

## HELYESBÍTÉSEK

**Helyesbítés a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 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 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról szóló, 2017. június 7-i (EU) 2017/1154 bizottsági rendelethez**

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 175., 2017. július 7.)

A 715. oldalon az (EU) 2017/1151 rendelet IIIA. mellékletét módosító II. melléklet 8. pontjában:

a következő szövegrész: „a 2.3. pont utolsó mondata a következőképpen módosul:”

helyesen: „a 2.4. pont utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:”.

A 727. oldalon az (EU) 2017/1151 rendelet IIIA. mellékletét módosító II. melléklet 36. pontjában:

- a következő szövegrész: „d) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 1. pontban az »1. lépés Az adatok szegmentálása és a hidegindítási kibocsátások kizárása (a 4. függelék 4. pontja).« szakasz helyébe a következő szöveg lép: »1. lépés Az adatok szegmentálása.«;
- e) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 3.1. pontban az első bekezdés utolsó mondata helyébe a következő szöveg lép:  
»Az ebben a pontban leírt számítást az első ponttól (előrefelé) kell elvégezni.«;
- f) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 3.1. pontban a második bekezdés második és negyedik franciabekezdését el kell hagyni;
- g) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 3.2. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek vizsgálata esetén az ablakszámításnak a gyújtás pontjánál kell kezdődnie és magában kell foglalnia azokat a vezetési eseményeket, amelyek során nem történik CO<sub>2</sub>-kibocsátás.«;
- h) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 5. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az autópályán történő vezetés ablakainak aránya a teljes vizsgálat során nem lehet kevesebb 5 %-nál.«;
- i) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 5.3. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek vizsgálata esetén és ha az 50 %-os minimális követelmény nem teljesül, a  $tol_1$  felső pozitív túrést 1 %-os lépésekben meg lehet növelni, amíg a normális ablakokra vonatkozó 50 %-os célértéket el nem éri. Ezen eljárás alkalmazása esetén a  $tol_1$  soha nem haladhatja meg az 50 %-ot.«;
- j) »A vizsgálati út dinamikus feltételeinek ellenőrzése és a valós vezetési feltételek melletti végső kibocsátási eredmény kiszámítása az 1. módszerrel (mozgóablakos átlagolás)« címet követő 6.1. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Az összes átlagoló ablak esetében, beleértve a 4. függelék 4. pontja szerinti hidegindítás adatpontjait is, a súlyozó függvény értéke 1.«;

helyesen:

„36a. Az 5. függelék a következőképpen módosul:

- a) az 1. pontban az »1. lépés Az adatok szegmentálása és a hidegindítási kibocsátások kizárása (a 4. függelék 4. pontja).« szakasz helyébe a következő szöveg lép: »1. lépés Az adatok szegmentálása.«;
  - b) a 3.1. pontban az első bekezdés utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:  
»Az ebben a pontban leírt számítást az első ponttól (előrefelé) kell elvégezni.«;
  - c) a 3.1. pontban a második bekezdés második és negyedik franciabekezdését el kell hagyni;
  - d) a 3.2. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek vizsgálata esetén az ablakszámításnak a gyújtás pontjánál kell kezdődnie és magában kell foglalnia azokat a vezetési eseményeket, amelyek során nem történik CO<sub>2</sub>-kibocsátás.«;
  - e) »A VIZSGÁLATI ÚT TELJESSÉGÉNEK ÉS NORMALITÁSÁNAK ELLENŐRZÉSE« címet követő 5. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az autópályán történő vezetés ablakainak aránya a teljes vizsgálat során nem lehet kevesebb 5 %-nál.«;
  - f) az 5.3. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek vizsgálata esetén és ha az 50 %-os minimális követelmény nem teljesül, a  $tol_1$  felső pozitív túrést 1 %-os lépésekben meg lehet növelni, amíg a normális ablakokra vonatkozó 50 %-os célértéket el nem éri. Ezen eljárás alkalmazása esetén a  $tol_1$  soha nem haladhatja meg az 50 %-ot.«;
  - g) a 6.1. pont a következő bekezdéssel egészül ki:  
»Az összes átlagoló ablak esetében, beleértve a 4. függelék 4. pontja szerinti hidegindítás adatpontjait is, a súlyozó függvény értéke 1.«”.
-