a műszerfal szintjének meghatározásakor figyelmen kívül kell hagyni.”

b) A szöveg a következő 2.1.8. ponttal egészül ki:

„2.1.8. A típusjótól a hatóságokkal való megegyezés alapján egyértelműen jeleznie kell a vizsgálati jegyzőkönyvben, hogy a belső mely részei minősülnek műszerfalnak, illetve elemnek. A kormányberendezés kezelő szervét a műszerfal szintjének meghatározásakor figyelmen kívül kell hagyni.”

c) A 2.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2.1. Ebben, valamint az 1.1.6.3.1. pontban említett zónában a térd formájú vizsgálókészüléket tetszőleges kiinduló helyzetből vízszintesen, menetirányban kell mozgatni; eközben a berendezés X tengelyének beállításán a megadott határokon belül változtatni lehet. Az alábbiakban említett élek kivételével minden érinthető élt legalább 3,2 mm sugárban le kell kerekíteni. A berendezés hátsó felületével való érintkezéseket figyelmen kívül kell hagyni.”

d) A szöveg a következő 2.4., 2.4.1. és 2.4.2. ponttal egészül ki:

„2.4. 1., 2. és 3. belső zóna:

2.4.1. Az olyan érinthető élek sugarát, amelyeket a ferde sarkak, a korlátozott mértékű kinyúlás, a vonalak, bordák és dudorok jellege vagy stílusa, valamint a felszíni érdesítés miatt hagyományos mérőeszközökkel (pl. sugármérővel) nem lehet pontosan meghatározni, úgy kell tekinteni, hogy megfelel a követelményeknek feltéve, hogy az élek legalább le vannak kerekítve.

2.4.2. A járműgyártó másik lehetőségként választhatja a 21. sz. ENSZ EGB-előírás (*) M₁ jármű-kategóriára előírt összes vonatkozó rendelkezésének teljes körű alkalmazását nemcsak a belső tér részeire, hanem annak egészére.

(*) HL L 188., 2008.7.16., 32. o.”

9. A XVIII. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.1.2.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.2.1.1. A szikra tulajdonságainak, többek között időzítésének és/vagy jelenlétének megváltoztatása a jármű legnagyobb tervezési sebességének és/vagy legnagyobb teljesítményének korlátozása céljából csak az L3e-A2 (csak ha a legnagyobb hasznos teljesítmény ≥ 20 kW), az L3e-A3, az L4e-A, az L5e, az L6eB és az L7eC (al) kategóriák esetében megengedett. Más (al) kategóriák esetében is engedélyezhető feltéve, hogy a változtatás a jármű legnagyobb tervezési sebességén és/vagy a legnagyobb teljesítmény mellett nem befolyásolja hátrányosan a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok kibocsátását, a CO₂-kibocsátást és a tüzelőanyag-fogyasztást, amit a műszaki szolgálatnak igazolnia kell.”

b) Az 1.1.2.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.2.5. Az 1.1.2.1–1.1.2.4. pontban említett korlátozási módszerek közül legalább kettőnek egymástól függetlenül kell működni, más jellegűnek kell lenniük, és eltérő tervezési elképzeléseken kell alapulniuk, de ettől függetlenül alkalmazhatnak hasonló elemeket (pl. mindkét módszer a fordulatszám kritériumán alapul, de az egyik ezt a motoron belül, a másik a hajtáslánc átvitelében méri). Ha az egyik módszer nem a tervek szerint működik (pl. szakszerűtlen beavatkozás eredményeként), ez nem ronthatja a többi módszer korlátozó funkcióját. Ebben az esetben a legnagyobb elérhető teljesítmény és/vagy járműsebesség alacsonyabb lehet, mint szokásos körülmények között. A 44/2014/EU rendelet

IV. mellékletének 4.1.4. pontjában megadott gyártásmegfeleléségi határok sérelme nélkül a legnagyobb elérhető teljesítmény és/vagy járműsebesség értéke nem lehet magasabb, mint a típusjótárgykor igazolt érték, ha a két redundáns korlátozási módszer egyike kiesik.”

c) A szöveg a következő 1.1.2.6–1.1.2.9. ponttal egészül ki:

- „1.1.2.6. A járműgyártó számára lehetővé kell tenni, hogy az 1.1.2.1–1.1.2.4. pontban felsoroltaktól eltérő korlátozási módszereket alkalmazzon, ha hitelt érdemlően igazolni tudja a műszaki szolgálat és a típusjótárgy hatóság számára, hogy a szóban forgó alternatív korlátozási módszerek megfelelnek a 1.1.2.5. pontban meghatározott redundancia elvének, feltéve, hogy a korlátozási módszerek egyike az 1.1.2.1., 1.1.2.2. vagy 1.1.2.3. pontban felsorolt paraméterek (pl. a tüzelőanyag tömegének, a levegő tömegének, a gyújtástovábbításnak, illetve a hajtáslánc forgásának korlátozása) közül legalább egyet alkalmaz.
- 1.1.2.7. A gyártó számára lehetővé kell tenni, hogy a korlátozási stratégia részeként az 1.1.2.1–1.1.2.4. pontban említett egyedi korlátozási módszerek közül két vagy több módszert kombináljon. A korlátozási módszerek ilyen kombinációja az 1.1.2.5. pont értelmében vett egyetlen korlátozási módszernek tekintendő.
- 1.1.2.8. Az egyedi korlátozási módszereket, illetve az 1.1.2.1–1.1.2.4. pontban említett egyedi korlátozási módszerek kombinációit többször is lehet alkalmazni feltéve, hogy különböző célokra történő felhasználásukra a 1.1.2.5. pontban előírtak szerint egymástól függetlenül kerül sor, hogy az egyik módszer terv szerinti működésének (pl. szakszerűtlen beavatkozás eredményeként történő) meghibásodása nem ronthatja ugyanannak a korlátozási módszernek vagy módszerkombinációnak egy másik alkalmazás keretében való működését.
- 1.1.2.9. Egy olyan korlátozási stratégia, amely (pl. szakszerűtlen beavatkozás eredményeként történő) meghibásodás esetén magában foglalja egy különleges üzemmód (pl. „vészüzemmód”) bekapcsolását, amelyben lényegesen lecsökken a legnagyobb járműsebesség és/vagy a legnagyobb teljesítmény, amely nem alkalmas normál üzemelésre, vagy amely bekapcsol egy indításgátlót, amely mindaddig megakadályozza a motor működését, amíg a hiba fennáll, egy korlátozási módszernek tekintendő.”

d) Az 1.1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „1.1.4. Minden egyéb olyan eszköz (pl. teljesítménykapcsoló, speciálisan kódolt felismerő transzponder az indítókulcsban, fizikai vagy elektronikus jumperbeállítás, elektronikus menüből kiválasztható opció, a vezérlőegység programozható funkciója) rendelkezésre bocsátása és használata tilos, amellyel a járművezető közvetlenül vagy közvetve ki tudja igazítani, be tudja állítani, ki tudja választani vagy módosítani tudja a meghajtóegységnek a 901/2014/EU rendelet I. melléklete B. része 2.8. pontjának 1.8.2–1.8.9. alpontjával összhangban benyújtott információk alapján meghatározott legnagyobb teljesítményét.”

e) A 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „2.1. A járműgyártónak igazolnia kell, hogy az 1.1–1.1.2.9. pontban meghatározott különös követelmények teljesülnek; azaz be kell bizonyítania, hogy legalább két alkalmazott módszernek – a jármű meghajtórendszerébe integrált speciális berendezéseknek és/vagy funkcióknak – köszönhetően biztosított a legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítmény és/vagy a legnagyobb járműsebesség előírt korlátozása, és e módszerek teljesen függetlenül működnek egymástól.”

10. A XIX. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „1.1.1. Az L1e-A kategóriájú járműveket, valamint a pedálhajtásúnak tervezett L1e-B kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy megfeleljenek az ISO 4210:2014 szabványban a kormányrúd-kormányzár szerelvény, nyeregcső, első villa és váz tekintetében meghatározott követelmények és vizsgálati módszerek összes előírásának, függetlenül a szóban forgó műszaki szabvány hatálya tekintetében esetlegesen előforduló eltérésektől. Az előírt vizsgálati erők legkisebb értékének meg kell felelnie az 1.1.1.1. pontban található 19–1. táblázatban megadott értékeknek.”

b) A szöveg a következő 1.1.1.1. ponttal egészül ki:

„1.1.1.1.

19–1. táblázat

Az L1e-A kategóriájú járművekre, valamint a pedálhajtásúnak tervezett L1e-B kategóriájú járművekre vonatkozóan előírt vizsgálati erők legkisebb értéke vagy a vizsgálati ciklusok legkisebb száma

Tárgy	A vizsgálat megnevezése	Hivatkozás az alkalmazandó vizsgálatra	Az előírt vizsgálati erők legkisebb értéke vagy a vizsgálati ciklusok legkisebb száma
Kormányrúd és kormányszár	Oldalirányú hajlítási vizsgálat (statikus vizsgálat)	ISO 4210-5:2014 szabvány, 4.3. vizsgálati módszer	800 N (= erő, F_2)
	Fáradásvizsgálat (1. szakasz – Fázison kívüli terhelés)	ISO 4210-5:2014 szabvány, 4.9. vizsgálati módszer	270 N (= erő, F_6)
	Fáradásvizsgálat (2. szakasz – Fázisban történő terhelés)	ISO 4210-5:2014 szabvány, 4.9. vizsgálati módszer	2014, 4.9. vizsgálati módszer 370 N (= erő, F_7)
Váz	Fáradásvizsgálat taposóerőkkel	ISO 4210-6:2014 szabvány, 4.3. vizsgálati módszer	1 000 N (= erő, F_1)
	Fáradásvizsgálat vízszintes erőkkel	ISO 4210-6:2014 szabvány, 4.4. vizsgálati módszer	C1 = 100 000 (= a tesztciklusok száma)
	Fáradásvizsgálat függőleges erővel	ISO 4210-6:2014 szabvány, 4.5. vizsgálati módszer	1 100 N (= erő, F_4)
Elülső villa	Statikus hajlítási vizsgálat	ISO 4210-6:2014 szabvány, 5.3. vizsgálati módszer	1 500 N (= erő, F_5)
Nyeregcső	1. szakasz, fáradásvizsgálat	ISO 4210-9:2014 szabvány, 4.5.2. vizsgálati módszer	1 100 N (= erő, F_3)
	2. szakasz, statikus szilárdsági vizsgálat	ISO 4210-9:2014 szabvány, 4.5.3. vizsgálati módszer	2 000 N (= erő, F_4)”

c) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.

II. MELLÉKLET

A 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosításai

A 44/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

A kötelezően alkalmazandó ENSZ EGB-előírások listája

ENSZ EGB-előírás száma	Tárgy	Módosítássorozat	HL-hivatkozás	Alkalmazási kör
10	Elektromágneses összeférhetőség (EMC)	A 04. módosítássorozat 1. kiegészítése	HL L 254., 2012.9.20., 1. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e
62	Illetéktelen használat elleni védelem	A 00. módosítássorozat 2. kiegészítése	HL L 89., 2013.3.27., 37. o.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e és L7e

Magyarázó megjegyzés: Önmagában az a tény, hogy egy adott alkatrész fel van tüntetve a listában, még nem jelenti azt, hogy annak beszerelése kötelező. E rendelet más mellékletei azonban egyes alkatrészek esetében kötelező beépítési követelményt állapítanak meg.”

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A 2.3.1.1. pontban a „henger/dugattyú együttese” szövegrész helyébe a „henger, dugattyú” szövegrész lép.
 b) A 2.3.1.2. pontban a „henger/dugattyú együttese” szövegrész helyébe a „henger, dugattyú” szövegrész lép.
 c) A 3.2.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.1.3. A jármű 168/2013/EU rendelet 2. és 4. cikkében, valamint I. mellékletében meghatározott (al)kategóriáját feltüntetett jelölésnek olvashatónak kell lennie a csöveken.”

- d) A szöveg a következő 3.2.2.5. ponttal egészül ki:

„3.2.2.5. Kétütemű motorok esetében ha a henger alapja és a forgattyúház között bármilyen tömítés van, annak beszerelés utáni maximális vastagsága nem lehet több, mint 0,5 mm.”

- e) A szöveg a következő 3.3., 3.3.1. és 3.3.2. ponttal egészül ki:

„3.3. Fokozatmentes sebességváltó (CVT)

3.3.1. A fokozatmentes sebességváltó fedelét adott esetben legalább 2 nyírócsavarral kell rögzíteni, illetve az csak különleges szerszámok használatával lehet leszerelhető.

3.3.2. Az áttétel két tárcsa közötti tényleges távolság korlátozásával való csökkentésére szolgáló fokozatmentes sebességváltót az egyik vagy mindkét tárcsába olyan módon kell beépíteni, hogy a tényleges távolságot a tárcsaszerkezet megrongálása nélkül egy bizonyos határon túl ne lehessen módosítani úgy, hogy az a jármű sebességének a legnagyobb megengedett járműsebesség 10 %-kal nagyobb mértékű emelkedését eredményezze. Ha a gyártó cserélhető távtartógyűrűket alkalmaz a fokozatmentes sebességváltóban a jármű legnagyobb sebességének beállítására, e gyűrűk teljes eltávolítása nem növelheti a legnagyobb sebességet 10 %-nál nagyobb mértékben.”

- f) A 3.5., a 3.5.1. és a 3.5.2. pontot el kell hagyni.
- g) A 4–4.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. Az L3e-A1 és L4e-A1 jármű-(al)kategóriákra vonatkozó további egyedi követelmények

- 4.1. Az L3e-A1 és L4e-A1 alkategóriájú járműveknek vagy a 4.2–4.2.3. pont, vagy a 4.3., 4.3.1. és 4.3.2. pont, vagy a 4.4., 4.4.1. és 4.4.2. pont, valamint a 4.5., 4.6. és 4.7. pont követelményeinek kell megfelelniük. Ezenkívül teljesíteniük kell a 3.2.2.1., a 3.2.2.3., a 3.2.2.4., a 3.2.2.5., a 3.2.3.1. és a 3.2.3.3. pont követelményeinek.
- 4.2. Eltávolíthatatlan hüvelyt kell a szívóvezetékben elhelyezni. Ha ez a hüvely a szívócsőben van elhelyezve, ez utóbbit nyírócsavarokkal vagy csak különleges szerszámok segítségével eltávolítható csavarokkal kell a motorblokkhoz erősíteni.
- 4.2.1. A hüvely keménységének legalább 60 HRC-nek kell lennie. Fala a szűkített keresztmetszetben nem lehet 4 mm-nél vastagabb.
- 4.2.2. A hüvely eltávolítására vagy módosítására irányuló valamennyi próbálkozásnak vagy a hüvely és környezete tönkremeneteléhez, vagy a motor teljes és tartós működésképtelenségéhez kell vezetnie, amely mindaddig fennáll, amíg vissza nem állítják a jóváhagyásnak megfelelő állapotot.
- 4.2.3. A jármű 168/2013/EU rendelet 2. és 4. cikkében, valamint I. mellékletében meghatározott (al)kategóriáját feltüntető jelölésnek olvashatónak kell lennie a hüvely felületén vagy annak közelében.”
- h) A 4.2.4–4.2.12. pontot el kell hagyni.
- i) A szöveg a következő 4.3–4.7. ponttal egészül ki:
- „4.3. Minden szívócsövet nyírócsavarokkal vagy olyan csavarokkal kell felerősíteni, amelyeket csak különleges szerszámokkal lehet eltávolítani. A csöveken belül szűkített keresztmetszetet kell kialakítani, amelyet a cső külső felületén jelölni kell; ezen a helyen a falvastagság a 4 mm-t, illetve hajlékony anyag, mint például gumi esetében az 5 mm-t nem érheti el.
- 4.3.1. A szűkített keresztmetszet módosítására irányuló valamennyi kísérletnek a csövek tönkremeneteléhez, vagy a motor teljes és tartós működésképtelenségéhez kell vezetnie, amely mindaddig fennáll, amíg vissza nem állítják a jóváhagyásnak megfelelő állapotot.
- 4.3.2. A jármű 168/2013/EU rendelet 2. és 4. cikkében, valamint I. mellékletében meghatározott (al)kategóriáját feltüntető jelölésnek olvashatónak kell lennie a csöveken.
- 4.4. A szívóvezeték hengerfejen lévő részén egy szűkített szakasznak kell lennie. Ennél szűkebb rész a szívócsatorna mentén (a szelepek környezete kivételével) sehol sem lehet.
- 4.4.1. A szívóvezetéken végzett, a szűkített keresztmetszet módosítására irányuló valamennyi próbálkozásnak vagy a cső tönkremeneteléhez, vagy a motor teljes és tartós működésképtelenségéhez kell vezetnie, amely mindaddig fennáll, amíg vissza nem állítják a jóváhagyásnak megfelelő állapotot.
- 4.4.2. A jármű 168/2013/EU rendelet 2. és 4. cikkében, valamint I. mellékletében meghatározott kategóriáját feltüntető jelölésnek olvashatónak kell lennie a hengerfejen.
- 4.5. A 4.2. pontban említett szűkített keresztmetszet átmérője a szóban forgó jármű (al)kategóriájától függően változik.
- 4.6. A gyártónak meg kell adnia a szűkített keresztmetszet átmérőjét és az illetékes hatóságok előtt be kell mutatnia a jóváhagyó hatóságnak és a műszaki szolgálatnak, hogy ez a szűkített keresztmetszet a gázok áramlása szempontjából a legkritikusabb szakasz, valamint, hogy nincs olyan más keresztmetszet, amelynek módosítása növelhetné a meghajtóegység teljesítményét.
- 4.7. Az adott esetben rögzített hengerfejtömítés legnagyobb vastagsága nem lehet több, mint 1,6 mm.”

j) Az 5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.1. Egy L3e-A2 vagy L4e-A2 alkategóriájú, azonos típusú járműnek a III. melléklet 4. pontjában előírt átalakítási követelményeknek megfelelő egyik változata vagy kivitele sem származhat L3e-A3 vagy L4e-A3 alkategóriájú olyan járműtípusból, annak változatából vagy kiviteléből, amelynek legnagyobb hasznos teljesítménye és/vagy legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye meghaladja a 168/2013/EU rendelet I. mellékletében az L3e-A2 vagy L4e-A2 alkategóriák osztályozásához megállapított értékek kétszeresét (azaz nem alakítható át 70 kW-ról 35 kW-ra vagy annál kevesebbre, illetve 50 kW-ról 35 kW-ra vagy annál kevesebbre);”

k) A szöveg a következő 5.2.2. ponttal egészül ki:

„5.2.2. a tüzelőanyag-adagoló és -szállító rendszer;”

l) Az 5.2.3–5.2.6. pont a helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.3. levegőbeszívó rendszer, a légszűrő(ke)t is beleértve (módosítás vagy eltávolítás);

5.2.4. a hajtáslánc;

5.2.5. Az erőátviteli rendszer meghajtóegységének teljesítményét vezérlő vezérlőegység(ek);

5.2.6. a teljes motorterhelést korlátozó bármely (mechanikus, elektromos, szerkezeti stb.) alkatrész eltávolítása, amelynek következtében a meghajtóegységnek a 168/2013/EU rendelet II. mellékletének A. részével összhangban jóváhagyott teljesítménye megváltozik.”

m) A 5.2.7. pontot el kell hagyni.

n) A szöveg a következő 6–6.5.2. ponttal egészül ki:

„6. **Az L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 és L6e (al)kategóriákra vonatkozó további követelmények**

6.1. Az alább felsorolt alkatrészeken, berendezéseken és alkotóelemeken vagy a jármű, vagy ezen (csere-) alkatrészek, berendezések és alkotóelemek gyártójának tartósan és eltávolíthatatlan módon fel kell tüntetnie az azonosítás céljára szolgáló kódszám(ka)t és jeleket. Ez a jelölés történhet címkével feltéve, hogy az rendeltetésszerű használat közben olvasható marad, és nem távolítható el anélkül, hogy tönkremenne.

6.2. A 6.1. pontban említett jelölésnek elvben a szóban forgó alkatrésznek vagy a jármű más alkatrészeinek kiszérése nélkül láthatónak kell lennie. Ha a jármű felépítménye vagy más része eltakarja a jelölést, a jármű gyártójának tájékoztatnia kell az illetékes hatóságokat a szóban forgó alkatrészek hozzáférhetőségéről vagy kiszéréseiről és a jelölés helyéről.

6.3. Ahasznált betűknek, számoknak vagy jeleknek legalább 2,5 mm magasnak és jól olvashatónak kell lenniük.

6.4. A 6.1. pontban említett alkatrészek, berendezések és alkotóelemek valamennyi (al)kategória esetében a következők:

6.4.1. a belső égésű motor vagy elektromos hajtómotor vezérlésére szolgáló elektromos/elektronikus eszközök (ECU gyújtásmódul, befecskendező fűvókák, a beszívott levegő hőmérséklete stb.),

6.4.2. porlasztó vagy hasonló berendezés;

6.4.3. katalizátor(ok) (csak ha nincsenek beépítve a hangtompítóba);

6.4.4. forgattyúház;

6.4.5. henger;

6.4.6. hengerfej;

- 6.4.7. kipufogócső (csövek) (ha nincsenek a hangtompítóval egybeépítve);
- 6.4.8. szívócső (ha nincs egybeöntve a porlasztóval vagy hengerrel vagy forgattyúházzal);
- 6.4.9. szíváshangtompító (levegőszűrő);
- 6.4.10. szűkítő szakasz (hüvely vagy egyéb);
- 6.4.11. zajcsökkentő rendszer (hangtompító(k));
- 6.4.12. az erőátvitel hajtott része (hátsó lánckerék vagy szíjtárcsa);
- 6.4.13. az erőátvitel hajtó része (első lánckerék vagy szíjtárcsa).
- 6.5. Ezenkívül az L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek következő részeit, berendezéseit és alkotóelemeit kell jelölni a 6.1. ponttal összhangban:
 - 6.5.1. fokozatmentes sebességváltó (CVT);
 - 6.5.2. váltóvezérlő.”

3. A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 4.2.5., 4.2.6. és 4.2.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.5. A 4.2.2., 4.2.3. és 4.2.4. pontban és a 168/2013/EU rendelet II. mellékletében felsoroltakon kívül minden más típus-jóváhagyási követelményt úgy kell tekinteni, hogy azok az (L3e/L4e)-A2 és az (L3e/L4e)-A3 motorkerékpár-kialakítás tekintetében közösek és azonosak, ezért csak egyszer kell azokat vizsgálni a két teljesítményváltozat tekintetében, és azokról egyszer kell jelentést tenni. Ezenkívül a járműnek ugyanazokat a típus-jóváhagyási követelményeket mindkét konfigurációban teljesítő rendszereire, alkotóelemeire, önálló műszaki egységeire és alkatrészeire vagy berendezéseire vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyveket mindkét konfiguráció típusjóváahagyásához el kell fogadni.

4.2.6. Az egyedi típus-jóváhagyási számmal rendelkező (L3e/L4e)-A2 kategóriájú motorkerékpár-kialakításra egészjárműtípus-jóváahagyást kell kiadni.

4.2.7. Az egyedi típus-jóváhagyási számmal rendelkező (L3e/L4e)-A3 kategóriájú motorkerékpár-kialakításra egészjárműtípus-jóváahagyást kell kiadni. A 168/2013/EU rendelet 39. cikkének és a 901/2014/EU rendelet V. mellékletének megfelelően a 4.2.6. pontban és az e pontban említett típus-jóváhagyási számokat egyaránt bele kell ütni a jogszabályban előírt táblába. Az (L3e/L4e)-A2 alkatlegóriájú motorkerékpár (L3e/L4e)-A3 konfigurációjú motorkerékpárrá való átalakításának, illetve visszaalakításának megkönnyítése érdekében az adatközlő mappához kell csatolni a járműgyártó erről kiállítandó nyilatkozatának a 901/2014/EU rendelet I. melléklete B. része 24. függelékének megfelelő mintáját. Ezenkívül a jármű gyártójának a megfelelőségi nyilatkozatban mind az L3e-A2, mind az L3e-A3 konfigurációra vonatkozó bejegyzéseket a 901/2014/EU rendelet IV. mellékletében megállapított mintának megfelelően kell megadnia.”

b) A 4.2.10. és 4.2.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.10. A megfelelőségi tanúsítványt a 901/2014/EU rendelet IV. mellékletének 1.7. pontjában megállapított követelményeknek megfelelően kell kitölteni.

4.2.11. Azokra a motorkerékpárokra, amelyek az (L3e/L4e)-A2 alkatlegóriából (L3e/L4e)-A3 alkatlegóriába alakíthatók, vagy abból visszaalakíthatók, csak az (L3e/L4e)-A2 és az A3 motorkerékpár-konfigurációra vonatkozó egyetlen jármű-azonosító számot (VIN) lehet kiosztani. A járműre szerelt, jogszabályban előírt táblán fel kell tüntetni ezt a jármű-azonosító számot, valamint egyértelműen jelezni kell mindkét kialakítás álló helyzetre jellemző zajszintjét és az (L3e/L4e)-A2 kialakítás legnagyobb hasznos vagy legnagyobb folyamatos névleges teljesítményét.”

c) A 4.4.2. pontot el kell hagyni.

- d) A 6.1. pontnak a 168/2013/EU rendelet II. mellékletének (A2) szakaszában felsorolt követelményre vonatkozó sora helyébe a következő szöveg lép:

„A II. melléklet A.2. szakasza	Saját vizsgálat	A jármű legnagyobb tervezési sebességének vizsgálati eljárásai	Csak az L3e, L4e és L5e al-kategóriára vonatkozik, és nem tartalmaz a meghajtóegység teljesítményére vonatkozó más vizsgálatot.”
--------------------------------	-----------------	--	--

4. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

- a) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 b) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 c) A 4.1.1.3.1.1.1.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a 168/2013/EU rendelet 23. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett tartóssági módszert kell alkalmazni, a romlási tényezőket az I. típusú kibocsátásvizsgálat eredményeiből kell számítani a 168/2013/EU rendelet VII. mellékletének A. szakaszában említett teljes futásteljesítményre nézve, a 4.1.1.3.1.1.1.2. pontban említett lineáris számítási módszernek megfelelően, annak érdekében, hogy a kibocsátás minden összetevőjére nézve megkapjuk a meredekség és az eltolódás értékét. A gyártásmegfelelőségi károsanyag-kibocsátási eredményeket az alábbi képlettel kell kiszámítani:

4-1. egyenlet:

$$\text{ha } x \leq b, \text{ akkor } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{ha } x > b, \text{ akkor } y = x$$

ahol:

- a = a meredekség értéke a 168/2013/EU rendelet V. mellékletének A. szakasza szerinti V. típusú vizsgálat szerint meghatározva;
 b = az eltolódási érték a 168/2013/EU rendelet V. mellékletének A. szakasza szerinti V. típusú vizsgálat szerint meghatározva;
 x = a bejáratott jármű (a gyártósoron történő első indítástól számítva legfeljebb 100 km-t futott) károsanyag-(HC, CO, NO_x, metántól különböző szénhidrogének és adott esetben légszennyező részecskék) vizsgálati eredményei a kibocsátás minden összetevőjére nézve mg/km-ben;
 y = a gyártásmegfelelőségi kibocsátási eredmény a kibocsátás minden összetevőjére nézve mg/km-ben. Az átlagos gyártásmegfelelőségi kibocsátási eredményeknek alacsonyabbnak kell lenniük, mint a 168/2013/EU rendelet VI. mellékletének A. szakaszában meghatározott károsanyag-kibocsátási határértékek.”
- d) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 e) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 f) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 g) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
 h) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.

- i) A 4.1.1.3.2.4. pontban a „4–2. egyenlet:” szöveg helyébe a „4–3. egyenlet:” szöveg lép.
- j) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
- k) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
- l) A 4.1.1.3.3.4. pontban a „4–3. egyenlet:” szöveg helyébe a „4–4. egyenlet:” szöveg lép.
- m) A 4.1.1.3.3.6. pontban a „4–4. egyenlet:” szöveg helyébe a „4–5. egyenlet:” szöveg lép.
- n) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.

5. A VIII. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A szöveg a következő 1.1.1., 1.1.1.1. és 1.1.1.2. ponttal egészül ki:

„1.1.1. Az L1e, L3e és L4e kategóriájú járműveknek a következő általános követelményeknek kell megfelelniük:

1.1.1.1. A járművön nem lehetnek olyan kifelé álló hegyes, éles vagy kinyúló részek, amelyek alakja, mérete, állásszöge és keménysége növeli baleset során a súrolt vagy elütött személy által elszenvedett testi sérülések vagy vágott sebek kockázatát vagy súlyosságát. A járműveket úgy kell kialakítani, hogy azok a részek és peremek, amelyekkel a veszélyeztetett közlekedők baleset esetén érintkezésbe kerülhetnek, megfeleljenek az 1–1.3.8. pont követelményeinek.

1.1.1.2. Minden olyan kinyúló alkatrészt, amely 60 Shore A keménységnél lágyabb gumiból vagy műanyagból készült, vagy azzal van borítva, és amellyel a közlekedők érintkezhetnek, az 1.3–1.3.8. pont előírásainak megfelelőnek kell tekinteni. A keménység mérését a járműre rendeltetésszerűen felszerelt anyagon kell végezni.”

- b) Az 1.1.2–1.1.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1.2. Az L1e, L3e és L4e kategóriájú járművekre vonatkozó külön rendelkezések

1.1.2.1. A járműveket az 1.2–1.2.4.1. pont rendelkezéseinek megfelelően kell értékelni.

1.1.2.2. A vezető, az utas vagy a csomagok részleges vagy teljes körülzárására vagy egyes jármű-alkatrészek burkolására szolgáló szerkezettel vagy panelekkel felszerelt járművek esetében a járműgyártó másik lehetőségként választhatja a 26. sz. ENSZ EGB-előírás (*) M1 jármű-kategóriára előírt rendelkezéseinek alkalmazását, adott külső kinyúló részek vagy a jármű teljes külső felülete vonatkozásában. Ilyen esetekben különös figyelmet kell fordítani az előírt sugarakra, mivel a fogantyúk, csuklópántok, nyomógombok és antennák kinyúlásának mértékét nem kell ellenőrizni.

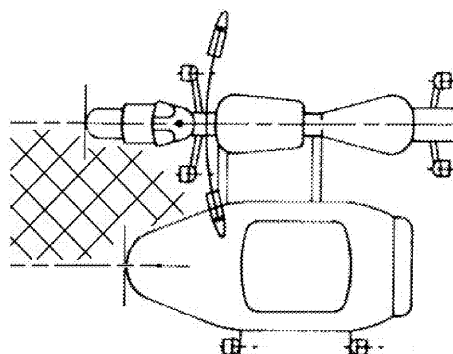
Az e ponttal összhangban értékelt, konkrét külső kinyúlásokat egyértelműen fel kell tüntetni az adatközlő lapon, és a külső felület fennmaradó részének meg kell felelnie az 1–1.3.8. pont követelményeinek.

(*) HL L 215., 2010.8.14., 27. o.

1.1.3. Az L4e kategóriájú járművekre vonatkozó különleges rendelkezések

1.1.3.1. Amennyiben a motorkerékpárhoz oldalkocsit csatlakoztatnak – akár állandóan, akár leszerelhető módon – az oldalkocsi és a motorkerékpár közötti tér mentesül az értékelés alól (lásd a 8-1. ábrát).

8-1. ábra

Oldalkocsis L4e kategóriájú motorkerékpár felülnézete

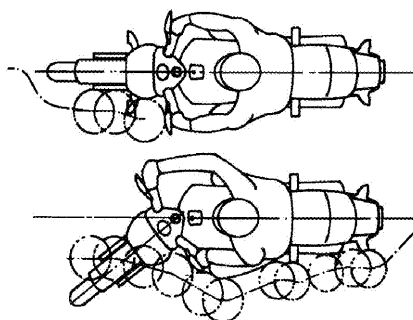
1.1.3.2. Ha az oldalkocsi leszerelhető a motorkerékpárról, és a motorkerékpár anélkül is használható, a motorkerékpárnak meg kell felelnie az 1–1.3.8. pont oldalkocsi nélküli motorkerékpárokra vonatkozó követelményeinek.”

c) Az 1.1.4–1.1.4.2. pontot el kell hagyni.

d) Az 1.2.3–1.2.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2.3. A vizsgálóberendezést a jármű mindkét oldalán finom mozdulatokkal a jármű elejéről a jármű hátsó részére kell mozgatni. Ha a vizsgálóberendezés hozzáér a kormányberendezéshez vagy arra szerelt bármely alkatrészhez, a kormányberendezést teljesen zárt állásba kell elfordítani, a vizsgálat ez alatt és ezt követően is folytatódik. A vizsgálóberendezésnek a vizsgálat alatt érintkezésben kell maradnia a járművel vagy a vezetővel (lásd a 8-2. ábrát).

8-2. ábra

A vizsgálóberendezés mozgási zónái

1.2.3.1. Az első érintkezési pont a jármű elülső része kell, hogy legyen, és a vizsgálóberendezést oldalirányban kifelé kell mozgatni, követve a jármű, és adott esetben a vezető körvonalát. Lehetővé kell tenni a vizsgálóberendezés befelé irányuló mozgását is, amely nem haladhatja meg a hátrafelé történő mozgás mértékét (azaz a jármű hosszirányú középsíkjára legfeljebb 45°-os szögben mozgatható).

1.2.3.2. A vezető karját és lábát el kell tolni a vizsgálóberendezéssel, amennyiben az közvetlen érintkezésbe kerülne velük, és lehetővé kell tenni a megfelelő támaszok (például lábtámasz) vizsgálóberendezéssel való érintkezése következtében történő szabad forgását, bezáródását, elfordulását vagy elhajlását, és értékelni kell valamennyi köztes állást.”

e) Az 1.3.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.3.3.2. Lekerekített felső perem esetében a görbületi sugár nem lehet nagyobb, mint a szélvédő vagy burkolat felső peremen mért vastagságnak 0,70-szerese.”

f) Az 1.3.5.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.3.5.2. Lekerekített elülső peremű első sárfogó esetében a görbületi sugár nem lehet nagyobb, mint a sárfogó elülső peremén mért vastagságának 0,70-szerese (fémlemez szélén lévő kör keresztmetszetű perem esetében a perem átmérőjét kell a vastagságnak tekinteni).”

g) A 2.1.2.1.1. pont a következő második albekezdéssel egészül ki:

„Az első albekezdéssel összhangban az érintett járműfajták egyes részeit a külső kinyúló részek vizsgálatára szolgáló berendezéssel (lásd az 1. függelék) lehet értékelni, míg a fennmaradó részeket a 100 mm átmérőjű gömbbel (lásd a 26. sz. ENSZ EGB előírást) kell vizsgálni. Ilyen esetekben különös figyelmet kell fordítani az előírt sugarakra, mivel a fogantyúk, csuklópántok, nyomógombok és antennák kinyúlásának mértékét nem kell ellenőrizni.”

6. A IX. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2.1. A tartályt belső hidraulikus nyomásvizsgálatnak kell alávetni, amelyet elkülönített, valamennyi tartozékkal ellátott egységen kell végrehajtani. A tartályt teljesen fel kell tölteni olyan, nem éghető folyadékkal, amelynek sűrűsége és viszkozitása hasonló az általánosan használt tüzelőanyagéhoz, vagy pedig vízzel. Miután a külvilággal minden összeköttetést megszüntettek, a csövön keresztül, amelyen a tüzelőanyag a motor felé folyik, a nyomást fokozatosan növelni kell az 1.2.9. pontban meghatározott belső nyomás eléréséig, és ezt a nyomást legalább 60 másodpercen át fenn kell tartani.”

b) A 3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.1. A 168/2013/EU rendelet V. mellékletének A. részében említett IV. típusú vizsgálat részét képező áteresztőképességi vizsgálatot a 3.3–3.7.5.1. pont szerint – az e melléklet szerinti vizsgálat céljaira a diffúziós mérések figyelembevételének szükségessége nélkül – a vizsgálat céljaira megfelelő számú tartályon kell elvégezni. Az előkondicionálási eljárás teljes időtartama egy legalább négyhetes előtárolási időszakból és egy azt követő nyolchetes stabilizált feltételek mellett történő tárolási időszakból áll.”

c) A 3.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.3.1. A tüzelőanyag-tartályt meg kell tölteni teljes névleges térfogatáig 50 %-ban víz és 50 %-ban etilén-glikol keverékével vagy bármilyen más hűtőközeggel, amely nem roncsolja a tüzelőanyag-tartály anyagát, és amelynek fagypontja $243 \pm 2 \text{ K}$ ($-30 \pm 2 \text{ °C}$) alatt van.

A vizsgálat alatt a tartályban lévő közeg hőmérsékletének $253 \pm 2 \text{ K}$ ($-20 \pm 2 \text{ °C}$) értéknek kell lennie. A tartályt megfelelő környezeti hőmérsékletre kell lehűteni. Fel lehet tölteni a tartályt megfelelően lehűtött folyadékkal is, feltéve, hogy a tüzelőanyag-tartály legalább egy órán át a vizsgálati hőmérsékleten áll.

A vizsgálatához ingát kell használni. Az ütőfejnek egyenlő oldalú háromszög alapú gúlának kell lennie, amelynek csúcsa és élei 3,0 mm-es görbületi sugárral vannak lekerekítve. Az inga szabadon mozgó tömegének $15 \text{ kg} \pm 0,5 \text{ kg}$ -nak kell lennie, és az inga által kifejtett energia a tüzelőanyag-tartályra mért ütésnél sem lehet kevesebb 30,0 J-nál.

A műszaki szolgálat kijelölheti a tüzelőanyag-tartály vizsgálandó pontjait, és ezeknek azokat a helyeket kell tükrözniük, amelyekről feltételezhető, hogy a tartály felszerelése és a járművön elfoglalt helyzete következtében kockázatnak vannak kitéve. A kockázat értékelésénél a nem fémből készült burkolatot figyelmen kívül kell hagyni, a járműkeret csőrendszerét vagy az alvázszerkezeteket azonban figyelembe lehet venni.

Több tüzelőanyag-tartály használható az összes behatás elvégzéséhez, amennyiben az összes felhasznált tüzelőanyag-tartályon elvégezték az áteresztőképességi vizsgálatot.

A vizsgált pontok egyikére mért egyetlen ütés után sem következhet be folyadékszivárgás.”

d) A 3.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4.1. A tüzelőanyag-tartályt teljes névleges térfogatáig meg kell tölteni 326 ± 2 K (53 ± 2 °C) hőmérsékletű vízzel. A tüzelőanyag-tartályt ezt követően a relatív üzemi nyomása (tervezési nyomás) kétszeresének megfelelő, de legalább 30 kPa abszolút nyomásnak kell alávetni. A tartályt legalább öt órán át 326 ± 2 K (53 ± 2 °C) környezeti hőmérsékleten lezárva és nyomás alatt kell tartani.

A tüzelőanyag-tartály nem mutathatja szivárgás jeleit, és a jelentkező időleges vagy maradó alakváltozás nem teheti azt használhatatlanná. A tartály alakváltozásának megállapításakor figyelembe kell venni a sajátos felszerelési körülményeket is.”

e) A 3.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.5.1. Hat darab, körülbelül egyforma vastagságú szakító-próbatestet kell kivenni a teljesen új tüzelőanyag-tartály sík vagy közelítőleg sík felületéből. A próbatestek szakítószilárdságát és rugalmassági határát 296 ± 2 K (23 ± 2 °C) hőmérsékleten kell meghatározni 50 mm/min nyújtási sebesség mellett. Az így nyert értékeket össze kell hasonlítani olyan tartályból kivett próbatestek hasonló vizsgálatok során nyert szakítószilárdsági és nyúlási eredményeivel, amelyen már elvégezték az áteresztőképességi vizsgálatot. Az anyag elfogadhatónak tekinthető, ha a szakítószilárdság különbsége nem nagyobb 25 %-nál.”

f) A 3.6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.6.1. A tüzelőanyag-tartályt a jármű reprezentatív részére kell felszerelni, és teljes névleges térfogatának 50 %-áig fel kell tölteni vízzel 293 ± 2 K (20 ± 2 °C) hőmérsékleten. A vizsgálati összeállítást a tüzelőanyag-tartállyal együtt 60 percre 343 ± 2 K (70 ± 2 °C) környezeti hőmérsékletre kell helyezni, amelyet követően a tüzelőanyag-tartály nem mutathat maradó alakváltozást vagy szivárgást, és teljesen használható állapotban kell lennie.”

g) A 3.7.4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.7.4.3. Az átlagos égési időt (ACT) és az átlagos égési hosszt (ACL) akkor kell kiszámítani, ha a tízből egy próbatest sem, vagy legfeljebb húszból csak egy próbatest égett el a 100 mm-es jelig.

9-1. egyenlet:

$$ACT (s) = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(Megjegyzés: n = a minták száma)

Az eredményt az 5 másodperces időköz legközelebbi többszörösére kell felfelé vagy lefelé kerekíteni: 0 másodperces átlagos égési időt azonban nem lehet használni. (azaz ha az égés időtartama kevesebb mint 2 másodperc és 7 másodperc közé esik, akkor az átlagos égési idő 5 másodperc; ha az égés időtartama 8 és 12 másodperc közé esik, akkor az átlagos égési idő 10 másodperc; ha az égés időtartama 13 és 17 másodperc közé esik, akkor az átlagos égési idő 15 másodperc stb.).

9-2. egyenlet:

$$ACL (mm) = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{elégetlen hossz}_i) / (n))$$

(Megjegyzés: n = a minták száma)

Az eredményt a legközelebbi 5 mm-es fokozatban kell megadni (azaz 5 mm alatt, ha az elégett hossz 2 mm, és így egy esetben sem lehet 0 mm-es ACL-t megadni).

Amennyiben a legfeljebb 20 egyedi próbadarabból egyetlen minta ég el a 100 mm-es jelig, az égési hosszt (azaz a [100 – elégtelen hossz,] értéket az adott próbadarabra) 100 mm-nek kell venni.

9-3. egyenlet:

$$n_{\text{átlagos égési sebesség}} = \frac{ACL}{ACT} \frac{mm}{s} \text{ben kifejezve}$$

Ezt az értéket össze kell vetni a 3.7.5–3.7.5.1. pontban megállapított követelményekkel.”

7. A XI. melléklet 1. függelékében az 1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.6. Talaj feletti szabad magasság

1.6.1. Egy L kategóriájú járműtípus talaj feletti szabad magasságának megméréséhez a vizsgálati járművet a tényleges tömegéig kell megterhelni.

1.6.2. Az 1.6.1. pont alóli kivételként egy L3e-AxE alkategóriájú járműtípus (x = 1, 2 vagy 3, kétkerekű Enduro motorkerékpár) vagy egy L3e-AxT alkategóriájú járműtípus (x = 1, 2 vagy 3, kétkerekű Triál motorkerékpár) talaj feletti szabad magasságának megméréséhez a vizsgálati Enduro vagy Triál motorkerékpárt a menetkész tömegéig kell megterhelni.

1.6.3. Ha a jármű kézzel állítható vagy automatikus felfüggesztési rendszerrel van ellátva, aminek eredményeként a talaj feletti szabad magasság változhat, akkor a jármű és a talaj síkja közötti legkisebb távolságnak megfelelő minimális beállítást kell kiválasztani.

1.6.4. A talaj síkja és a jármű legalacsonyabb rögzített pontja közötti legkisebb távolságot kell mérni a tengelyek között és adott esetben a tengelyek alatt a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. melléklete 1. függelékének megfelelően. A jármű talaj feletti szabad magasságának a legkisebb mért távolságot kell tekinteni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (kereti-rányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.)”

8. A XII. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.2.2. pontban a 12–1. táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„12–1. táblázat

Az OBD II. fázis funkciói és a kapcsolódó követelmények e melléklet és az 1. függelék pontjaiban

Téma	E melléklet és az 1. függelék pontjai
A diagnosztika romlási típusára vonatkozó általános hatástalanítási kritérium az OBD II. fázisában	3.2.1.1.
Katalizátor figyelése	3.3.2.1.; 3.3.3.1.
Kipufogógáz-visszavezető hatékonysága/áramlásfigyelés	3.3.3.4.
Használat közbeni működés ellenőrzése	Az 1. függelék 3.3. pontjának 2. alpontja, az 1. függelék 4. pontja
Az OBD II. fázisára vonatkozó általános követelmény	Az 1. függelék 3.3. pontja

Téma	E melléklet és az 1. függelék pontjai
Gyújtáskihagyás észlelése	3.2.2.; 3.3.2.2.; 3.5.3.; 3.6.2.; 3.7.1.; Az 1. függelék 3.1.2. pontja
A NOx-utókezelő rendszer figyelése	3.3.3.5.; 3.3.3.6.
Oxigénérzékelő funkciócsökkenésének ellenőrzése	3.3.2.3.
Részecskeszűrő ellenőrzése	3.3.3.2.
Részecskékibocsátás ellenőrzése	3.3.2.5.”

b) A 3.2.2.1. és 3.2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.2.1. A gyártó meghatározott motorfordulatszám és terhelési viszonyok mellett a hatóságnak megadottnál nagyobb gyújtáskihagyási százalékarányt is alkalmazhat hibakritériumként, ha bizonyítani tudja a hatóság számára, hogy kisebb gyújtáskihagyási szint észlelése megbízhatatlan lenne. A fedélzeti diagnosztika által végzett folyamatos ellenőrzés szempontjából ez azoknak a kimaradt gyújtásoknak a százalékos aránya az összes gyújtási eseményhez viszonyítva (amelyet a gyártó határoz meg), amely a 168/2013/EU rendelet VI. mellékletének B. szakaszában megadott diagnosztikai küszöbértékeket meghaladó szennyező anyag-kibocsátást eredményezhet, vagy az a százalékérték, amely a katalizátor (ok) megfordíthatatlan károsodásához vezető túlmelegedést okozhat.

3.2.2.2. Ha a gyártó igazolni tudja a hatóság számára, hogy a magasabb szintű gyújtáskihagyási százalék észlelése még mindig nem valósítható meg, vagy a gyújtáskihagyás nem különböztethető meg más hatásoktól (például durva útfelület, sebességváltás, a motor indítása utáni körülmények stb.), ilyen feltételek esetén letilthatja a gyújtáskihagyás ellenőrzésére szolgáló rendszert.”

c) A 3.6. pontban az utolsó mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A hibakódot a 3.3.5. és 3.3.6. pontban említett esetben is el kell tárolni.”

d) A 3.6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„A gépjármű által a hibajelző aktív állapota alatt megtett távolságnak bármely pillanatban rendelkezésre kell állnia a szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján. Az elektronikus vezérlőegységbe betáplálást lehetővé nem tevő mechanikusan működő kilométer-számlálóval felszerelt járművek, köztük az elektronikus vezérlőegységbe pontos betáplálást lehetővé nem tevő fokozatmentes sebességváltóval felszerelt járművek tekintetében eltérve a »megtett távolság« helyébe a »motor üzemideje« léphet, és annak bármely pillanatban rendelkezésre kell állnia szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján.”

e) A 4.3. és 4.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3. A megadott hiányosságok nagyságrendjének meghatározásánál a hatóságnak szikragyújtású motorok esetében a 3.3.2.1., 3.3.2.2. és 3.3.2.3. pontban leírt, kompressziós gyújtású motorok esetében pedig a 3.3.3.1., 3.3.3.2. és 3.3.3.3. pontban leírt hiányosságokat kell először megállapítania.

4.4. A típusjóváhagyás előtt, vagy annak időpontjában semmilyen, az 1. függelék 3. pontjában megállapított követelményeket érintő hiányosság nem fogadható el, kivéve az 1. függelék 3.11. pontjában megállapított követelményeket.”

f) A szöveg a következő 4.7. ponttal egészül ki:

„A 134/2014/EU rendelet XI. mellékletének 3.1. pontjában található 11–1. táblázatban a VIII. vizsgálati típus tekintetében a járműcsalád osztályba sorolására vonatkozóan megállapított kritériumokat az e mellékletben foglalt funkcionális fedélzeti diagnosztikai követelmények tekintetében is alkalmazni kell.”

g) Az 1. függelékben a 3.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„Amíg az ISO vagy a CEN szabványosított csatlakozóinterfészt nem fogad el és tesz közzé az L kategóriájú járművekhez, és a szóban forgó műszaki szabvány hivatkozása be nem kerül e rendeletbe, alternatív csatlakozóinterfész is beépíthető a jármű gyártójának kérésére. Amennyiben ilyen alternatív csatlakozóinterfész beépítésére kerül sor, a jármű gyártójának költségmentesen a vizsgálóberendezések gyártói rendelkezésére kell bocsátania a jármű csatlakozója tíúnek részletes kiosztását. A jármű gyártójának adaptert kell biztosítania az általános célú kiolvasóhoz. Az adapter minősége meg kell, hogy feleljen a hivatalos szervizben való felhasználásra. Az adaptert kérésre valamennyi független gazdasági szereplő számára megkülönböztetés nélkül biztosítani kell. A gyártók ésszerű és arányos díjat számíthatnak fel ezért az adapterért, figyelembe véve, hogy a gyártó választása többletköltségeket okozott az ügyfél számára. A csatlakozóinterfész és az adapter nem tartalmazhatnak olyan egyedi tervezési elemet, amelyet használat előtt jóvá kellene hagyatni vagy tanúsítani kellene, vagy amely általános célú kiolvasó használata esetén korlátozná a járműadatok cseréjét.”

h) A 2. függelék 2.1. pontjában, az Ap2–1. táblázatban „Az eszköz működik/rendelkezésre áll” szöveg helyébe „Az eszköz nem működik/nem áll rendelkezésre” szöveg lép.

i) A 2. függelékben a 2.6.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6.2. az Ap2–1. táblázatban felsorolt egyes elemek ellenőrzése fizikailag lehetetlen, és a hiányos ellenőrzéssel összefüggésben a hiányosság engedélyezésre került. Az adatközlő mappában átfogó műszaki indokolást kell adni arról, hogy az adott fedélzeti diagnosztikai ellenőrzés miért nem futtatható le.”

9. A XIII. melléklet a következő 1.4. ponttal egészül ki:

„1.4. Az 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. és 1.3.1. pontban említett maximális nyomásértékeket a járműgyártó egyetértésével a vizsgálatok során túl lehet lépni.”

10. A XIV. mellékletben az 1.5.1.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.5.1.5.1. a rendszám táblának az alábbi négy síkkal határolt teljes térben láthatónak kell lennie:

- a tábla két oldalsó peremét érintő két függőleges sík, amely a jármű hosszirányú síkjával a tábla jobb és bal oldalán kifelé 30°-os szöget zár be, és párhuzamos a jármű hosszirányú középsíkjával, amely áthalad a tábla középpontján;
- a tábla felső peremét érintő sík, amely a vízszintes síkkal felfelé 15°-os szöget zár be,
- a tábla alsó pereme által határolt vízszintes sík.”

11. A XVI. melléklet a következő 2.3.5.1. ponttal egészül ki:

„2.3.5.1. Az 1.2.1. és a 2.3.5. ponttól eltérve azonban egy L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T vagy L3e-A3T kategóriájú járműre felszerelt oldaltámasz automatikusan visszacsapódhat, ha azt egy személy nem tartja vagy támasztja alá.”

III. MELLÉKLET

A 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosításai

A 134/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 4.5.5.2.1.1. és 4.5.5.2.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.5.2.1.1. 1. lépés – A váltást kiváltó sebesség kiszámítása

A gyorsítási fázisban a magasabb sebességfokozatba kapcsolást kiváltó sebességet ($v_{1 \rightarrow 2}$ és $v_{i \rightarrow i+1}$) km/h-ban a következő képlettel kell kiszámítani:

2-3. egyenlet:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

2-4. egyenlet:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 - ng - 1$$

ahol:

„i” a sebességfokozat száma (≥ 2)

„ng” az előremeneti sebességfokozatok teljes száma

„ P_n ” a névleges teljesítmény kW-ban

„ m_k ” a referenciatömeg kg-ban

„ n_{idle} ” az alapjárat fordulatszám min^{-1} -ben

„s” a motor névleges fordulatszám min^{-1} -ben

„ ndv_i ” a motor min^{-1} -ben megadott fordulatszám és a jármű km/h-ban kifejezett sebességének aránya „i” sebességfokozatban

4.5.5.2.1.2. A haladási és lassítási fázisban a 4. sebességfokozatból az ng sebességfokozatba kapcsolást kiváltó sebességet ($v_{i \rightarrow i-1}$) km/h-ban a következő képlettel kell kiszámítani:

2-5. egyenlet:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 - ng$$

ahol:

i a sebességfokozat száma (≥ 4)

ng az előremeneti sebességfokozatok teljes száma

P_n a névleges teljesítmény kW-ban

m_k a referenciatömeg kg-ban

n_{idle} az alapjárat fordulatszám min^{-1} -ben

s a motor névleges fordulatszám min^{-1} -ben

ndv_{i-2} a motor min^{-1} -ben megadott fordulatszám és a jármű km/h-ban kifejezett sebességének aránya i2 sebességfokozatban

A 3. sebességfokozatból 2. sebességfokozatba váltást kiváltó sebességet ($v_{3 \rightarrow 2}$) a következő egyenlettel kell kiszámítani:

2-6. egyenlet:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

ahol:

P_n a névleges teljesítmény kW-ban

m_k a referenciatömeg kg-ban

n_{idle} az alapjárat fordulatszám min^{-1} -ben

s a motor névleges fordulatszáma min^{-1} -ben

ndv_1 a motor min^{-1} -ben megadott fordulatszáma és a jármű km/h-ban kifejezett sebességének aránya 1. sebességfokozatban

A 2. sebességfokozatból 1. sebességfokozatba váltást kiváltó sebességet ($v_{2 \rightarrow 1}$) a következő egyenlettel kell kiszámítani:

2-7. egyenlet:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

ahol:

ndv_2 a motor min^{-1} -ben megadott fordulatszáma és a jármű km/h-ban kifejezett sebességének aránya 2. sebességfokozatban

Mivel a haladási fázisokat a fázisjelzők határozzák meg, kisebb sebességemelkedés előfordulhat, és a helyénvaló lehet a magasabb sebességfokozatba kapcsolás. A haladási fázisban a magasabb sebességfokozatba kapcsolást kiváltó, km/h-ban kifejezett sebességet ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ és $v_{i \rightarrow i+1}$) a következő egyenletekkel kell kiszámítani:

2-7a. egyenlet:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

2-8. egyenlet:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

2-9. egyenlet:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, i = 3 \text{ to } ng'';$$

b) A 6.1.1.4.2–6.1.1.4.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.1.4.2. Szénhidrogének (HC)

A jármű kipufogórendszeréből a vizsgálat alatt kiáramló gázokban lévő elégtelen szénhidrogének tömege a következő képlettel számítható ki:

2-33. egyenlet:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

ahol:

HC_m a vizsgálat alatt kibocsátott szénhidrogének tömege mg/km-ben kifejezve;

S a 6.1.1.3. pontban meghatározott távolság;

V a 6.1.1.4.1. pontban meghatározott teljes térfogat;

d_{HC} a szénhidrogének sűrűsége a referencia-hőmérsékleten és -nyomáson (273,2 K és 101,3 kPa);

$d_{HC} = 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ benzín (E5) esetében ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$);

$= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ etanol (E85) esetében ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$);

$= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ dízel (B5) esetében ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$);

$= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ PB-gáz esetében ($C_1H_{2,525}$);

$= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ földgáz/biogáz esetében (C_1H_4);

$= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3$ H_2NG esetében (ahol A = földgáz/biométán mennyisége a H_2NG keverékben [térfogatszázalékban]).

HC_c a hígított gázok koncentrációja milliomod szénegyenértékben kifejezve (például: a propánkoncentráció hárommal szorozva), korrigálva a hígítólevegő szennyezettségének figyelembevételére, az alábbi egyenlettel:

2-34. egyenlet:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

ahol:

HC_e az A tasakokban összegyűjtött hígított gázminta szénhidrogén-koncentrációja milliomodrész (ppm) szénegyenértékben kifejezve;

HC_d a B tasakokban összegyűjtött hígítólevegő-minta szénhidrogén-koncentrációja milliomodrész (ppm) szénegyenértékben kifejezve;

DiF a 6.1.1.4.7. pontban meghatározott együttható.

A nem metán szénhidrogének (NMHC) koncentrációját az alábbiak szerint kell kiszámítani:

2-35. egyenlet:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf_{CH_4} \cdot C_{CH_4})$$

ahol:

C_{NMHC} = a nem metán szénhidrogének (NMHC) korrigált koncentrációja a hígított kipufogógázban milliomodrész (ppm) szénegyenértékben kifejezve;

C_{THC} = az összes szénhidrogén (THC) koncentrációja a hígított kipufogógázban, milliomodrész szénegyenértékben kifejezve, és a hígítólevegőben lévő szénhidrogének mennyiségével korrigálva;

C_{CH_4} = a metán (CH_4) koncentrációja a hígított kipufogógázban, milliomodrész (ppm) szénegyenértékben kifejezve, és a hígítólevegőben lévő CH_4 mennyiségével korrigálva;

Rf_{CH_4} a metánra adott, az 5.2.3.4.1. pontban meghatározott lángionizációs detektor (FID) választényezője.

6.1.1.4.3. Szén-monoxid (CO)

A jármű kipufogórendszeréből a vizsgálat alatt kiáramló gázokban lévő szén-monoxid tömege a következő képlettel számítható ki:

2-36. egyenlet:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

ahol:

CO_m a vizsgálat alatt kibocsátott szén-monoxid tömege mg/km-ben kifejezve;

S a 6.1.1.3. pontban meghatározott távolság;

V a 6.1.1.4.1. pontban meghatározott teljes térfogat;

d_{CO} a szén-monoxid $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ sűrűsége a referencia-hőmérsékleten és -nyomáson (273,2 K és 101,3 kPa);

CO_c a hígított gázok koncentrációja ppm szén-monoxidban kifejezve, és a hígítólevegő szennyezettségét figyelembe véve a következő egyenlettel korrigálva:

2-37. egyenlet:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

ahol:

CO_e az A tasakokban összegyűjtött hígított gázminta szén-monoxid-koncentrációja ppm-ben kifejezve;

CO_d a B tasakokban összegyűjtött hígítólevegő-minta szén-monoxid-koncentrációja ppm-ben kifejezve;

DiF a 6.1.1.4.7. pontban meghatározott együttható.

6.1.1.4.4. Nitrogén-oxidok (NO_x)

A jármű kipufogórendszeréből a vizsgálat alatt kiáramló gázokban lévő nitrogén-oxidok tömege a következő képlettel számítható ki:

2-38. egyenlet:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_x \cdot K_h}{10^6}$$

ahol:

NO_{xm} a vizsgálat alatt kibocsátott nitrogén-oxidok tömege mg/km-ben kifejezve;

S a 6.1.1.3. pontban meghatározott távolság;

V a 6.1.1.4.1. pontban meghatározott teljes térfogat;

d_{NO_2} a nitrogén-oxidok sűrűsége a kipufogógázokban, feltételezve, hogy azok nitrogén-monoxid formában vannak, $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ a referencia-hőmérsékleten és -nyomáson (273,2 K és 101,3 kPa);

NO_{xc} a hígított gázok koncentrációja ppm-ben kifejezve, és a hígítólevegő szennyezettségét figyelembe véve a következő egyenlettel korrigálva:

2-39. egyenlet:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

ahol:

NO_{xe} az A tasakokban összegyűjtött hígított gázminta nitrogén-oxid-koncentrációja milliomodrész (ppm) nitrogén-oxidban kifejezve;

NO_{xd} a B tasakokban összegyűjtött hígítólevegő-minta nitrogén-oxid-koncentrációja milliomodrész (ppm) nitrogén-oxidban kifejezve;

DiF a 6.1.1.4.7. pontban meghatározott együttható.

K_h a páratartalomra vonatkozó korrekciós tényező, amely a következő képlet segítségével számítható ki:

2-40. egyenlet:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

ahol:

H az abszolút páratartalom (gramm víz)/(kg száraz levegő) mértékegységben kifejezve:

2-41. egyenlet:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

ahol:

U a százalékban kifejezett páratartalom;

P_d a telített vízgőz nyomása kPa-ban kifejezve, a vizsgálati hőmérsékleten;

P_a a környezeti nyomás kPa-ban;

6.1.1.4.5. Részecske-tömeg

A részecske-kibocsátás tömegét (M_p [mg/km]) a következő képlet segítségével lehet kiszámítani:

2-42. egyenlet:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_c}{V_{ep} \cdot d}$$

ha a kipufogógázokat a mérőlagúton kívülre vezetik;

2-43. egyenlet:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_c}{V_{ep} \cdot S}$$

ha a kipufogógázokat visszavezetik a mérőlagútba;

ahol:

V_{mix} a hígított kipufogógázok V térfogata normál feltételek között;

V_{ep} a részecskeszűrőn átáramló kipufogógáz térfogata normál feltételek között;

P_e a szűrő(k) által összegyűjtött részecskék tömege mg-ban kifejezve;

S a 6.1.1.3. pontban meghatározott távolság;

M_p a részecskékibocsátás tömege mg/km-ben kifejezve.

Ha a hígítórendszerből származó részecskék háttér-koncentrációja tekintetében korrekciót végeznek, akkor ezt a 5.2.1.5. pont szerint kell meghatározni. Ebben az esetben a részecsketömeget (mg/km) az alábbi módon kell számítani:

2-44. egyenlet:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

ha a kipufogógázokat a mérőlagúton kívülre vezetik;

2-45. egyenlet:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

ha a kipufogógázokat visszavezetik a mérőlagútba;

ahol:

V_{ap} a részecskeszűrőn átáramló mérőlagút-levegő térfogata normál feltételek között;

P_a a háttérszűrő által összegyűjtött részecsketömeg;

DiF a 6.1.1.4.7. pontban meghatározott együttható.

Ha a háttér-koncentráció miatti korrekció alkalmazása negatív részecsketömeget eredményez (mg/km-ben), az eredményt nulla mg/km részecsketömegnek kell tekinteni.

6.1.1.4.6. Szén-dioxid (CO_2)

A jármű kipufogórendszeréből a vizsgálat alatt kiáramló gázokban lévő szén-dioxid tömege a következő képlettel számítható ki:

2-46. egyenlet:

$$\text{CO}_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{CO}_{2c}}{10^2}$$

ahol:

CO_{2m} a vizsgálat alatt kibocsátott szén-dioxid tömege mg/km-ben kifejezve;

S a 6.1.1.3. pontban meghatározott távolság;

V a 6.1.1.4.1. pontban meghatározott teljes térfogat;

d_{CO_2} a szén-dioxid $d_{\text{CO}_2} = 1,964 \cdot 10^3$ mg/m³ sűrűsége a referencia-hőmérsékleten és -nyomáson (273,2 K és 101,3 kPa);

CO_{2c} a hígított gázok koncentrációja százalékos szén-dioxid-egyenértékben kifejezve, és a hígítólevegő szennyezettségét figyelembe véve a következő egyenlettel korrigálva:

2-47. egyenlet:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}}\right)$$

ahol:

CO_{2e} az A tasakokban összegyűjtött hígított gázminta szén-dioxid-koncentrációja százalékban kifejezve;

CO_{2d} a B tasakokban összegyűjtött hígítólevegő-minta szén-dioxid-koncentrációja százalékban kifejezve;

DiF a 6.1.1.4.7. pontban meghatározott együttható.

6.1.1.4.7. Hígítási tényező (DiF)

A hígítási tényezőt az alábbiak szerint kell számítani:

A hidrogén kivételével mindegyik referencia-tüzelőanyagra:

2-48. egyenlet:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

$\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$ összetételű tüzelőanyagra az általános képlet a következő:

2-49. egyenlet:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

A H₂NG-re a képlet:

2-50. egyenlet:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

Hidrogén esetében a hígítási tényezőt az alábbiak szerint kell számítani:

2-51. egyenlet:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

Az x függelékben szereplő referencia-tüzelőanyagok esetében az „X” értékei az alábbiak:

1–8. táblázat:

A képlet „X” tényezője a DiF hígítási tényező kiszámításához

Tüzelőanyag	X
Benzin (E5)	13,4
Dízel (B5)	13,5
LPG	11,9
Földgáz/biometán	9,5
Etanol (E85)	12,5
Hidrogén	35,03

Ezekben az egyenletekben:

- C_{CO_2} = a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógáz CO_2 -koncentrációja térfogatszázalékban kifejezve;
- C_{HC} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz szénhidrogén-koncentrációja ppm szénegyenértékben kifejezve;
- C_{CO} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz szén-monoxid-koncentrációja ppm-ben kifejezve;
- C_{H_2O} = a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógáz H_2O -koncentrációja térfogatszázalékban kifejezve;
- C_{H_2O-DA} = a mintavevő zsákban lévő, hígításra használt levegő H_2O -koncentrációja térfogatszázalékban kifejezve;
- C_{H_2} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz hidrogén-koncentrációja ppm-ben kifejezve;
- A = földgáz/biometán mennyisége a H_2NG keverékben, térfogatszázalékban kifejezve.”

c) A 6.1.1.5.1.1. pontban „A 40. sz. és 47. sz. ENSZ-EGB-előírás szerinti vizsgálati ciklusok eredményeinek súlyozása” szöveg helyébe „A 40. sz. és a 47. sz. ENSZ EGB-előírás szerinti vizsgálati ciklusok eredményeinek súlyozása” szöveg lép.

d) Az 1. függelék Ap1–1. táblázatában a „DF” rövidítésre vonatkozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„DiF	Hígítási tényező	—”

e) A 2. függelék 1.1. pontjában a második mondat helyébe a következő szöveg lép:

„E függelék tüzelőanyagokra vonatkozó előírásai megfelelnek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. felülvizsgált változata (*) 10. mellékletében a referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó előírásoknak.

(*) HL L 42., 2014.2.12., 1. o.”;

f) A 11. függelékben a 3.2.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.1.3. Az üzemmódkapcsolót az Ap11–2. táblázat szerint kell beállítani:

Ap11–2. táblázat

Keresőtáblázat az „A” vagy „B” feltétel meghatározásához, a különféle hibrid járműkonceptióktól és a hibrid mód választására szolgáló kapcsoló állásától függően.

	Hibrid módok ->	— Tisztán elektromos — Hibrid	— Tiszta tüzelőanyag-fogyasztó — Hibrid	— Tisztán elektromos — Tiszta tüzelőanyag-fogyasztó — Hibrid	— Hibrid mód n ⁽¹⁾ — Hibrid mód m ⁽¹⁾
Akkumulátor töltöttségi szintje		Kapcsoló helyzete	Kapcsoló helyzete	Kapcsoló helyzete	Kapcsoló helyzete
„A” feltétel Teljesen feltöltve		Hibrid	Hibrid	Hibrid	A legnagyobb elektromosenergia-fogyasztású hibrid üzemmód ⁽²⁾
„B” feltétel Minimális töltési szint		Hibrid	Tüzelőanyag-fogyasztó	Tüzelőanyag-fogyasztó	A legnagyobb tüzelőanyag-fogyasztású mód ⁽³⁾

(1) Például: sportos, gazdaságos, városi, városon kívüli helyzet stb.

(2) A legnagyobb elektromosenergia-fogyasztású hibrid üzemmód: az a hibrid hajtású üzemmód, amely a választható hibrid üzemmódok közül bizonyíthatóan a legnagyobb elektromos fogyasztású a 101. számú ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 4. pontjában leírt „A” feltétel szerinti vizsgálat során, és amely a gyártó által biztosított adatok és a műszaki szolgálattal való megállapodás alapján határozható meg.

(3) A legnagyobb tüzelőanyag-fogyasztású mód: az a hibrid hajtású üzemmód, amely a választható hibrid üzemmódok közül bizonyíthatóan a legnagyobb tüzelőanyag fogyasztású a 101. számú ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 4. pontjában leírt „B” feltétel szerinti vizsgálat során, és amely a gyártó által biztosított adatok és a műszaki szolgálattal való megállapodás alapján határozható meg.”

2. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2. függelék a következőképpen módosul:

i. Az 1.1. pont a következő mondattal egészül ki:

„A 168/2013/EU rendeletben meghatározott párolgásikibocsátás-vizsgálati követelmények teljesülése tekintetében csak az L3e, L4e, L5e-A, L6e-A és L7e-A jármű(al)kategóriákat kell vizsgálni.”

ii. A 4.4. pontban a „301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)” szövegrész helyébe a „301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)” szövegrész lép.

b) A 3. függelék a következőképpen módosul:

i. A 4.4.1. pontban az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A tüzelőanyag-tartály fűtőrendszerének legalább két különálló hőforrásból kell állnia, amelyek két hőmérséklet-szabályozóval rendelkeznek.”

ii. A 4.7.2. pontban az „1. függelék” szöveg helyébe a „4. függelék” szöveg lép.

iii. Az 5.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.3. A járművet a vizsgálati környezetben az Ap3–1. táblázatban megadott minimális időn át álló helyzetben kell tartani.

Ap3–1. táblázat

SHED-vizsgálat – a temperálás minimális és maximális időtartama

Hengerűrtartalom	Minimum (órában)	Maximum (órában)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ hengerűrtartalom < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36”

iv Az 5.3.1.5. és 5.3.1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.1.5. A tüzelőanyagot és a gőzt mesterségesen is fel lehet melegíteni 288,7 K (15,5 °C), illetve 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K napi kezdő hőmérsékletre. 21,0 °C-nál legfeljebb 5 °C-kal magasabb kezdeti gőzhőmérséklet is alkalmazható. Ebben az esetben a napi vizsgálat elején nem lehet a gőzt melegíteni. Onnantól, hogy a tüzelőanyag hőmérsékletét a T_f függvényt követve a gőz hőmérsékleténél 5,5 °C-kal alacsonyabb hőmérsékletre emelték, a gőzmelegítési profil fennmaradó részét kell követni.

5.3.1.6. Amint a tüzelőanyag hőmérséklete eléri a 14,0 °C-ot:

1. a tanksapká(ka)t le kell zárni;
2. az öblítéshez használt befűvőt ki kell kapcsolni, ha erre még nem került sor;
3. légmentesen le kell zárni a mérőkamra ajtajait.

Amint a tüzelőanyag hőmérséklete eléri a 15,5 °C ± 1 °C-t, a következőképpen kell folytatni a vizsgálati eljárást:

- a) meg kell mérni a szénhidrogén-koncentrációt, a légköri nyomást és a hőmérsékletet a C_{HC} , i , P_1 és T_f kezdeti értékeinek a tartály melegítési vizsgálatához történő megállapítására;
- b) 13,8 °C vagy 20 °C ± 0,5 °C lineáris hőmérséklet-növelést kell elindítani 60 ± 2 perces időtartamon keresztül. A tüzelőanyag és a tüzelőanyag gőzének melegítés közbeni hőmérsékletének ± 1,7 °C pontossággal meg kell felelnie az alábbi függvénynek vagy a 4.4. pontban ismertetett, lehető legközelebb álló függvénynek:

Külső típusú tüzelőanyag-tároló tartályok esetében:

B.3.3-1. egyenletek:

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

Belső típusú tüzelőanyag-tároló tartályok esetében:

B.3.3-2. egyenletek:

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

ahol:

T_f = a tüzelőanyag szükséges hőmérséklete (°C);

T_v = a gőz szükséges hőmérséklete (°C);

t = a tartály felmelegedésének kezdetétől eltelt idő percben.”

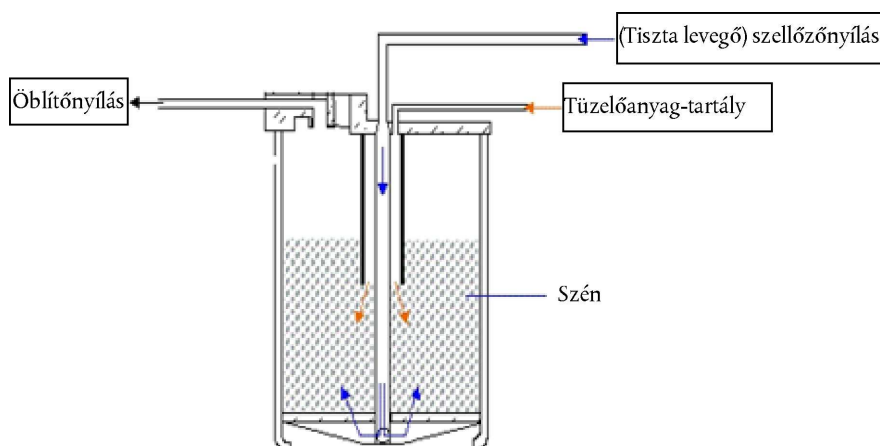
c) A 3.2. függelék a következőképpen módosul:

i. A 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. A széntartály öregítése

Ap3.2-1. ábra

A széntartály gázáramlási ábrája és nyílásai



Próbatartályként XI. melléklet szerinti járműhajtáscsaládot képviselő széntartályt kell választani, és azt a jóváhagyó hatósággal és a műszaki szolgálattal egyetértésben kell megjelölni.”

ii. A 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. A tartóssági vizsgálat során működésbe kell hozni a szabályozó szelepeket, vezetékeket és adott esetben a csatlakozásokat, és a vizsgálatnak reprezentálnia kell azon feltételeket, amelyek között ezen alkatrészek a jármű szokásos élettartama során szokásos használati feltételek, valamint a gyártó ajánlásainak megfelelően végzett szervizelés mellett működnek. Az V. típusú tartóssági vizsgálat alatt megtett távolság és a vizsgálat üzemi feltételei a jármű hasznos élettartamára nézve reprezentatívnak tekinthetők.”

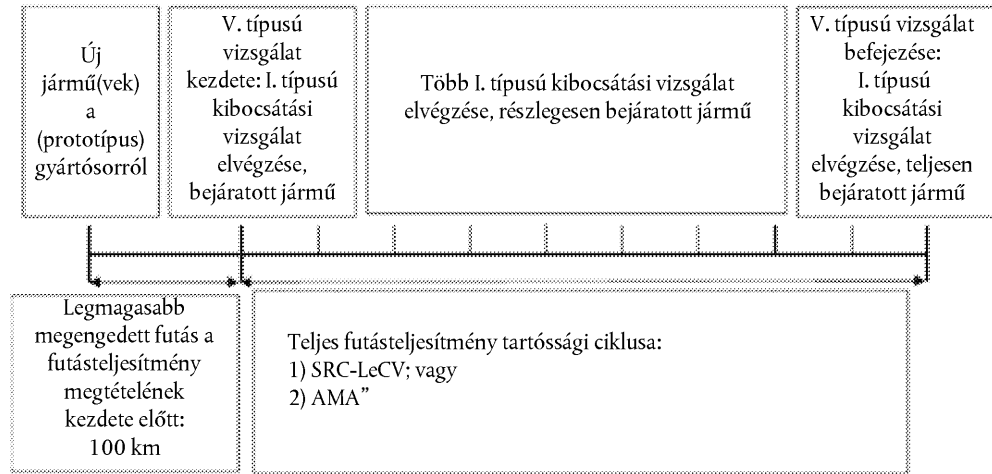
3. A VI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 3.1.2. pont a helyébe a következő szöveg lép:

„3.1.2. A teljes futásteljesítmény megtételi szakaszában több I. típusú kibocsátási vizsgálatot kell végezni a gyártó választása szerinti, a műszaki szolgálat és a jóváhagyó hatóság számára hitelt érdemlő módon meghatározott gyakorisággal és számban. Az I. típusú kibocsátási vizsgálatok eredményeinek megfelelő statisztikai relevanciát kell nyújtaniuk a romlási tendencia azonosításához, amelynek a forgalomba hozott járműtípusra a környezeti teljesítmény tekintetében jellemzőnek kell lennie (lásd az 5-1. ábrát).

5-1. ábra

V. típusú vizsgálat – tartóssági vizsgálati eljárás a teljes futásteljesítmény megtételét követően

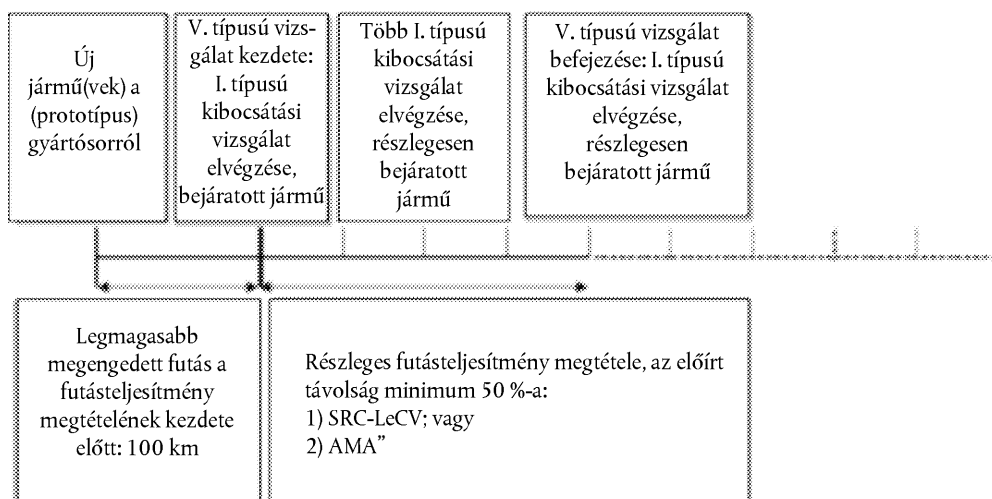


b) A 3.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.2. A részleges futásteljesítmény megtételi szakaszában több I. típusú kibocsátási vizsgálatot kell végezni a gyártó választása szerint meghatározott gyakorisággal és számban. Az I. típusú kibocsátási vizsgálatok eredményeinek megfelelő statisztikai relevanciát kell nyújtaniuk a romlási tendencia azonosításához, amelynek a forgalomba hozott járműtípusra a környezeti teljesítmény tekintetében jellemzőnek kell lennie (lásd az 5-2. ábrát).

5-2. ábra

V. típusú vizsgálat – gyorsított tartóssági vizsgálati eljárás a részleges futásteljesítmény megtételét követően



c) Az 1. függelék a következőképpen módosul:

i. A 2.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6. Jármosztályozás az V. típusú vizsgálatához

2.6.1. Az SRC-LeCV ciklus alatt a futásteljesítmény megtétele céljából az L kategóriájú járműveket az Ap1–1. táblázatnak megfelelően kell csoportosítani:

Ap1–1. táblázat

Az L kategóriájú járművek csoportjai az SRC-LeCV ciklus vonatkozásában

Ciklus	WMTC-osztály	1. A jármű legnagyobb tervezési sebessége (km/h)	2. Legnagyobb hasznos vagy folyamatos névleges teljesítmény (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

ahol:

V_d = a motor kiszorítási térfogata cm^3 -ben

v_{\max} = a jármű maximális tervezési sebessége km/h -ban

2.6.2. Az Ap1–1. táblázatban szereplő jármű-osztályozási kritériumokat a következő osztályozáskritérium-hierarchiát követve kell alkalmazni:

1. a jármű maximális tervezési sebessége km/h -ban;
2. legnagyobb hasznos vagy folyamatos névleges teljesítmény (kW).

2.6.3. Ha

- a) az L kategóriájú jármű gyorsulási képessége nem elegendő ahhoz, hogy a gyorsulási szakaszokat az előírt távolságokon belül végre lehessen hajtani; vagy
- b) az elégtelen hajtóteljesítmény miatt az egyes ciklusokban nem lehet elérni az előírt legnagyobb járműsebességet; vagy
- c) a jármű legnagyobb tervezési sebességét az előírt SRC-LeCV járműsebesség alatti járműsebességre korlátozták

a járművet a gyorsítóberendezés teljesen nyitott állapotában kell működtetni, amíg a jármű el nem éri a vizsgálati ciklusra előírt járműsebességet vagy a korlátozott legnagyobb tervezési sebességet. Ezt követően a jármű-kategóriára előírt módon el kell végezni a vizsgálati ciklust. A járműsebességre vonatkozóan előírt tűrési sávától való jelentős vagy gyakori eltéréseket és a vonatkozó indokolást jelenteni kell a jóváhagyó hatóságnak, továbbá fel kell tüntetni az V. típusú vizsgálati jegyzőkönyvben.”

ii. A 2.7.3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.7.3.4. Lassítás motorfékkel: a gázpedál teljes felengedése, a tengelykapcsoló zárása mellett a jármű sebességben marad, kézi kar vagy pedál használatára nem kerül sor, fékezés nincs. Ha az előírt sebesség 0 km/h (alapjárat), és ha a jármű tényleges sebessége legfeljebb 5 km/h, a tengelykapcsoló felengedhető, a sebességváltó üresbe kapcsolható, és használni kell a féket a motor lefulladásának megakadályozására és a jármű teljes megállítására. Motorfékes lassítás esetén nem lehet magasabb sebességfokozatba kapcsolni. A vezető alacsonyabb sebességfokozatba kapcsolhat a motorfék hatásának erősítésére. Sebességváltás alatt különös gondot kell fordítani annak biztosítására, hogy a sebességváltás azonnal megtörténjen, és a jármű üres fokozatban, kinyomott vagy csúsztatott tengelykapcsolóval minimális (azaz 2 másodpercnél rövidebb) ideig haladjon. A jármű gyártója a jóváhagyó hatóság egyetértésével kérheti ennek az időtartamnak a meghosszabbítását, ha ez feltétlenül szükséges.”

4. A VII. melléklet a következőképpen módosul:

a) A cím helyébe a következő szöveg lép:

„A VII. típusú vizsgálat energiahatékonyságra vonatkozó követelményei: a CO₂-kibocsátás, a tüzelőanyag-fogyasztás, az elektromosenergia-fogyasztás és az elektromos hatóságár”.

b) Az 1. függelékben az 1.4.3.1. és 1.4.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.4.3.1. szikragújtású benzinmotorral (E5) felszerelt járművek esetében:

Ap1-1. egyenlet:

$$FC = (0,118/D) \cdot ((0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2));$$

ahol HC, CO és CO₂ égéstermék-kibocsátás g/km-ben.

1.4.3.2. szikragújtású PB-motorral felszerelt járművek esetében:

Ap1-2. egyenlet:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

ahol HC, CO és CO₂ égéstermék-kibocsátás g/km-ben.

Ha a vizsgálathoz használt tüzelőanyag összetétele eltér a normál fogyasztás számításához feltételezettől, a gyártó kérésére korrekciós tényező alkalmazható a következők szerint:

Ap1-3. egyenlet:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

ahol HC, CO és CO₂ égéstermék-kibocsátás g/km-ben.

A korrekciós tényezőt az alábbiak szerint kell számítani:

Ap1-4. egyenlet:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}};$$

ahol:

n_{actual} a felhasznált tüzelőanyag tényleges H/C aránya;”.

c) A 3. függelék a következőképpen módosul:

i. A 3.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4.1. A CO₂-értékek:

Ap3-5. egyenlet:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) és}$$

Ap3-6. egyenlet:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

ahol:

D_{test1} és D_{test2} = az „A” feltétel (3.2. pont) és a „B” feltétel (3.3. pont) szerint végzett vizsgálatok során ténylegesen megtett távolság; és

m_1 és m_2 = a 3.2.3.5. és a 3.3.2.5. pontban meghatározott vizsgálati eredmények.”

ii. A 4.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„A CO₂-értékek:

Ap3-20. egyenlet:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km)} \text{ és}$$

Ap3-21. egyenlet:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

ahol:

D_{test1} és D_{test2} = az „A” feltétel (4.2. pont) és a „B” feltétel (4.3. pont) szerint végzett vizsgálatok során ténylegesen megtett távolság; és

m_1 és m_2 = a 4.2.4.5. és a 4.3.2.5. pontban meghatározott vizsgálati eredmények.”

d) A 3.3. függelékben az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Az elektromos hatóság mérésére

1.1. A 4. pontban leírt következő vizsgálati módszert kell használni a csak elektromos erőátviteli rendszerrel meghajtott járművek km-ben kifejezett elektromos hatóságára, illetve a 3. függelékben meghatározott, külső feltöltésű hibrid elektromos erőátviteli rendszerrel meghajtott járművek (OVC-HEV) elektromos hatóságára és külső feltöltésének hatóságára mérésére.

1.2. A 168/2013/EU rendelet I. mellékletében és a 3/2014/EU rendelet XIX. mellékletének 1.1.2. pontjában említett, pedálmeghajtásúnak tervezett L1e kategóriájú járművek mentesülnek az elektromoshatóság-vizsgálat alól.”

5. A IX. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg a következő 2.3–2.4.3. ponttal egészül ki:

„2.3. Több üzemmóddal rendelkező zajcsökkentő rendszer

2.3.1. A manuálisan vagy elektronikusan vezérelt, több üzemmóddal rendelkező, állítható kipufogó hangtompító rendszerrel felszerelt L kategóriájú járműveket valamennyi üzemmódban vizsgálni kell.

2.3.2. A 2.9.1. pontban említett zajcsökkentő rendszerrel felszerelt járművek esetében a jegyzőkönyvben a legmagasabb átlagos hangnyomásszinttel rendelkező üzemmód hangnyomásszintjét kell feltüntetni.

2.4. A szakszerűtlen beavatkozások megelőzésére, valamint a manuálisan vagy elektronikusan vezérelt, állítható, több üzemmóddal rendelkező kipufogó vagy hangtompító rendszerekre vonatkozó követelmények

2.4.1. Valamennyi kipufogó- vagy hangtompító rendszert olyan módon kell kialakítani, hogy a terelőlemezeket, a kimeneti kúpokat és egyéb alkatrészeket, amelyek elsődlegesen a hangtompító/tágulási kamrák részeként működnek, ne lehessen könnyedén eltávolítani. Amennyiben egy ilyen alkatrész beépítése elkerülhetetlen, a rögzítési módnak biztosítania kell, hogy az alkatrészt ne lehessen könnyedén eltávolítani (például hagyományos menetes rögzítőelemekkel), és az alkatrészt úgy kell rögzíteni, hogy eltávolítása esetén a kipufogódob-szerelvény tartósan/helyreállíthatatlanul károsodjon.

2.4.2. A manuálisan vagy elektronikusan vezérelt, állítható, több üzemmóddal rendelkező, kipufogó vagy hangtompító rendszereknek valamennyi üzemmódban meg kell felelniük a vonatkozó követelményeknek. Típusjóváhagyáskor a legmagasabb zajszinteket kibocsátó üzemmódból származó zajszinteket kell bejelenteni.

2.4.3. A gyártó, kizárólag abból a célból, hogy megfeleljen a típusjóváhozadáshoz előírt zajkibocsátási követelményeknek, szándékosan nem módosíthat, állíthat be vagy szerelhet be olyan eszközöket vagy eljárásokat, amelyek a jellemző közúti használat során nincsenek üzemben.”

b) A 3. függelékben a 2.4.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.1.1. Az elnyelő tulajdonságú szálas anyagnak azbesztmentesnek kell lennie, és csak akkor szabad hangtompítók gyártásához használni, ha a hangtompító teljes élettartamára biztosan rögzíthető a helyén, és megfelel a 2.4.1.2., a 2.4.1.3. vagy a 2.4.1.4. pont előírásainak.”

6. A X. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.1. függelék a következőképpen módosul:

i. A 2.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1.2.

Ap2.1–1. táblázat

A meghajtóegység teljesítményének vizsgálata alatt a nyomaték és a hasznos teljesítmény meghatározása érdekében beszerelendő segédberendezések

Szám	Segédberendezések	A nyomaték és a hasznos teljesítmény vizsgálatához felszerelve
1	Levegőbeszívó rendszer — Szívócsonk — Levegőszűrő — Beszívó hangtompító — Kartergázkibocsátás-szabályozó rendszer — Elektromos vezérlőeszköz, ha beszerelték	Ha sorozatgyártásban beszerelték: igen
2	Kipufogórendszer — Elosztócső — Csőrendszer (1) — Hangtompító (1) — Kipufogócső (1) — Elektromos vezérlőeszköz, ha beszerelték	Ha sorozatgyártásban beszerelték: igen
3	Porlasztó	Ha sorozatgyártásban beszerelték: igen
4	Tüzelőanyag-befecskendező rendszer — Bemeneti szűrő — Szűrő — Tüzelőanyag-tápszivattyú és nagy nyomású szivattyú (ha van) — Levegőrásegítéses közvetlen befecskendezés esetében sűrített levegős szivattyú — Csőrendszer — Befecskendező — Levegőnyílás fedele (?), ha beszerelték — Tüzelőanyag-nyomás/-áramlás szabályozója, ha beszerelték	Ha sorozatgyártásban beszerelték: igen

Szám	Segédberendezések	A nyomaték és a hasznos teljesítmény vizsgálatához felszerelve
5	A legnagyobb fordulatszám vagy teljesítmény szabályozói	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen
6	Folyadékűtő berendezés — Hűtő — Ventilátor ⁽³⁾ — Vízszivattyú — Termosztát ⁽⁴⁾	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen ⁽⁵⁾
7	Légűtés — Burkolat — Befúvó ⁽³⁾ — Hűtési hőmérsékletet szabályozó eszköz(ök) — Kiegészítő próbapadi befúvó	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen
8	Elektromos berendezések	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen ⁽⁶⁾
9	Kibocsátáscsökkentő berendezések ⁽⁷⁾	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen
9	Kenőrendszer — Olajozó	Ha sorozatgyártásban beszereltek: igen

(1) Ha a szabványos kipufogórendszer használata nehézkes, a gyártóval egyetértésben a vizsgálathoz felszerelhető egyenértékű nyomásesést okozó kipufogórendszer. A vizsgálati laboratóriumban járó motornál azon a ponton, ahol a próbapad kipufogóberendezése csatlakozik, a kipufogóvezetékben nem szabad olyan nyomásnak keletkeznie, amely a légköri légnyomástól ± 740 Pa-nál (7,4 mbar) nagyobb mértékben tér el, amennyiben a gyártó az ellennyomást a vizsgálat előtt nem adta meg kifejezetten.

(2) A levegőbeszívó fedelének kell vezérelnie a pneumatikus befecskendezőszivattyú szabályozóját.

(3) Amennyiben a ventilátor vagy a befúvó leszerelhető, a motor hasznos teljesítményét először leszerelt ventilátor (befúvó) mellett kell megadni, ezt követően pedig beszerelt ventilátor (befúvó) mellett. Amennyiben a próbapadra nem lehet rögzített elektromos vagy mechanikai működtetésű ventilátort szerelni, az e ventilátor által felvett teljesítményt ugyanolyan fordulatszámmal kell meghatározni, mint amelynél a motor teljesítményének mérése történt. A hasznos teljesítményt úgy kapjuk meg, hogy ezt a teljesítményt le kell vonni a korrigált teljesítményből.

(4) A termosztát teljesen nyitott állásban lezárható.

(5) A hűtőnek, a ventilátornak, a ventilátor fűvókájának, a vízszivattyúnak és a termosztátnak a próbapadon lehetőleg a járművön lévő valós helyzetükben kell elhelyezkedniük. Ha a hűtő, a ventilátor, a ventilátor fűvókája, a vízszivattyú vagy a termosztát a próbapadon a valós helyzettől eltérően helyezkednek el, ezt kell leírni és a vizsgálati jegyzőkönyvbe bejegyezni. A hűtőfolyadékot csak a motor vízszivattyúja keringtetheti. A folyadék hűtését vagy a motor hűtője, vagy külső hűtőkör biztosíthatja, feltéve, hogy az adott hűtőkör nyomásvesztése alapvetően megegyezik a motor hűtőrendszerében uralkodó nyomással. A motortakarónak (ha van) nyitva kell lennie.

(6) A generátor minimális teljesítménye: a generátor csak azt az áramot szolgáltatja, amely a motor működéséhez szükséges segédberendezések számára kell. A vizsgálat alatt nem szabad az akkumulátort utántölteni.

(7) Ezek például magukban foglalhatják a kipufogógáz-visszavezető (EGR) rendszert, a katalizátoros konvertert, a hőreaktort, a másodlagos levegőellátó rendszert és a tüzelőanyag-párolgásvédő rendszert."

ii. A 3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4. A korrekciós tényező meghatározása az erőátvitel α_2 mechanikai hatásfokára vonatkozóan

ahol:

— ha a mérési pont a forgattyústengely kimeneténél van, ez a tényező 1;

- ha a mérési pont nem a forgattyústengely kimeneténél van, a tényezőt a következő képlettel lehet kiszámítani:

Ap2.1-3. egyenlet:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

ahol n_t a forgattyústengely és a mérési pont között elhelyezkedő erőátvitel hatásfoka.

Ezt az n_t erőátviteli hatásfokot az erőátvitel egyes alkotórészeinél mért n_j hatásfokértékek szorzataként kell meghatározni:

Ap2.1-4. egyenlet:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

b) A 4. függelék a következőképpen módosul:

i. A 3.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.3. A kikapcsolási távolság mérésére szolgáló vizsgálati eljárás

A pedálhajtás leállítása után a motorrásegítésnek legfeljebb 3 m menettávolságon belül ki kell kapcsolnia. A vizsgálati járműsebesség a legnagyobb rásegítési sebesség 90 %-a. A méréseket az EN 15194:2009 szabványnak megfelelően kell végezni. A rásegítésmodulátorral felszerelt járművek esetében a modulátort a vizsgálat alatt nem lehet bekapcsolni.”

ii. A 3.3.1–3.3.5.10. pontot el kell hagyni.

iii. A 3.4–3.4.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4. A legnagyobb rásegítési tényező mérésére szolgáló vizsgálati eljárás

3.4.1. A környezeti hőmérsékletnek 278,2 K és 318,2 K között kell lennie.

3.4.2. A vizsgálati járművet a megfelelő, meghajtást végző akkumulátorának kell hajtania. Ehhez a vizsgálati eljáráshoz a meghajtást végző akkumulátor maximális kapacitását kell használni.

3.4.3. Az akkumulátort a járműgyártó által megadott csatlakozó használatával kell teljesen feltölteni.”

iv A szöveg a következő 3.4.4–3.4.9. ponttal egészül ki:

„3.4.4. A próbapad egyik motorját a vizsgálati jármű forgattyúkarjára vagy a forgattyúkar tengelyére kell rögzíteni. A próbapad forgattyúmotorja szimulálja a vezető vezetési műveleteit, és alkalmasnak kell lennie arra, hogy változó fordulatszámom és nyomatékkal legyen működtethető. El kell érnie a 90 l/perc fordulatszámot és az 50 Nm legnagyobb folyamatos névleges teljesítményt.

3.4.5. A vizsgálati jármű hátsó kereke alatti dobhoz a jármű veszteségeit és tehetetlenségét szimuláló féket vagy motort kell csatlakoztatni.

3.4.6. A jármű veszteségeinek és tehetetlenségének szimulálása céljából az elsőkerék-meghajtásos motorral felszerelt járművek esetében további féket vagy további motort kell az első kerék alatti dobhoz erősíteni.

3.4.7. Ha a jármű rásegítési foka változtatható, azt a legnagyobb rásegítésre kell állítani.

3.4.8. A működés következő pontjait kell vizsgálni:

Ap4-1. táblázat

A legnagyobb rásegítési tényező mérésére szolgáló működési pontok

Működési pontok	Szimulált vezetői bemeneti teljesítmény ($\pm 10\%$) (W-ban)	A jármű elérendő ⁽¹⁾ sebessége ($\pm 10\%$) (km/h-ban)	A kívánt pedálozási kadencia ⁽²⁾ (1/percben)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Ha az előírt járműsebesség nem érhető el, a mérést az elért legnagyobb sebességen kell végezni.

⁽²⁾ A működési ponthoz szükséges percenkénti fordulatszámhoz legközelebb álló sebességfokozatot kell választani

3.4.9. A legnagyobb rásegítési tényezőt a következő képlettel kell kiszámolni:

Ap4-1. egyenlet:

$$\text{Rásegítési tényező} = \frac{\text{a vizsgálati jármű mechanikai motorteljesítménye}}{\text{szimulált vezetői bemeneti teljesítmény}}$$

ahol:

A jármű mechanikai motorteljesítményét a mechanikai fékezési motorteljesítmények összegéből a próbapadi forgattyúsmotor mechanikai bemeneti teljesítményének levonásával kell kiszámítani (W-ban)."

v. A 3.5–3.5.9. pontot el kell hagyni.

7. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. Az I., II., V., VII. és VIII. típusú vizsgálatok („X” jelentése a 11-1. táblázatban: „alkalmazandó”)

11-1. táblázat

A hajtáscsalád osztályba sorolási feltételei az I., II., V., VII. és VIII. típusú vizsgálat vonatkozásában

#	Osztályba sorolási kritériumok leírása	I. típusú vizsgálat	II. típusú vizsgálat	V. típusú vizsgálat	VII. típusú vizsgálat	VIII. típusú vizsgálat ⁽¹⁾	
						I. fázis	II. fázis
1.	Jármű						
1.1.	kategória;	X	X	X	X	X	X
1.2.	alkategória;	X	X	X	X	X	X

#	Osztályba sorolási kritériumok leírása	I. típusú vizsgálat	II. típusú vizsgálat	V. típusú vizsgálat	VII. típusú vizsgálat	VIII. típusú vizsgálat ⁽¹⁾	
						I. fázis	II. fázis
1.3.	A járműváltozat(ok) vagy modell(ek) fenti két tehetetlenségi kategória szerinti vagy a névleges tehetetlenségi kategória alatti tehetetlensége	X		X	X	X	X
1.4.	Összáttétel ($\pm 8\%$)	X		X	X	X	X
2.	Hajtáscsalád jellemzői						
2.1.	Motorok és elektromos motorok száma	X	X	X	X	X	X
2.2.	Hibrid üzemmód(ok) (párhuzamos, sorozatos, egyéb)	X	X	X	X	X	X
2.3.	A belső égésű motor hengereinek száma	X	X	X	X	X	X
2.4.	Belső égésű motor esetében a motor hengerűrtartalma ($\pm 2\%$) ⁽²⁾	X	X	X	X	X	X
2.5.	A belső égésű motor szelepeinek száma és vezérlése (váltotatható szelepfázis-állítás vagy -emelés)	X	X	X	X	X	X
2.6.	Egyféle tüzelőanyaggal üzemelő/kétféle tüzelőanyaggal üzemelő/rugalmas tüzelőanyag-felhasználású H ₂ NG-üzemű/többféle tüzelőanyaggal üzemelő	X	X	X	X	X	X
2.7.	Tüzelőanyag-adagoló rendszer (porlasztó/elszívónyílás/tüzelőanyag-befecskendező nyílás/közvetlen tüzelőanyag-befecskendezés/közös nyomócső/szivattyúbefecskendező/egyéb)	X	X	X	X	X	X
2.8.	Tüzelőanyag-tárolás ⁽³⁾					X	X
2.9.	A belső égésű motor hűtőrendszerének típusa	X	X	X	X	X	X
2.10.	Belső égési munkaciklus (szikragyújtás/kompressziós gyújtás/kétütemű/négyütemű/egyéb)	X	X	X	X	X	X
2.11.	Levegőbeszívó rendszer (atmoszferikus levegőbeszívású/feltöltött [turbófeltöltő/feltöltő]/töltőlevegő-hűtő/feltöltés szabályozó) és levegőbeszívás szabályozása (mechanikus fojtószelep/elektronikus fojtószelep-vezérlés/fojtószelep nincs)	X	X	X	X	X	X
3.	Kibocsátáscsökkentő rendszer jellemzői						
3.1.	Katalizátorral (nem) felszerelt meghajtási kipufogás	X	X	X	X		X
3.2.	Katalizátor(ok) típusa	X	X	X	X		X
3.2.1.	A katalizátorok száma és alkotóelemei	X	X	X	X		X
3.2.2.	A katalizátorok mérete (monolit térfogat $\pm 15\%$)	X	X	X	X		X

#	Osztályba sorolási kritériumok leírása	I. típusú vizsgálat	II. típusú vizsgálat	V. típusú vizsgálat	VII. típusú vizsgálat	VIII. típusú vizsgálat ⁽¹⁾	
						I. fázis	II. fázis
3.2.3.	A katalitikus reakció működésének elve (oxidációs, háromutas, fűtött, SCR, egyéb)	X	X	X	X		X
3.2.4.	Nemesfém-töltés (azonos vagy nagyobb)	X	X	X	X		X
3.2.5.	Nemesfém-arány ($\pm 15\%$)	X	X	X	X		X
3.2.6.	Hordozó (szerkezeti kialakítás és anyag)	X	X	X	X		X
3.2.7.	Cellasűrűség	X	X	X	X		X
3.2.8.	Katalizátorház(ak) típusa	X	X	X	X		X
3.3.	Részecskeszűrővel (nem) felszerelt meghajtási kibocsátás	X	X	X	X		X
3.3.1.	Részecskeszűrő-típusok	X	X	X	X		X
3.3.2.	Részecskeszűrők száma és alkotóelemei	X	X	X	X		X
3.3.3.	Részecskeszűrő mérete (szűrőelem térfogata $\pm 10\%$)	X	X	X	X		X
3.3.4.	Részecskeszűrő működési elve (részleges/zárt/egyéb)	X	X	X	X		X
3.3.5.	Részecskeszűrő aktív felülete	X	X	X	X		X
3.4.	Időszakos regenerálású rendszerrel (nem) ellátott meghajtás	X	X	X	X		X
3.4.1.	Időszakos regenerálású rendszer típusa	X	X	X	X		X
3.4.2.	Az időszakos regenerálású rendszer működési elve	X	X	X	X		X
3.5.	Szelektív katalitikus redukciós rendszerrel (nem) felszerelt meghajtás	X	X	X	X		X
3.5.1.	SCR-rendszer típusa	X	X	X	X		X
3.5.2.	Az időszakos regenerálású rendszer működési elve	X	X	X	X		X
3.6.	Aktív NO _x -csapdával/-adszorberrel (nem) ellátott meghajtás	X	X	X	X		X
3.6.1.	Aktív NO _x -csapda/-adszorber típusa	X	X	X	X		X
3.6.2.	Aktív NO _x -csapda/-adszorber működési elve	X	X	X	X		X

#	Osztályba sorolási kritériumok leírása	I. típusú vizsgálat	II. típusú vizsgálat	V. típusú vizsgálat	VII. típusú vizsgálat	VIII. típusú vizsgálat ⁽¹⁾	
						I. fázis	II. fázis
3.7.	A hidegindító berendezéssel vagy indítássegítő berendezéssel (nem) felszerelt meghajtás	X	X	X	X		X
3.7.1.	A hidegindító berendezés vagy indítássegítő berendezés típusa	X	X	X	X		X
3.7.2.	A hidegindító berendezés vagy indítássegítő berendezés működési elve	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	A hidegindító berendezés vagy indítássegítő berendezés aktiválási ideje vagy működési ciklusa (a hidegindítás után csak korlátozott ideig/folyamatos működés)	X	X	X	X	X	X
3.8.	A tüzelőanyag-szabályozás érdekében O ₂ -érzékelővel (nem) felszerelt meghajtás	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	Az O ₂ -érzékelő típusai	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	Az O ₂ -érzékelő működési elve (bináris/széles hatású/egyéb)	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	Az O ₂ -érzékelő reakciója a zárt hurkú tüzelőanyag-adagoló rendszerrel (sztöchiometria/sovány/gazdag keverékhez)	X	X	X	X	X	X
3.9.	Kipufogógáz-visszavezető rendszerrel (nem) felszerelt meghajtás	X	X	X	X		X
3.9.1.	A kipufogógáz-visszavezető rendszer típusai	X	X	X	X		X
3.9.2.	A kipufogógáz-visszavezető rendszer működési elve (belső/külső)	X	X	X	X		X
3.9.3.	Legnagyobb kipufogógáz-visszavezetési arány ($\pm 5\%$);	X	X	X	X		X

Magyarázó megjegyzések:

⁽¹⁾ Ugyanazok a családra vonatkozó kritériumok alkalmazandók a 44/2014/EU rendelet XII. mellékletében meghatározott funkcionális fedélzeti diagnosztikára is.

⁽²⁾ A VIII. típusú vizsgálat esetében legfeljebb 30 % fogadható el.

⁽³⁾ Csak gáz-halmazállapotú tüzelőanyag tárolására szolgáló tartállyal felszerelt járművek esetében.”

b) A 3.2. pontban a 11–2. táblázat címének helyébe a következő szöveg lép:

„11–2. táblázat

A hajtáscsalád osztályba sorolási feltételei a III. és IV. típusú vizsgálat vonatkozásában”.