

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1153 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. június 2.)****a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (9) bekezdésének első albekezdésére és 13. cikke (7) bekezdésének első albekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben ⁽²⁾ meghatározott, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP), amely a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának mérésére szolgáló új szabályozási vizsgálati eljárás, 2017. szeptember 1-jei hatállyal a 692/2008/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ alapján jelenleg alkalmazott új európai menetciklus (NEDC) helyébe lép. A WLTP várhatóan olyan szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási értékeket fog biztosítani, amelyek jobban tükrözik majd a valós vezetési feltételeket.
- (2) Ahhoz, hogy figyelembe lehessen venni a hatályos NEDC és az új WLTP keretében mért szén-dioxid-kibocsátási szintek között mutatkozó különbséget, az említett értékek megfeleltetésére szolgáló módszertant kell biztosítani annak érdekében, hogy értékelni lehessen a gyártóknak a 443/2009/EK rendelet szerinti, rájuk vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékeknek való megfelelését.
- (3) A könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárást fokozatosan kell bevezetni, 2017. szeptember 1-jétől kezdve az új gépjárműtípusokra, 2018. szeptember 1-jétől pedig valamennyi gépjárműre vonatkozóan. 2019. szeptember 1-jétől, amikor már a kifutó sorozatú járművek kivonására is sor került, az uniós piacon forgalomba hozott minden új jármű vizsgálata a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárással fog történni. Ebben az időszakban indokolt folytatni a fajlagos kibocsátási célértékeknek való megfelelésnek az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékekkel való ellenőrzését.
- (4) Célszerű azonban mind a gyártók, mind a típusjóváahagyó hatóságok vizsgálati munkaterhelését korlátozni, ezért biztosítani kell az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékek szimuláció útján való meghatározásának lehetőségét. E célra kifejlesztettek egy speciális jármű-szimulációs eszközt (a megfeleltetési eszközt). A megfeleltetési eszköz bemeneti adataihoz nem kell további vizsgálatokat végezni, azokat a WLTP szerinti típusjóváahagyási vizsgálatokból kell venni.
- (5) A 443/2009/EK rendelet 13. cikke (7) bekezdésének második albekezdésével összhangban, a WLTP-re való átállást követően a gyártókkal és a különböző rendeltetésű járművekkel szemben támasztott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési követelményeknek a 443/2009/EK rendeletben az NEDC-eljárás szerint megállapított szén-dioxid-kibocsátási szintekre való hivatkozással meghatározott követelményekhez hasonlóképpen szigorúnak kell maradniuk. A megfeleltetési eljárásnak tehát figyelembe kell vennie a típusjóváahagyás megadásához kifejezetten megkövetelt, NEDC szerinti vizsgálati feltételeket.

⁽¹⁾ HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (lásd e Hivatalos Lap xxx. oldalát).

⁽³⁾ A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

- (6) Lehetnek olyan fejlett járműtechnológiák vagy meghatározott technológiai konfigurációk, amelyekhez a megfeleltetési eszköz nem képes kellő pontosságú, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket biztosítani. Ezekben az esetekben lehetővé kell tenni a gyártó számára, hogy fizikai járművizsgálatot végezzen inkább. Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében az ilyen vizsgálatokra ugyanazoknak az NEDC vizsgálati feltételeknek kell vonatkozniuk, mint amelyeket a megfeleltetési eszközhöz meghatároztak.
- (7) A 443/2009/EK rendelet több módozatot is biztosít, amelyek alkalmazása elősegítheti a fajlagos kibocsátási célérték elérését. A hasonló szigorú biztosítása érdekében ki kell igazítani a 443/2009/EK rendelet 5a. cikkében meghatározott extra kibocsátási egységek kiszámításának módját és az említett rendelet 12. cikkében említett ökoinnovációs csökkentéseket. Az említett módozatok keretfeltételei azonban nem tekinthetők úgy, hogy közvetlenül függnének az alkalmazandó vizsgálati eljárástól, ezért azokat kiigazítás nélkül fenn kell tartani, beleértve az extra kibocsátási egységekre és az ökoinnovációs csökkentésekre megállapított felső korlátokat.
- (8) Fontos biztosítani, hogy az eljárási tőrés határokat és a megfeleltetési eszköz eredményeit az eredeti szándéknak megfelelően alkalmazzák, ne pedig arra, hogy a célértékeknek való megfelelés érdekében mesterségesen csökkentés a szén-dioxid-kibocsátási értékeket. Ezért korlátozott számú, véletlenszerű fizikai vizsgálatot kell végezni annak igazolására, hogy a bemeneti adatokat és a megfeleltetési eszköz eredményein alapuló NEDC-referenciaértékeket helyesen határozták meg. Amennyiben egy véletlenszerű vizsgálat alapján megállapítást nyer, hogy egy gyártó a mérési eredményénél megengedett tőrésnél alacsonyabb, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket jelentett be típusjóváhagyás céljából, vagy ha hibás bemeneti adatokat adtak meg, a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy korrekciós tényezőt határozzon meg és alkalmazzon a gyártó átlagos fajlagos kibocsátásainak növelésére. Ennek visszatartó ereje lenne a mérési tőrésekkel való visszaélésekkel vagy azok túlzott alkalmazásával szemben.
- (9) A szén-dioxid-kibocsátási értékek nyomon követését az 1014/2010/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ állapítja meg, és a szóban forgó rendelkezéseket is hozzá kell igazítani az új vizsgálati eljáráshoz. A WLTP bevezetésével fajlagos szén-dioxid-kibocsátási értéket kell kiszámítani és rögzíteni minden egyes jármű megfeleléségi nyilatkozatában. A szóban forgó értékek hatékony nyomon követése és ellenőrzése érdekében a nyomon követést a jármű-azonosító számok alapján kell végezni.
- (10) Tekintettel arra, hogy milyen jelentős mértékben ki kell igazítani a járműnyilvántartási és szén-dioxid-nyomonkövetési rendszereket, helyénvaló lehetőséget biztosítani a tagállamoknak arra, hogy 2017-ben fokozatosan vezessék be az új nyomonkövetési paramétereket, és helyénvaló a teljes új adategyüttest csak 2018-tól megkövetelni. A 2017-re vonatkozóan bejelentendő adatoknak legalább a célértékeknek való megfeleléshez és a megfeleltetési eljárással való visszaélések megelőzéséhez szükséges adatokat tartalmazniuk kell.
- (11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Éghajlatváltozási Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet a következőkről rendelkezik:

- a) módszertan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletével összhangban mért szén-dioxid-kibocsátások és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével összhangban meghatározott értékek megfeleltetéséhez;
- b) eljárás az a) pontban említett módszertan alkalmazására az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásainak meghatározása céljából;
- c) a kibocsátási értékek változásának figyelembevétele érdekében az 1014/2010/EU rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátási adatok nyomon követésének kiigazításához szükséges módosításai.

⁽¹⁾ A Bizottság 1014/2010/EU rendelete (2010. november 10.) az új személygépkocsik nyilvántartásba vett adatainak a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 293., 2010.11.11., 15. o.).

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”:
az I. melléklettel összhangban meghatározott és a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátások;
2. „mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”:
a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével összhangban, fizikai járművizsgálatok révén meghatározott (szakaszonkénti és vegyes) szén-dioxid-kibocsátások;
3. „WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”:
az (EU) 2017/... rendelet XXI. mellékletében előírt vizsgálati eljárással összhangban meghatározott (vegyes) szén-dioxid-kibocsátások;
4. „WLTP szerinti interpolációs család”:
az (EU) 2017/... rendelet XXI. mellékletének 5.6. pontjával összhangban meghatározott interpolációs család;
5. „megfeleltetési eszköz”:
az I. melléklet 2. pontjában említett szimulációs modell.

3. cikk

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátások meghatározása a célértéknek való megfeleléshez a 2017-től 2020-ig terjedő időszakban

- (1) A 2017–2020. naptári évek vonatkozásában a gyártó átlagos fajlagos kibocsátásait a következő (vegyes) szén-dioxid-tömegkibocsátási értékekkel kell meghatározni:
- a) az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerint típusjóváagyásban részesített, M1 kategóriájú személygépkocsik tekintetében az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek;
 - b) a 692/2008/EK rendelet XII. melléklete szerint már típusjóváagyásban részesített, M1 kategóriájú személygépkocsik meglévő típusai tekintetében a 2017. naptári évben és 2018. augusztus 31-ig a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek, 2018. szeptember 1-jétől 2020. december 31-ig pedig az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek;
 - c) a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 27. cikkében említett, kifutó sorozatú járművek tekintetében a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek.
- (2) Azok a gyártók, amelyeknek a 2017–2020. naptári években 1 000-nél több, de 10 000-nél kevesebb új személygépkocsiját veszik nyilvántartásba az Unióban, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket és a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket egyaránt alkalmazhatják.

4. cikk

Az átlagos fajlagos kibocsátások meghatározása a WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek alapján

- (1) 2018. január 1-jétől minden új, nyilvántartásba vett jármű esetében nyomon kell követni a megfelelőségi nyilatkozat 49.4. pontjában rögzített (vegyes vagy adott esetben súlyozott és vegyes) WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátásokat.
- (2) A WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeken alapuló átlagos fajlagos kibocsátásokat minden gyártó esetében 2018. január 1-jétől kezdve meg kell határozni.

2021. január 1-jétől a szóban forgó átlagos fajlagos kibocsátások segítségével kell megállapítani, hogy a gyártó megfelel-e rá vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéknek.

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

5. cikk

A 443/2009/EK rendelet 5a. cikkének alkalmazása (extra kibocsátási egységek)

Ha egy új személygépkocsi mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéke kevesebb, mint 50 g CO₂/km, a gyártónak a 443/2009/EK rendelet 5a. cikkének alkalmazásában 2022. december 31-ig rögzítenie kell ezt az értéket az érintett járművek megfeleléségi nyilatkozatában.

2021. január 1-jétől

- a) a szóban forgó járművek fajlagos kibocsátásait az említett rendelet 5a. cikkének megfelelően kell kiszámítani, a szóban forgó járművek WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékei alapján;
- b) az említett rendelet 5a. cikkében meghatározott 7,5 g CO₂/km felső korlátot a következők szerint kell figyelembe venni:

$$Cap_{n,r} = \left(\frac{7,5 - SC_{n2020}}{7,5} \right)$$

$$Cap_w = Cap_{n,r} \cdot \left(\frac{SC_{w2020} \cdot 7,5}{SC_{n2020}} \right)$$

ahol:

$Cap_{n,r}$ az NEDC-eljárás szerint a felső korlát 2020-ban fennmaradó részének aránya;

SC_{n2020} az NEDC-eljárás szerint 2020-ban megszerzett extra kibocsátási egységek;

SC_{w2020} a WLTP-eljárás szerint 2020-ban megszerzett extra kibocsátási egységek;

Cap_w az extra kibocsátási egységekre vonatkozó felső korlát fennmaradó része, amelyet 2021-ben és 2022-ben az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni.

6. cikk

A 443/2009/EK rendelet 12. cikkének alkalmazása (ökoinnováció)

(1) 2021. január 1-jétől a gyártó átlagos fajlagos kibocsátásainak kiszámításakor a 443/2009/EK rendelet 12. cikkének értelmében vett ökoinnovációk révén elért olyan szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést lehet csak figyelembe venni, amelyre nem vonatkozik az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletében meghatározott vizsgálati eljárás.

(2) A gyártó ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért összes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentését a következő naptári években a következőképpen kell kiigazítani:

$$a) \quad 2021\text{-ben: } \check{O}I \text{ csökkentés}_{kiigazított 2021} = WLTP_{\check{O}I \text{ csökkentés } 2021} \cdot 1,9$$

$$b) \quad 2022\text{-ben: } \check{O}I \text{ csökkentés}_{kiigazított 2022} = WLTP_{\check{O}I \text{ csökkentés } 2022} \cdot 1,7$$

$$c) \quad 2023\text{-ban: } \check{O}I \text{ csökkentés}_{kiigazított 2023} = WLTP_{\check{O}I \text{ csökkentés } 2023} \cdot 1,5$$

ahol:

$\check{O}I \text{ csökkentés}_{kiigazított 20xx}$ az adott évben elért ökoinnovációs csökkentések, amelyeket az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni;

WLTP_{ÖI} csökkentés 20xx az adott évben elért ökoinnovációs csökkentések, amelyeket a WLTP alapján meghatároznak és a megfelelőségi nyilatkozatban rögzítenek;

A 2024. naptári évtől az ökoinnovációs csökkentéseket kiigazítások nélkül kell az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe venni.

7. cikk

Az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek meghatározása és korrekciója az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításához

(1) A 2017. naptári évtől a 2020. naptári évig bezárólag a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásait az I. melléklet 4. pontjában megállapított eljárással összhangban meghatározott, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékekkel kell kiszámítani, kivéve akkor, ha a 3. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontja vagy (2) bekezdése alkalmazandó.

(2) Amennyiben egy WLTP szerinti interpolációs család esetében az I. melléklet 3.2.8. pontjával összhangban meghatározott „De” eltérési tényező értéke meghaladja a 0,04-ot, vagy ha az említett pont szerint meghatározott ellenőrzési tényező „1”, akkor a szóban forgó interpolációs családeért felelős gyártó átlagos fajlagos, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeit meg kell szorozni a következő korrekciós tényezővel:

$$\text{Korrekciós tényező} = 1 + \frac{\sum_{i=1}^N De_i \cdot r_i}{\sum_{i=1}^N \delta_{3,i} \cdot r_i}$$

ahol:

De_i az I. melléklet 3.2.8. pontja szerint meghatározott érték;

r_i az évente nyilvántartásba vett, az érintett i WLTP szerinti interpolációs családhoz tartozó járművek száma;

$\delta_{3,i}$ 0, ha De_i hiányzik, máskülönben 1;

N azon WLTP szerinti interpolációs családok száma, amelyekért a gyártó felelős.

8. cikk

Az 1014/2010/EU rendelet módosításai

Az 1014/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) valamennyi gépjármű vonatkozásában az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I. mellékletének 3.2.8. pontjával összhangban meghatározott »De« eltérési tényező és ellenőrzési tényező;

(*) A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175, 7.7.2017, 679 o.);

b) a szöveg a következő harmadik bekezdéssel egészül ki:

„A 443/2009/EK rendelet II. mellékletében említett részletes adatok ellenére a tagállamoknak a 2017. december 31-ig nyomon követett adatok tekintetében, a már előírt paramétereken kívül csak a »De« eltérési tényezőt és az ellenőrzési tényezőt kell jelenteniük. 2018. január 1-jétől a II. mellékletben meghatározott összes részletes nyomonkövetési adatot nyomon kell követni, és jelenteni kell.”.

2. A 6. cikket el kell hagyni.
3. A szöveg a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

Az előzetes adategyüttes elkészítése

(1) A gyártónak a 443/2009/EK rendelet 8. cikke (4) bekezdésének második albekezdésével összhangban megküldendő ideiglenes adategyüttesnek tartalmaznia kell mindazon rekordokat, amelyek a gyártó neve és 2018. január 1-jétől a jármű-azonosító szám alapján a gyártónak tulajdoníthatók.

A 443/2009/EK rendelet 8. cikke (4) bekezdésének első albekezdésében említett központi adatnyilvántartás nem tartalmazhat adatot jármű-azonosító számokra vonatkozóan.

(2) A jármű-azonosító számok feldolgozása nem foglalhatja magában a jármű-azonosító számokkal összekapcsolható személyes adatok és a jármű-azonosító számok személyes adatokkal való összekapcsolására alkalmas más adatok feldolgozását.”.

4. Az I. melléklet helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

9. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2017. június 2-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet az egyedi M1 kategóriájú járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek meghatározására szolgáló módszertant határozza meg.

2. WLTP SZERINTI INTERPOLÁCIÓS CSALÁD NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKÉNEK MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Megfeleltetési eszköz**

A típusjóváahagyó hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a 3. pont alkalmazásában referenciaként használt NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket szimulációk révén határozzák meg, az e mellékletben foglalt rendelkezésekkel összhangban.

A Bizottságnak ehhez szimulációs eszközt (a továbbiakban: megfeleltetési eszköz) kell biztosítania letölthető, végrehajtható szoftver formájában. A Bizottságnak továbbá iránymutatást kell nyújtania arra vonatkozóan, hogy a megfeleltetési eszköz képes-e szimulálni a fejlett technológiákat alkalmazó járműveket, és szükség esetén fizikai mérések alkalmazását kell javasolnia a szimulációk helyett.

2.1.1. *Hozzáférés a megfeleltetési eszközhöz*

A megfeleltetési eszközt a típusjóváahagyó hatóság vagy adott esetben a műszaki szolgálat számítógépére kell telepíteni az alábbi weboldalon megadott utasításokat követve:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/documentation_hu.htm]

A típusjóváahagyó hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a megfeleltetési eszközt az e rendeletben foglalt követelményeknek és a felhasználói kézikönyvben ⁽¹⁾ meghatározott utasításoknak megfelelően működtessék.

A Bizottságnak kérésre támogatást kell nyújtania a jóváahagyó hatóságok és a műszaki szolgálatok számára, amelyek e rendelet alkalmazásában használják a megfeleltetési eszközt. A támogatás iránti kéréseket a következő funkcionális elektronikus postafiókba kell küldeni:

co2mpas@jrc.ec.europa.eu ⁽²⁾

A megfeleltetési eszközt más felhasználók számára is hozzáférhetővé kell tenni, azonban e felhasználók támogatást csak a rendelkezésre álló erőforrások keretein belül kaphatnak.

2.1.2. *A megfeleltetési eszköz eredményeinek elektronikus aláírással és bélyegzővel való ellátása*

A Bizottság kérésre elektronikus aláírókulcsot bocsát a típusjóváahagyó hatóság vagy adott esetben a műszaki szolgálat rendelkezésére a megfeleltetési eszköz eredményeit tartalmazó eredeti fájl 3.1. pontban említett elektronikus aláírással és bélyegzővel való ellátásához. A kérést, amelynek tartalmaznia kell a megfeleltetési eszköz eredményének végrehajtásáért felelős személy nevét és elérhetőségét (postai cím, e-mail cím, telefonszám), a következő funkcionális elektronikus postafiókba kell küldeni:

EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

2.1.3. *A megfeleltetési eszköz éves frissítése*

A megfeleltetési eszköz teljesítményét folyamatosan felül kell vizsgálni, figyelembe véve különösen a 2.1.2. pontban említett kapcsolattartó személyek által adott információkat. A Bizottság adott esetben elkészíti az eszköz új verzióját, amelyet minden évben szeptember 1-jén kell kiadni. Az új verzió nem érinti a korábbi verziókkal kapott eredmények érvényességét.

Az új verzió a kiadás napjától alkalmazható az e melléklet 3. pontjában meghatározott eljárás alkalmazásában. A típusjóváahagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat jóváhagyásával azonban a megfeleltetési eszköz előző verzióját az új verzió kiadását követő legfeljebb két hónapon keresztül tovább lehet használni.

A megfeleltetési eszköz eredményeit tartalmazó, elektronikus aláírással ellátott jelentésben fel kell tüntetni a megfeleltetési eszköznek a jóváahagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat által alkalmazott verzióját, valamint annak a számítógépnek az operációs rendszerét, amelyen a megfeleltetési eszközt futtatták.

⁽¹⁾ <https://co2mpas.io/>

⁽²⁾ 2017. augusztus 1-je után: jrc-co2mpas@ec.europa.eu

Amennyiben az új verzió alkalmazása szükségessé teszi az e rendeletben meghatározott rendelkezések kiigazítását, az új verzió kiadására mindaddig nem kerül sor, amíg a rendeletet ennek megfelelően nem módosították.

2.1.4. A megfeleltetési eszköz ad hoc jellegű kiigazításai

A 2.1.3. pont ellenére a megfeleltetési eszköznek a 3. pontban meghatározott eljárás alkalmazásában bekövetkező súlyos működési hibája esetén az eszköz új verzióját a lehető leghamarabb el kell készíteni és ki kell adni a működési hiba észlelését követően. Az új verzió, amelyet a kiadás napjától kell alkalmazni, nem érinti a korábbi verziókkal kapott eredmények érvényességét.

Amennyiben az új verzió alkalmazása szükségessé teszi az e rendeletben meghatározott rendelkezések kiigazítását, az új verzió kiadására mindaddig nem kerül sor, amíg a rendeletet ennek megfelelően nem módosították.

2.2. A szimulációs modell bemeneti adatainak meghatározásához felhasználandó, WLTP szerinti vizsgálati eredmények meghatározása

A megfeleltetési eszközzel végzett szimulációkhoz a bemeneti adatokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 4.2.1. pontjával összhangban meghatározott H járműre és adott esetben L járműre vonatkozó, WLTP szerinti vizsgálati eredményekből kell venni. Amennyiben a szóban forgó rendelet XXI. mellékletének A6/2. táblázatával összhangban több, WLTP szerinti típusjóváahagyási vizsgálatot végeznek H vagy L járművön, a bemeneti adatok meghatározásához a következő vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni:

- a) abban az esetben, ha két típusjóváahagyási vizsgálatot végeznek, a legnagyobb szén-dioxid-kibocsátási értékekről tanúskodó vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni;
- b) abban az esetben, ha három típusjóváahagyási vizsgálatot végeznek, a medián szén-dioxid-kibocsátási értékekről tanúskodó vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni.

2.3. A megfeleltetési eszköz bemeneti adatainak és működési feltételeinek meghatározása

A megfeleltetési eszközzel végzett szimulációknál a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett vizsgálati feltételeket kell figyelembe venni az e melléklet 2.3.1–2.3.7. pontjában előírt pontosításokkal együtt.

A 3. pontban említett fizikai járműméréseket a szóban forgó rendeletben említett feltételekkel, az e mellékletben megadott pontosításokkal, és adott esetben a 2.4. pontban meghatározott bemeneti adatokkal kell elvégezni.

2.3.1. A jármű NEDC szerinti tehetetlenségének meghatározása

A H és az L vizsgálati jármű NEDC szerinti referenciatömegét a következőképpen kell meghatározni:

$$RM_{n,L} = (MRO_L - 75 + 100)[\text{kg}]$$

$$RM_{n,H} = (MRO_H - 75 + 100)[\text{kg}]$$

ahol:

MRO: a H, illetve az L vizsgálati járműnek a 443/2009/EK bizottsági rendelet 3. cikkének d) pontjában meghatározott menetkész tömege.

A szimulációkhoz bemeneti adatként használandó referenciatömeg a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott tehetetlenségi érték, amely egyenértékű az e pontnak megfelelően meghatározott RM referenciatömeggel, és amelyet $TM_{n,L}$ -l és $TM_{n,H}$ -val kell jelölni.

2.3.2. Az előkondicionálás hatásának meghatározása

A görgős fékpadnak a típusjóváahagyási vizsgálat végrehajtásához történő előkészítése során a járművet elő kell kondicionálni annak érdekében, hogy a kigurulási vizsgálat során alkalmazott körülményekhez hasonló feltételek alakuljanak ki. A WLTP-vizsgálat során alkalmazott előkezelési eljárás eltér az NEDC céljára alkalmazott eljárástól, ezért a jármű azonos kigurulási menetellenállás mellett nagyobb erőnek van kitéve a WLTP során. Ezt a különbséget 6 Newtonban kell megállapítani, és ezt az értéket kell használni az NEDC szerinti kigurulási menetellenállásnak a 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításához.

2.3.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3.1.1. szakaszában említett környezeti feltételek

A megfeleltetési eszköz alkalmazásában a vizsgálati kamra hőmérsékletét 25 °C-ra kell beállítani.

A vizsgálati kamra hőmérsékletét a 3. pont szerinti fizikai járműmérés esetében is 25 °C-ra kell beállítani. A gyártó kérésére azonban a vizsgálati kamra hőmérsékletét a fizikai méréshez 20 °C és 25 °C közötti értékre is be lehet állítani.

2.3.4. Az akkumulátor kezdeti töltöttségi szintjének meghatározása

A megfeleltetési eszközzel végzett vizsgálat céljából az akkumulátor kezdeti töltöttségi szintjét legalább 99 %-ra kell beállítani. Fizikai járművizsgálatra ugyanez vonatkozik.

2.3.5. Az abroncsnyomásra vonatkozó előírások különbségének meghatározása

A WLTP szerint a jármű vizsgálati tömegéhez tartozó legkisebb abroncsnyomást kell alkalmazni, míg az NEDC-ben nincs ilyen meghatározva. Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításánál figyelembe veendő abroncsnyomás meghatározásához az abroncsnyomásnak – a jármű tengelyeire előírt eltérő abroncsnyomásokat figyelembe véve – a jármű NEDC szerinti referenciatömegéhez tartozó, az egyes tengelyeken a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legkisebb és legnagyobb abroncsnyomás átlagát kell átlagolni a két tengely között. A számítást a H és az L jármű esetében a következő képletek szerint kell elvégezni:

$$\text{A H jármű esetében: } P_{\text{avg,H}} = \left(\frac{P_{\text{max,H}} + P_{\text{min,H}}}{2} \right)$$

$$\text{Az L jármű esetében: } P_{\text{avg,L}} = \left(\frac{P_{\text{max,L}} + P_{\text{min,L}}}{2} \right)$$

ahol:

P_{max} , a két tengelyen a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legnagyobb abroncsnyomások átlaga;

P_{min} , a két tengelyen a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legkisebb abroncsnyomások átlaga.

A járműre gyakorolt ellenállást illetően ennek megfelelő hatást a következő képletek segítségével kell kiszámítani a H és az L járműre vonatkozóan:

$$TP_H = \left(\frac{P_{\text{avg,H}}}{P_{\text{min,H}}} \right)^{-0,4}$$

$$TP_L = \left(\frac{P_{\text{avg,L}}}{P_{\text{min,L}}} \right)^{-0,4}$$

2.3.6. A futófelület bordázata mélységének meghatározása

A futófelület bordázatának megengedett legkisebb mélysége a WLTP-vizsgálathoz az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 4.2.2.2. pontja szerint a névleges érték 80 %-a, az NEDC-vizsgálathoz pedig a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. melléklete 7. függelékének 4.2. pontja értelmében a névleges érték 50 %-a. Ez a futófelület bordázatának mélységét tekintve átlagosan 2 mm eltérést eredményez a két eljárás között. A járműre gyakorolt ellenállást illetően ennek megfelelő hatást az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításához a következő képletek segítségével kell meghatározni a H és az L járműre vonatkozóan:

$$TTD_H = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,H} \cdot 9,81}{1\,000} \right)$$

$$TTD_L = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,L} \cdot 9,81}{1\,000} \right)$$

ahol:

$RM_{n,H}$ és $RM_{n,L}$ a H és az L járműnek a 2.3.1. pont szerint meghatározott referenciatömege.

2.3.7. A forgó részek tehetetlenségének meghatározása

A megfeleltetési eszköz alkalmazásában:

A WLTP-vizsgálat szimulációja során négy forgó kereket kell figyelembe venni, míg az NEDC-vizsgálatok során csak kettőt. Ennek a járműre gyakorolt erőkre kifejtett hatását a 2.3.8.1.1. pont a) 3. alpontjában meghatározott képleteknek megfelelően kell figyelembe venni.

A megfeleltetési eszközben a gyorsulásnak és a lassulásnak az NEDC-szimulációhoz történő kiszámításához csak két forgó kerék tehetetlenségét kell figyelembe venni.

A fizikai vizsgálat alkalmazásában:

A WLTP keretében végzett kigurulási vizsgálatához történő beállítás során a kigurulási időket a vonatkozó vizsgálati tömeget és a forgó tömeg hatását (az MRO és 25 kg összegének 3 %-a) figyelembe véve kell átalakítani erőkké, és fordítva. Az NEDC keretében végzett kigurulási vizsgálatához történő beállítás során a kigurulási időket a forgó tömeg hatását figyelmen kívül hagyva (csak a 2.3.1. pontban kiszámított, NEDC szerinti tehetetlenséget alkalmazva) kell átalakítani erőkké, és fordítva.

2.3.8. Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás meghatározása

2.3.8.1. Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. al mellékletének 1–4. és 6. pontjával összhangban meghatározott kigurulási menetellenállás esetében

2.3.8.1.1. A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók meghatározása

a) A H járműre vonatkozó, Newtonban (N) kifejezett $F_{0n,H}$ kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

1. Az eltérő tehetetlenség hatása:

$$F_{0n,H}^1 = F_{0w,H} \cdot \left(\frac{RM_{n,H}}{TM_{w,H}} \right)$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.1. pontban meghatározott tényezőkkel, kivéve a következőket:

$F_{0w,H}$ a H jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_0 kigurulási menetellenállási együttható; a $TM_{w,H}$ a H jármű WLTP-vizsgálatához használt vizsgálati tömeg.

2. Az eltérő abroncsnyomás hatása:

$$F_{0n,H}^2 = F_{0n,H}^1 \cdot TP_H$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.5. pontban meghatározott tényezőkkel.

3. A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F_{0n,H}^3 = F_{0n,H}^2 \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{0n,H}^3 = F_{0n,H}^2 \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

4. A futófelület bordázata eltérő mélységének hatása:

$$F_{0n,H}^4 = F_{0n,H}^3 - TTD_H$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.6. pontban meghatározott tényezőkkel.

5. Az előkondicionálás hatása:

$$F_{0n,H} = F_{0n,H}^4 - 6$$

Fizikai járművizsgálat esetén az előkondicionálás hatására vonatkozó korrekciót nem kell alkalmazni.

- b) A H járműre vonatkozó F_{1n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

- c) A H járműre vonatkozó F_{2n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{2n,H} = F_{2w,H}^* \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{2n,H} = F_{2w,H}^* \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

ahol az $F_{2w,L}$ tényező a H jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_2 kigurulási menetellenállási együttható, amelyből az összes nem kötelező aerodinamikai berendezés hatását kizárták.

2.3.8.1.2. Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók meghatározása

- a) Az L járműre vonatkozó F_{0n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

1. Az eltérő tehetetlenség hatása:

$$F_{0n,L}^1 = F_{0w,L} \cdot \left(\frac{RM_{n,L}}{TM_{w,L}} \right)$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.1. pontban meghatározott tényezőkkel, kivéve az $F_{0w,L}$ -t, amely az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_0 kigurulási menetellenállási együttható, és a $TM_{w,L}$ -t, amely az L jármű WLTP-vizsgálatához használt vizsgálati tömeg.

2. Az eltérő abroncsnyomás hatása:

$$F_{0n,L}^2 = F_{0n,L}^1 \cdot TP_L$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.5. pontban meghatározott tényezőkkel.

3. A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F_{0n,L}^3 = F_{0n,L}^2 \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{0n,L}^3 = F_{0n,L}^2 \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

4. A futófelület bordázata eltérő mélységének hatása:

$$F_{0n,L}^4 = F_{0n,L}^3 - TTD_L$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.6. pontban meghatározott tényezőkkel.

5. Az előkondicionálás hatása:

$$F_{0n,L} = F_{0n,L}^4 - 6$$

Fizikai járművizsgálat esetén az előkondicionálás hatására vonatkozó korrekciót nem kell alkalmazni.

b) Az L járműre vonatkozó F_{1n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

Ahol $F_{1w,L}$ az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_1 kigurulási menetellenállási együttható;

c) Az L járműre vonatkozó F_{2n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{2n,L} = F_{2w,L}^* \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{2n,L} = F_{2w,L}^* \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

ahol az $F_{2w,L}$ tényező az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_2 kigurulási menetellenállási együttható, amelyből az összes nem kötelező aerodinamikai berendezés hatását kizárták.

2.3.8.2. A kigurulási menetellenállások meghatározása abban az esetben, ahol a WLTP-vizsgálat alkalmazásában a kigurulási menetellenállásokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. al mellékletének 5. pontjával összhangban határozták meg

a) Amennyiben egy jármű kigurulási menetellenállását az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. al mellékletének 5.1. pontjával összhangban számították ki, a megfeleltetési eszközzel végzett szimulációkhoz bemeneti adatként használendő, NEDC szerinti kigurulási menetellenállást a következőképpen kell levezetni:

H jármű:

$$F_{0n,H} = T_{0n,H} + (F_{0w,M} - A_{w,M})$$

$$F_{1n,H} = F_{1w,M} - B_{w,M}$$

$$F_{2n,H} = T_{2n,H} + (F_{2w,M} - C_{w,M})$$

L jármű:

$$F_{0n,L} = T_{0n,L} + (F_{0w,M} - A_{w,M})$$

$$F_{1n,L} = F_{1w,M} - B_{w,M}$$

$$F_{2n,L} = T_{2n,L} + (F_{2w,M} - C_{w,M})$$

ahol:

$F_{0n,i}$, $F_{1n,i}$, $F_{2n,i}$ with $i = H,L$, ahol $i = H,L$, a H vagy az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók;

$T_{0n,i}$, $T_{2n,i}$ with $i = H,L$ ahol $i = H,L$ a H vagy az L járműre vonatkozó, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott, NEDC szerinti görgősfékpád-együtthatók;

$A_{W,M}$, $B_{W,M}$, $C_{W,M}$ az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 7. és 8. pontjával összhangban a görgős fékpád előkészítéséhez használt jármű görgősfékpád-együtthatói;

- b) Amennyiben az alapértelmezett kigurulási menetellenállásokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5.2. pontjával összhangban számították ki, az NEDC szerinti kigurulási menetellenállásokat a következőképpen kell kiszámítani:

H jármű:

$$F_{0n,H} = T_{0n,H} + (F_{0w,H} - A_{w,H})$$

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} - B_{w,H}$$

$$F_{2n,H} = T_{2n,H} + (F_{2w,H} - C_{w,H})$$

H jármű:

$$F_{0n,L} = T_{0n,L} + (F_{0w,M} - A_{w,M})$$

$$F_{1n,L} = F_{1w,M} - B_{w,M}$$

$$F_{2n,L} = T_{2n,L} + (F_{2w,M} - C_{w,M})$$

ahol:

$F_{0n,i}$, $F_{1n,i}$, $F_{2n,i}$ with $i = H,L$, a H vagy az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók;

$T_{0n,i}$, $T_{2n,i}$ with $i = H,L$ a H vagy az L járműre vonatkozó, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott, NEDC szerinti görgősfékpád-együtthatók;

$A_{W,i}$, $B_{W,i}$, $C_{W,i}$ with $i = H,L$ $A_{W,i}$, $B_{W,i}$, $C_{W,i}$ ahol $i = H, L$ a H vagy az L járműnek az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 7. és 8. pontjával összhangban a görgős fékpád előkészítéséhez meghatározott görgősfékpád-együtthatói.

2.4. A bemeneti adatok mátrixa

A gyártó a 2.2. pontnak megfelelően minden egyes H és L kategóriájú járműre vonatkozóan meghatározza a bemeneti adatokat, és az 1. táblázatban meghatározott mátrixot kitöltve benyújtja a típusjövahagyó hatóságnak vagy adott esetben a vizsgálat elvégzésére kijelölt műszaki szolgálatnak, a 31., a 32. és a 33. pont (az NEDC szerinti kigurulási menetellenállások) kivételével, amelyeket a típusjövahagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat számít ki a 2.3.8. pontban meghatározott képletek alapján.

A típusjövahagyó hatóságnak vagy műszaki szolgálatnak független módon ellenőriznie és igazolnia kell a gyártó által megadott bemeneti adatok helyességét. Kétség esetén a típusjövahagyó hatóságnak vagy a műszaki szolgálatnak a gyártó által szolgáltatott információktól függetlenül meg kell határozni a megfelelő bemeneti adatokat, vagy adott esetben a 3.2.7. és a 3.2.8. pontnak megfelelően kell eljárnia.

1. táblázat

A megfeleltetési eszköz bemeneti adatainak mátrixa

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
1.	Tüzelőanyag-típus	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.2.1. pontja	Dízel/benzin/LPG/földgáz vagy biometán/etanol (E85)/biodízel
2.	A tüzelőanyag alsó fűtőértéke	kJ/kg	A gyártó és/vagy a műszaki szolgálat nyilatkozata	
3.	A tüzelőanyag szént-tartalma	%	Ugyanaz	A tüzelőanyag szénttartalmának tömeg%-a Pl. 85,5 %
4.	Motortípus		Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.1. pontja	Szikragyújtás vagy kompressziós gyújtás
5.	Hengerűrtartalom	cc	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.3. pontja	
6.	Motor lökete	mm	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.2.2. pontja	
7.	Névleges motorteljesítmény	kW ... min ⁻¹	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.8. pontja	
8.	A motor névleges teljesítményéhez tartozó fordulatszáma	min ⁻¹	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.8. pontja	A motor legnagyobb hasznos teljesítményéhez tartozó fordulatszáma
9.	Magas alapjárat fordulatszám (*)	min ⁻¹	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.6.1. pontja	
10.	Legnagyobb hasznos nyomaték (*)	Nm ... min ⁻¹ fordulatszámon	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.10. pontja	
11.	T1 ábra szerinti fordulatszám (*)	fordulat/perc	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almeléklete	Tömb
12.	T1 ábra szerinti nyomaték (*)	Nm	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almeléklete	Tömb
13.	T1 ábra szerinti teljesítmény (*)	kW	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almeléklete	Tömb

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
14.	A motor alapjárat fordulatszám	fordulat/perc	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. al melléklete	Alapjárat fordulatszám meleg állapotban
15.	A motor alapjárat tüzelőanyag-fogyasztása	g/s	A gyártó nyilatkozata	Alapjárat tüzelőanyag-fogyasztás meleg állapotban
16.	Végáttételek	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.6. pontja	Végáttétel
17.	Abroncs kódja (**)	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 6. pontja	A WLTP-vizsgálathoz használt abroncsok abroncskódja (pl. P195/55R1685H)
18.	Sebességváltó típusa	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.5. pontja	automata/kézi/CVT
19.	Nyomatékváltó	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen; A jármű alkalmaz nyomatékváltót?
20.	Tüzelőanyag-megtakarító eszköz automata sebességváltóhoz	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen Ha ennek 1 az értéke, akkor a megfeleltetési eszköz állandó sebességen történő vezetésnél magasabb sebességfokozatot alkalmazhat, mint tranzien্স körülmények között.
21.	Vezetési üzemmód	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 5. al mellékletének 2.3.1. pontja	Kétkerék meghajtás, négykerék meghajtás.
22.	A start-stop funkció aktivitási ideje	sec	A gyártó nyilatkozata	A start-stop funkció aktivitási ideje a vizsgálat kezdete óta
23.	A generátor névleges feszültsége	V	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.4.4.5. pontja	
24.	Akkumulátorkapacitás	Ah	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.4.4.5. pontja	

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
25.	A WLTP-vizsgálat kiindulási környezeti hőmérséklete	°C		Alapértelmezett érték = 23 °C WLTP-vizsgálati mérés
26.	A generátor legnagyobb teljesítménye	kW	A gyártó nyilatkozata	
27.	A generátor hatékonysága	—	A gyártó nyilatkozata	Az alapértelmezett érték = 0,67
28.	Áttételi viszonyszámok	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.6. pontja	Tömb: 1. sebességfokozat viszonyszáma, 2. sebességfokozat viszonyszáma stb.
29.	A jármű sebességének a motor fordulatszámához viszonyított aránya (**)	(km/h)/(fordulat/perc)	A gyártó nyilatkozata	Tömb: [az állandó sebesség és a fordulatszám viszonyszáma az 1. sebességfokozatban, az állandó sebesség és a fordulatszám viszonyszáma a 2. sebességfokozatban, ...]; A sebességváltó áttételeinek alternatívája
30.	A jármű NEDC szerinti tehetetlensége	kg	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 2.6. pontja	E melléklet 2.3.1. pontjával összhangban kell meghatározni.
31.	F0 NEDC	N	E melléklet 2.3.8. pontja A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a műszaki szolgálatnak kell kitöltenie	F0 kigurulási menetellenállási együttható
32.	F1 NEDC	N/(km/h)	Ugyanaz	F1 kigurulási menetellenállási együttható
33.	F2 NEDC	N/(km/h) ²	Ugyanaz	F2 kigurulási menetellenállási együttható
34.	Vizsgálati tömeg [WLTP]	kg	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3. függelékében található adatközlő lap függelékének 2.4.6. pontja	nincs korrekció a forgó részek miatt
35.	F0 WLTP	N	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3. függelékében található adatközlő lap függelékének 2.4.8. pontja	F0 kigurulási menetellenállási együttható
36.	F1 WLTP	N/(km/h)	Ugyanaz	F1 kigurulási menetellenállási együttható
37.	F2 WLTP	N/(km/h) ²	Ugyanaz	F2 kigurulási menetellenállási együttható

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
38.	WLTP CO ₂ -érték az 1. szakaszban	g CO ₂ /km	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 8a. függelékében található vizsgálati jegyzőkönyv 2.1.1. pontja	Alacsony sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
39.	WLTP CO ₂ -érték a 2. szakaszban	g CO ₂ /km	Ugyanaz	Közepes sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
40.	WLTP CO ₂ -érték a 3. szakaszban	g CO ₂ /km	Ugyanaz	Nagy sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
41.	WLTP CO ₂ -érték a 4. szakaszban	g CO ₂ /km	Ugyanaz	Rendkívül nagy sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
42.	Turbófeltöltő vagy töltőkompresszor	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű bármilyen töltőrendszerrel?
43.	Start-stop	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű start-stop rendszerrel?
44.	Fékeenergia-visszanyerés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Alkalmaz-e a jármű energia-visszatápláló technológiákat?
45.	Állítható szelepvezérlő rendszer	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a motor állítható szelepvezérlő rendszerrel?
46.	Hőgazdálkodás	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Alkalmaz-e a jármű olyan technológiákat, amelyek aktívan befolyásolják a sebességváltó hőmérsékletét?
47.	Közvetlen befecskendezés/szívótorokbefecskendezés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = PFI 1 = DI
48.	Szegénykeverékes égés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Alkalmaz-e a motor szegénykeverékes égést?
49.	Hengerdeaktiválás	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a motor hengerdeaktiváló rendszerrel?

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
50.	Kipufogógáz-visszavezetés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű külső kipufogógáz-visszavezető rendszerrel?
51.	Részecskeszűrő	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű részecskeszűrővel?
52.	Szelektív katalitikus redukció (SCR)	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű SCR-rendszerrel?
53.	Szegénykeverékes NOx-csapda	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű szegénykeverékes NOx-csapdával?
54.	WLTP időtartama	sec	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz
55.	WLTP szerinti sebesség (elméleti)	km/h	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 1. al mellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h. Ha nincs külön megadva, akkor az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 1. al mellékletének 6. pontjában és különösen az A1/7–A1/9., az A1/11. és az A1/12. táblázatban meghatározott sebességprofil alkalmazandó
56.	WLTP szerinti sebesség (tényleges)	km/h	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h.
57.	WLTP szerinti sebességfokozat (elméleti)	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. al mellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz. Ha nincs megadva, akkor a megfeleltetési eszköz számítását kell alkalmazni.
58.	WLTP szerinti motorfordulatszám	fordulat/perc	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: 1 Hz, 10 fordulat/perces felbontás az OBD-től
59.	WLTP szerinti hűtőközeg-hőmérséklet	°C	Ugyanaz	Tömb: az OBD adatai, 1 Hz, 0,5 °C-os felbontás
60.	WLTP során alkalmazott generátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 2. függelékében az alacsony feszültségű akkumulátor áramerősségére vonatkozóan szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpadal összehangolt külső mérőeszköz
61.	WLTP során alkalmazott, alacsony feszültségű akkumulátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 2. függelékében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpadal összehangolt külső mérőeszköz

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
62.	WLTP szerinti számított terhelés	—	A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: az OBD adatai, legalább 1 Hz (nagyobb gyakoriság lehetséges, 1 % felbontás) WLTP-vizsgálati mérési eredmény
63.	WLTP előkondicionálás időtartama	sec	Előkondicionálási vizsgálati mérés, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 1.2.6. pontja	Tömb: Az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz
64.	WLTP előkondicionálás sebessége	km/h	Ugyanaz	Tömb: Az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h.
65.	WLTP előkondicionálás során alkalmazott generátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al melléklete 2. függelékének 2.1. pontjában az alacsony feszültségű akkumulátor áramerősségére vonatkozóan meghatározott módszertan szerint mérendő	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpadal összehangolt külső mérőeszköz
66.	WLTP előkondicionálás során alkalmazott, alacsony feszültségű akkumulátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 2. függelékében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpadal összehangolt külső mérőeszköz

(*) Vagy a normál alapijárat fordulatszám, a magas alapijárat fordulatszám és a legnagyobb hasznos nyomaték, vagy a T1 ábra szerinti fordulatszám, nyomaték és teljesítmény szükséges (a sebességváltáshoz).

(**) Vagy az abroncs méretei, vagy a sebesség-fordulatszám arány szükséges (a sebességváltáshoz).

3. A H ÉS AZ L JÁRMŰ NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSI ÉRTÉKEINEK MEGHATÁROZÁSA

3.1. A H és az L jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékeinek, szakaszspecifikus értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztási értékeinek meghatározása

A típusjóváhagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy egy WLTP szerinti interpolációs család H járműve és adott esetben L járműve NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékének, valamint szakaszspecifikus értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása a 3.1.2. és a 3.1.3. ponttal összhangban történjen.

Abban az esetben, ha a H és az L járműre vonatkozóan a 2.3.8. ponttal összhangban kiszámított NEDC szerinti kigurulási menetellenállások megegyeznek, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket csak a H járműre vonatkozóan kell meghatározni.

3.1.1. A megfeleltetési eszköz bemeneti és kimeneti adatai

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a kijelölt műszaki szolgálatnak biztosítania kell, hogy a megfeleltetési eszköz bemeneti adatállománya teljes legyen. A megfeleltetési eszközön végzett, befejezett vizsgálati menetet követően a 2.1.1. pont szerint kijelölt személynek digitális aláírással kell ellátnia a következőket:

- az eredeti megfeleltetési jelentés;
- az összefoglaló szövegfájl.

Az a) pontban említett eredeti megfeleltetési jelentésnek tartalmaznia kell a felhasznált bemeneti adatokat, a megfeleltetés végrehajtásának eredményeként létrejött kimeneti adatokat, a gyártó által megadott értéket és adott esetben a fizikai járművizsgálatok eredményét. A b) pontban említett összefoglaló szövegfájl tartalmaznia kell a gyártó által megadott értéket, a megfeleltetési eszközökből kapott szén-dioxid-kibocsátási értéket, valamint a vonatkozó azonosítókat, mint például az érintett interpolációs család kódja.

3.1.2. A H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték

A megfeleltetési eszközzel végre kell hajtani a következő szimulációs vizsgálatokat a 3.1.1. pontban említett, megfelelő bemeneti adatállománnyal:

a) H jármű WLTP-vizsgálata;

b) H jármű NEDC-vizsgálata.

A H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket a következőképpen kell meghatározni:

$$CO_{2,H} = (WLTP_{ACGcorr,H} + RCB_{corr,H} - DE_{c,H}) \cdot K_{i,H}$$

ahol:

$CO_{2,H}$ a H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték;

$WLTP_{ACGcorr,H}$ a 2.2. pontban említett vizsgálatok eredményeként kapott, a H járműre vonatkozó, WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek átlaga, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 2. függelékében megállapított eljárásnak megfelelően az REESS töltési egyensúlyára (RCB) korrigálva. Az RCB-re vonatkozó korrekciót abban az esetben kell alkalmazni, ha az RCB negatív (ami az REESS kisütésének felel meg), vagy pozitív (ami az REESS töltésének felel meg), valamint abban az esetben, ha az adott függelékben az A6.App2/2. táblázatban megállapított c korrekciós feltétel kisebb, mint az adott táblázat szerinti vonatkozó értéke;

$RCB_{corr,H}$ a gCO_2/km -ben kifejezett, a bemeneti adat meghatározása céljából a 2.2. pont szerint kiválasztott H járművön végzett WLTP-vizsgálat során a CO_2 -érték RCB-re vonatkozó, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 2. függelékében megállapított eljárásnak megfelelően arra az esetre kiszámított korrekciója, ha az RCB negatív (ami az REESS kisütésének felel meg), vagy pozitív (ami az REESS töltésének felel meg);

$DE_{c,H}$ a H járműre vonatkozó, az a) pontban említett WLTP-vizsgálati eredmény és a b) pontban említett NEDC-vizsgálati eredmény közötti különbség;

$K_{i,H}$ a H járműre vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 1. függelékével összhangban meghatározott érték.

3.1.3. Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték

A következő szimulációkat adott esetben el kell végezni a megfeleltetési eszköz és a 2.4. pontban említett mátrixban rögzített releváns bemeneti adatok felhasználásával:

a) L jármű WLTP-vizsgálata;

b) L jármű NEDC-vizsgálata.

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket a következőképpen kell meghatározni:

$$CO_{2,L} = (WLTP_{ACGcorr,L} + RCB_{corr,L} - DE_{c,L}) \cdot K_{i,L}$$

ahol:

$CO_{2,L}$ az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték;

$WLTP_{ACGcorr,L}$ a 2.2. pontban említett vizsgálatok eredményeként kapott, az L járműre vonatkozó, WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek átlaga, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 2. függelékében megállapított eljárásnak megfelelően az REESS töltési egyensúlyára (RCB) korrigálva; Az RCB-re vonatkozó korrekciót abban az esetben kell alkalmazni, ha az RCB negatív (ami az REESS kisütésének felel meg), vagy pozitív (ami az REESS töltésének felel meg), valamint abban az esetben, ha az adott függelékben a A6.App2/2. táblázatban megállapított c korrekciós feltétel kisebb, mint az adott táblázat szerint vonatkozó értéke;

$RCB_{corr,L}$	a gCO_2/km -ban kifejezett, a bemeneti adat meghatározása céljából a 2.2. pont szerint kiválasztott L járművön végzett WLTP-vizsgálat során a CO_2 érték RCB-re vonatkozó, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 2. függelékében megállapított eljárásnak megfelelően, arra az esetre kiszámított korrekciója, ha az RCB negatív (ami az REESS kisütésének felel meg), vagy pozitív (ami az REESS töltésének felel meg);
$DE_{c,L}$	az L járműre vonatkozó, az a) pontban említett WLTP-vizsgálati eredmény és a b) pontban említett NEDC-vizsgálati eredmény közötti különbség;
$K_{i,L}$	az L járműre vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 1. függelékével összhangban meghatározott érték.

3.2. A H és az L járműre vonatkozóan meghatározott NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékek értelmezése

A gyártónak minden egyes WLTP szerinti interpolációs család esetében be kell jelentenie a jóváhagyó hatósághoz a H járműre és adott esetben az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti vegyes CO_2 -kibocsátási értéket. A típusjóváhagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy a H járműre és adott esetben L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékek meghatározása a 3.1.2. és a 3.1.3. ponttal, a járművek vonatkozó referenciaértékeinek értelmezése pedig a 3.2.1–3.2.5. ponttal összhangban történjen.

- 3.2.1. A 4. pontban meghatározott számításokhoz a H vagy az L vizsgálati jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeként a gyártó által megadott értéket kell használni, amennyiben az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték nem haladja meg ezt az értéket 4 %-nál nagyobb mértékben. Nincs arra vonatkozó korlátozás, hogy a referenciaérték mennyivel lehet alacsonyabb.
- 3.2.2. Ha az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, a 4. pontban meghatározott, a H vagy az L vizsgálati járműre vonatkozó számításokhoz a referenciaérték alkalmazható, vagy a gyártó kérheti, hogy a típusjóváhagyó hatóság felelőssége mellett végezzenek fizikai mérést a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett eljárás szerint, figyelembe véve az e melléklet 2. pontjában meghatározott pontosításokat.
- 3.2.3. Ha a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés K_i tényezővel megszorított eredménye nem haladja meg a gyártó által megadott értéket 4 %-nál nagyobb mértékben, akkor a 4. pontban meghatározott számításokhoz a gyártó által megadott értéket kell használni.
- 3.2.4. Ha a fizikai mérés K_i tényezővel megszorított eredménye 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, ugyanazon a járművön másik fizikai mérést kell elvégezni, és az eredményeket meg kell szorozni a K_i tényezővel. Ha e két mérés átlaga nem haladja meg a gyártó által megadott értéket 4 %-nál nagyobb mértékben, akkor a 4. pontban meghatározott számításokhoz a gyártó által megadott értéket kell használni.
- 3.2.5. Ha a 3.2.4. pontban említett két mérés átlaga 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, akkor harmadik mérést kell végezni, és az eredményeket meg kell szorozni a K_i tényezővel. A 4. pontban meghatározott számításokhoz a három mérés átlagát kell használni.
- 3.2.6. Amennyiben a H vagy az L vizsgálati jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékének meghatározása a 3.2.1. pont szerint történik, a típusjóváhagyó hatóságnak vagy a kijelölt műszaki szolgálatnak a megfeleltetési eszköz vonatkozó parancsait követve el kell küldenie az aláírt összefoglaló szövegfájlt egy időbélyegszerverre és a következő funkcionális elektronikus postafiókba:

EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

Erre válaszul egy időbélyeggel ellátott választ kell küldeni, amely tartalmaz egy, a megfeleltetési eszköz által kiszámított, az 1–100 tartományba eső, véletlenszerűen generált egész számot. Amennyiben a szám a 91–100 tartományba esik, a járművet ki kell választani, és el kell rajta végezni egy fizikai mérést a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett eljárás szerint, figyelembe véve az e melléklet 2. pontjában meghatározott pontosításokat. A vizsgálati eredményeket a 2007/46/EK irányelv VIII. mellékletének megfelelően dokumentálni kell.

Abban az esetben, ha mind a H, mind az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket a 3.2.1. pont szerint határozzák meg, a fizikai mérésre az L járművet kell kiválasztani, ha a véletlenszerű szám a 91–95 tartományba esik, és a H járművet, ha a véletlenszerű szám a 96–100 tartományba esik.

3.2.7. A 3.2.6. pont ellenére, olyan esetekben, amikor az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket a 3.2.1. pont szerint határozzák meg a típusjóváahagyó hatóság adott esetben a műszaki szolgálat javaslata alapján kérheti, hogy a járművön végezzenek el egy fizikai mérést, amennyiben független szakértelmük alapján alapos indokkal feltételezi, hogy a megadott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték túl alacsony a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékhez képest. A vizsgálati eredményeket a 2007/46/EK irányelv VIII. mellékletének megfelelően dokumentálni kell.

3.2.8. Amennyiben a 3.2.6. vagy a 3.2.7. ponttal összhangban fizikai vizsgálatra kerül sor, a típusjóváahagyó hatóság minden egyes WLTP szerinti interpolációs család tekintetében rögzíti a mért érték és a gyártó által megadott érték közötti, következőképpen meghatározott De relatív eltérést:

$$De = \frac{RTr - DV}{DV}$$

ahol:

RTr a véletlenszerű vizsgálat Ki tényezővel megszorított eredménye;

DV a gyártó által megadott érték.

A De tényezőt rögzíteni kell a típusbizonyítványban és a megfelelési nyilatkozatban.

Amennyiben a típusjóváahagyó hatóság azt állapítja meg, hogy a fizikai vizsgálat eredményei nem erősítik meg a gyártó által megadott bemeneti adatokat és különösen a 2.4. pont 1. táblázatának 20., 22. és 44. pontjában említett adatokat, akkor az ellenőrzési tényezőt 1-nek kell venni, és rögzíteni kell a típusbizonyítványban és a megfelelési nyilatkozatban. Amennyiben a bemeneti adatok megerősítést nyernek, vagy a bemeneti adatok hibája nem a gyártó javát szolgálja, akkor az ellenőrzési tényezőt 0-nak kell venni.

3.3. **A H és az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztási értékeinek kiszámítása**

A típusjóváahagyó hatóságnak vagy adott esetben a műszaki szolgálatnak a 3.3.1–3.3.4. pontnak megfelelően kell meghatározni a H és az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értékeit és tüzelőanyag-fogyasztási értékeit.

3.3.1. *A H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámítása*

$$NEDC CO_{2,p,H} = NEDC CO_{2,p,H,c} \cdot CO_{2,AF,H}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC CO_{2,p,H,c}$ a 3.1.2 pont b) alpontjában említett, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátásvizsgálat p szakaszra vonatkozó eredménye

$NEDC CO_{2,p,H}$ a vonatkozó p szakaszban a H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értéke, gCO₂/km

$CO_{2,AF,H}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.2. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, a H járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.2. *Az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámítása*

Az NEDC szerinti szakaszspecifikus értékeket a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC CO_{2,p,L} = NEDC CO_{2,p,L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC CO_{2,p,L,c}$ a 3.1.3. pont b) alpontjával összhangban meghatározott, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátásvizsgálat p szakaszra vonatkozó eredménye

$NEDC CO_{2,p,L}$ a vonatkozó p szakaszban az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értéke, gCO₂/km

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.3. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.3. A H jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

3.3.3.1. Az NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása

A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC FC_H = NEDC FC_{H,c} \cdot CO_{2,AF,H}$$

ahol:

$NEDC FC_{H,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2 -kibocsátások felhasználásával meghatározott, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC FC_H$ a H jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,H}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.2. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, a H járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.3.2. A H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC FC_{p,H} = NEDC FC_{p,H,c} \cdot CO_{2,AF,H}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC FC_{p,H,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2 -kibocsátások felhasználásával meghatározott, p szakaszra vonatkozó, NEDC szerinti tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC FC_{p,H}$ a vonatkozó p szakaszban a H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,H}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.2. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, a H járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.4. Az L jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

3.3.4.1. Az L jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC FC_L = NEDC FC_{L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

ahol:

$NEDC FC_{L,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.3.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2 -kibocsátások felhasználásával meghatározott, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC FC_L$ az L jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.3. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező;

3.3.4.2. Az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC FC_{p,L} = NEDC FC_{p,L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC FC_{p,L,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2 -kibocsátások felhasználásával meghatározott, p szakaszra vonatkozó, NEDC szerinti tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC FC_{p,L}$ a vonatkozó p szakaszban az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.3. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

4. AZ M1 KATEGÓRIÁJÚ EGYEDI JÁRMŰVEKHEZ HOZZÁRENDELENDŐ, NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKEK ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSI ÉRTÉKEK KISZÁMÍTÁSA

A gyártónak a 4.1. és a 4.2. ponttal összhangban ki kell számítania az egyedi személygépkocsikhoz hozzárendelendő NEDC szerinti (szakaszspecifikus és vegyes) szén-dioxid-kibocsátási értékeket és tüzelőanyag-fogyasztási értékeket, és ezeket az értékeket rögzítenie kell a megfelelőségi nyilatkozatokban.

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kerekítési szabályokat kell alkalmazni.

4.1. WLTP szerinti interpolációs család NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek meghatározása H jármű alapján

Amennyiben egy WLTP szerinti interpolációs család szén-dioxid-kibocsátását az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének 1.2.3.1. pontjával összhangban, kizárólag a H járműre való hivatkozással határozzák meg, a szóban forgó családba tartozó járművek megfelelőségi tanúsítványában feltüntetendő NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéként az e melléklet 3.2. pontjával összhangban meghatározott és a szóban forgó H jármű típusbizonyítványában rögzített, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket kell rögzíteni.

4.2. WLTP szerinti interpolációs család NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékének meghatározása L jármű és H jármű alapján

4.2.1. Egyedi jármű kigurulási menetellenállásának kiszámítása

4.2.1.1. Az érintett jármű tömege

Egy egyedi jármű NEDC szerinti referenciatömegét ($RM_{n,ind}$) a következőképpen kell meghatározni:

$$RM_{n,ind} = (MRO_{ind} - 75 + 100)[kg]$$

Ahol MRO_{ind} az egyedi járműnek a 443/2009/EK rendelet 3. cikkének d) pontjában meghatározott menetkész tömege.

Az egyedi járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámításához használandó tömeg a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott tehetetlenségi érték, amely egyenértékű az e pontnak megfelelően meghatározott referenciatömeggel, és amelyet $TM_{n,ind}$ -vel kell jelölni.

4.2.1.2. Az egyes jármű gördülési ellenállása

Az egyedi járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek interpolációjához az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.2. pontjával összhangban meghatározott gumiabroncs-gördülési ellenállási értékeket kell használni.

4.2.1.3. Az egyes jármű aerodinamikus légellenállása

Egy egyedi jármű aerodinamikai ellenállását az egyedi jármű és az L jármű aerodinamikai ellenállása között a felépítményeik alakjának (m^2) eltéréséből fakadó különbséget figyelembe véve kell kiszámítani:

$$\Delta [C_d \cdot A_f]_{ind-L,n}$$

ahol:

C_d az aerodinamikus légellenállási együttható;

A_f a jármű homlokfelülete, m^2 .

A típusjövahagyó hatóságnak vagy adott esetben a műszaki szolgálatnak ellenőriznie kell, hogy az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 3.2.3.2.2.3. pontjában említett szélcsatorna-létesítmény alkalmas-e arra, hogy pontosan meghatározza az L és a H jármű közötti eltérő alakú felépítményekre vonatkozó $\Delta(C_d \cdot A_f)$ értékét. Amennyiben a szélcsatorna-létesítmény nem alkalmas, a H járműre vonatkozó $\Delta [C_d \cdot A_f]_{H-L,n}$ alkalmazandó az egyedi jármű esetében.

Ha az L és a H jármű azonos alakú felépítménnyel rendelkezik, akkor az interpolációs módszerhez a $\Delta [C_d \cdot A_f]_{ind-L,n}$ értékét nullára kell állítani.

4.2.1.4. Egy WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű kigurulási menetellenállásának kiszámítása

A H és az L vizsgálati járművekre vonatkozó, a 2.3.8. pontnak megfelelően meghatározott $F_{0,n}$, $F_{1,n}$ és $F_{2,n}$ kigurulási menetellenállási együttható az $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$ és $F_{2n,H}$, valamint az, $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ és $F_{2n,L}$.

Egy egyedi jármű $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ és $f_{2n,ind}$ kigurulási menetellenállási együtthatóját a következő képlet szerint kell kiszámítani:

1. képlet

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

vagy ha $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$ akkor a 2. képletet kell alkalmazni:

2. képlet

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n}$$

$$f_{1n,ind} = F_{1n,H}$$

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind,n})}{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n})}$$

vagy ha $\Delta[C_d \times A_f]_{n,LH} = 0$, akkor a 3. képletet kell alkalmazni:

3. képlet

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n}$$

ahol:

$$\Delta F_{0,n} = F_{0n,H} - F_{0n,L}$$

$$\Delta F_{2,n} = F_{2n,H} - F_{2n,L}$$

4.2.1.5. A ciklus energiaigényének kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC ciklus $E_{k,n}$ energiaigényét és az alkalmazandó összes ciklusszakasz $E_{k,p,n}$ energiaigényét az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. al mellékletének 5. pontjában foglalt eljárásnak megfelelően kell kiszámítani a kigurulási menetellenállási együtthatók és tömegek következő k készleteire:

$$k = 1: F_0 = F_{0n,L}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = F_{2n,L}, m = TM_{n,L}$$

(L vizsgálati jármű)

$$k = 2: F_0 = F_{0n,H}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = F_{2n,H}, m = TM_{n,H}$$

(H vizsgálati jármű)

$$k = 3: F_0 = f_{0n,ind}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = f_{2n,ind}, m = TM_{n,ind}$$

(egy, a WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű)

A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott görgősfékpád-együtthatók alkalmazása esetén a következő képleteket kell alkalmazni:

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

$$f_{1n,ind} = F_{1n,H} - \Delta F_{1n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

4.2.1.6. Egyedi jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékének a szén-dioxid-interpolációs módszerrel való kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC-ciklus egyes p szakaszaira vonatkozóan az adott járműnek a CO₂-kibocsátás teljes tömegéhez való hozzájárulását a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{CO_2-ind,p,n} = M_{CO_2-L,p,n} + \left(\frac{E_{3,p,n} - E_{1,p,n}}{E_{2,p,n} - E_{1,p,n}} \right) \cdot (M_{CO_2-H,p,n} - M_{CO_2-L,p,n})$$

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi járműnek tulajdonítható, g/km-ben kifejezett CO₂-kibocsátás $M_{CO_2-ind,n}$ tömegét a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{CO_2-ind,n} = M_{CO_2-L,n} + \left(\frac{E_{3,n} - E_{1,n}}{E_{2,n} - E_{1,n}} \right) \cdot (M_{CO_2-H,n} - M_{CO_2-L,n})$$

Az $E_{1,p,n}$, az $E_{2,p,n}$ és az $E_{3,p,n}$, valamint az $E_{1,n}$, az $E_{2,n}$ és az $E_{3,n}$ meghatározása a 4.2.1.5. pontban található.

4.2.1.7. Egyedi jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztási értékének az interpolációs módszerrel való kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC-ciklus egyes p szakaszaira vonatkozó, l/100 km-ben kifejezett tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$FC_{p,n} = FC_{L,p,n} + \left(\frac{E_{3,p,n} - E_{1,p,n}}{E_{2,p,n} - E_{1,p,n}} \right) \cdot (FC_{H,p,n} - FC_{L,p,n})$$

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó a teljes ciklusra vonatkozó, l/100 km-ben kifejezett tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$FC_{ind,n} = FC_{L,n} + \left(\frac{E_{3,n} - E_{1,n}}{E_{2,n} - E_{1,n}} \right) \cdot (FC_{H,n} - FC_{L,n})$$

Az $E_{1,p,n}$, az $E_{2,p,n}$ és az $E_{3,p,n}$, valamint az $E_{1,n}$, az $E_{2,n}$ és az $E_{3,n}$ meghatározása a 4.2.1.5. pontban található.

5. AZ ADATOK RÖGZÍTÉSE

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a kijelölt műszaki szolgálatnak biztosítania kell a következő adatok rögzítését:

- a) a 3.1.1. pontban említett, a megfeleltetési eszköz eredményeit tartalmazó jelentés, ezen belül a 3.1.2. és a 3.1.3. pontban említett, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték, valamint a gyártó által megadott érték rögzítése a 2007/46/EK irányelv VIII. melléklete szerinti vizsgálati jelentésként;
 - b) az e melléklet 3.2. pontjában említett fizikai mérések eredményeként kapott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek rögzítése az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében meghatározott típusbizonyítványban;
 - c) a „De” eltérési tényező és az e melléklet 3.2.8. pontja szerint meghatározott ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll) rögzítése az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében meghatározott típusbizonyítványban és a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében meghatározott megfelelési nyilatkozat 49.1. pontjában;
 - d) a 3.3. ponttal összhangban meghatározott és az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében megadott, NEDC szerinti szakaszspecifikus értékek, valamint szakaszspecifikus és vegyes tüzelőanyag-fogyasztási értékek rögzítése;
 - e) az e melléklet 4.2. pontjával összhangban meghatározott, NEDC szerinti (összes szakaszonkénti és vegyes) szén-dioxid-kibocsátási és (összes szakaszonkénti és vegyes) tüzelőanyag-fogyasztási értékek rögzítése a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében meghatározott megfelelési nyilatkozat 49.1. pontjában.
-

II. MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

Adatforrások

Paraméter	Megfelelőségi nyilatkozat (a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének 1. részében szereplő B. minta)	Típusjóváahagyási dokumentáció (2007/46/EK irányelv)
Gyártó	0.5. pont	A III. melléklet I. részének 0.5. pontja
Típusjóváahagyási szám és a kiterjesztése	0.10. pont	A VI. melléklet szerinti típusbizonyítvány
Típus	0.2. pont	A III. melléklet I. részének 0.2. pontja (adott esetben)
Változat	0.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja (adott esetben)
Kivitel	0.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja (adott esetben)
Gyártmány	0.1. pont	A III. melléklet I. részének 0.1. pontja
Kereskedelmi név	0.2.1. pont	A III. melléklet I. részének 0.2.1. pontja
A típusjóváahagyással rendelkező jármű kategóriája	0.4. pont	A III. melléklet I. részének 0.4. pontja
A nyilvántartásba vett jármű kategóriája	n.a.	n.a.
A jármű menetkész tömege (kg)	13. pont	A III. melléklet I. részének 2.6. pontja ⁽¹⁾
Alapterület – tengelytáv (mm)	4. pont	A III. melléklet I. részének 2.1. pontja ⁽²⁾
Alapterület – nyomtáv (mm)	30. pont	A III. melléklet I. részének 2.3.1. és 2.3.2. pontja ⁽³⁾
Fajlagos, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátás (g/km) ⁽⁴⁾	49.1. pont	A VIII. melléklet 3. pontja
Fajlagos, WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátás (g/km) ⁽⁴⁾	49.4. pont	n.a.
Tüzelőanyag-típus	26. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.2.1. pontja
A tüzelőanyag-ellátás elve	26.1. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.2.4. pontja
Motortérfogat (cm ³)	25. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.1.3. pontja
Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)	49.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja

Paraméter	Megfelelőségi nyilatkozat (a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének 1. részében szereplő B. minta)	Típusjóváahagyási dokumentáció (2007/46/EK irányelv)
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja	49.3.1. pont	A VIII. melléklet 4. pontja
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti CO ₂ -kibocsátáscsökkentés összesen	49.3.2.1. pont	A VIII. melléklet 4. pontja
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti CO ₂ -kibocsátáscsökkentés összesen	49.3.2.2. pont	
Jármű-azonosító szám	0.10. pont	A III. melléklet I. részének 9.17. pontja
Vizsgálati tömeg [WLTP]	47.1.1. pont	n.a.
„De” eltérési tényező	49.1. pont	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függeléke
Ellenőrzési tényező („1” vagy „0”)	49.1. pont	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függeléke

(¹) E rendelet 3. cikkének (8) bekezdésével összhangban.

(²) E rendelet 3. cikkének (8) bekezdésével összhangban.

(³) E rendelet 3. cikkének (7) és (8) bekezdésével összhangban.

(⁴) Az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet (megfeleltetési módszertan) 3. és 4. cikkével összhangban”