

2013. február 6., szerda

Tanácsadó testület neve	Illetékességi terület
A piacokkal foglalkozó tanácsadó testület	Az összes piaci terület

- (¹) A 218/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 87., 2009.3.31., 70. o.) meghatározott ICES-övezetek (Nemzetközi Tengerkutató Tanács).
- (²) A 216/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 87., 2009.3.31., 1. o.) meghatározott CECAF-övezetek (Kelet-közép-atlanti területek vagy a FAO 34. fő halászati övezete).

[Mód. 211]

P7_TA(2013)0041

A gépjárművek zajsztintje *I**

Az Európai Parlament 2013. február 6-i jogalkotási állásfoglalása a gépjárművek zajsztintjéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

(2016/C 024/23)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2011)0856),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 114. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0487/2011),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2012. április 25-i véleményére (¹),
 - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0435/2012),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

(¹) HL C 191., 2012.6.29., 76. o.

2013. február 6., szerda

P7_TC1-COD(2011)0409

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2013. február 6-án került elfogadásra a gépjárművek zajsztintjéről szóló .../2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A belső piac egy olyan belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból átfogó uniós típus-jóváahagyási rendszer van érvényben a gépjárművekre vonatkozóan, **mivel a közúti járművek a közlekedési ágazat legjelentősebb zajtforrásai.** A gépjárművek és kipufogórendszereik típusjóváahagyásának műszaki követelményeit harmonizálni kell a megengedett zajsztintek tekintetében annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok különböző követelményeket alkalmazzanak, valamint annak érdekében, hogy a belső piac megfelelő működésének biztosítása mellett magas szintű legyen a környezetvédelem és a közbiztonság, **illetve javuljon az életminőség és az egészség. A Bizottságnak továbbá hatásvizsgálatot kell végeznie a levegő- és zajszennyezési szintekre alkalmazandó címkézési feltételeket illetően. E hatásvizsgálatban figyelembe kell venni az e rendelet hatálya alá tartozó különböző járműtípusokat (beleértve az elektromos járműveket), valamint az ilyen címkézés gépjárműiparra gyakorolt lehetséges hatásait. A címkézés hasznos eszköz lehet a fogyasztók tájékoztatása és a jármű vásárlását megelőző átláthatóság tekintetében őket megillető jogok védelme szempontjából.** [Mód. 1].
- (1a) EU-típusjóváahagyási előírások alkalmazandók már a CO₂-kibocsátásra vonatkozó uniós szabályozás, többek között a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾, 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 rendelet ⁽⁴⁾, a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾, valamint az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁶⁾ alkalmazásában. A CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásokra vonatkozó uniós szabályozásra vonatkozó műszaki követelményeknek összhangban kell állniuk a zajkibocsátás csökkentésére vonatkozó jogszabályokkal. Az uniós típus-jóváahagyási követelményeket ezért olyan módon kell meghatározni, hogy biztosítsák e kettős cél elérését. [Mód. 2]

⁽¹⁾ HL C 191., 2012.6.29., 76. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2013. február 6-i álláspontja.

⁽³⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 188., 2009.7.18., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

2013. február 6., szerda

- (1b) *A közlekedési zaj számos különböző módon károsítja az egészséget. Az elhúzódó zajterhelés kimerítheti a fizikai tartalékokat, zavart okozhat a szervek szabályozó működésében és így korlátozhatja azok hatékonyságát. A közlekedési zaj kockázati tényezőként hozzájárulhat olyan betegségek vagy események kialakulásához, mint a magas vérnyomás vagy a szívroham. A hatásokat a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK irányelv⁽¹⁾ szellemében további vizsgálatnak kell alávetni. [Mód. 3]*
- (2) A gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/157/EGK tanácsi irányelv⁽²⁾ a belső piac megteremtése és működtetése céljából harmonizálta a tagállamok által alkalmazott, a gépjárművek és kipufogórendszereik megengedett zajszintjére vonatkozó különböző műszaki követelményeket. A belső piac megfelelő működése és az Unión belüli egységes és következetes jogszabály-alkalmazás érdekében célszerű az irányelvet rendelettel felváltani.
- (3) Ez a rendelet a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (keretirányelv)⁽³⁾ meghatározott típus-jóváhagyási eljárás összefüggésében egy új, különálló rendelet.
- (4) A 70/157/EGK irányelv hivatkozik az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) zajkibocsátásról szóló 51. sz. előírására⁽⁴⁾, amelyben az Unió szerződő félként vesz részt, és amely meghatározza a zajkibocsátásra vonatkozó vizsgálati módszert.
- (5) A 70/157/EGK irányelvet elfogadása óta többször jelentős mértékben módosították. A gépjárművek zajhatárértékeinek legutóbbi, 1995-ben bevezetett csökkentése nem hozta meg a várt eredményt. Tanulmányok kimutatták, hogy az irányelv értelmében alkalmazott vizsgálati módszer ma már nem tükrözi az emberek városi forgalomban tanúsított vezetési magatartását. Az 1996-ban kiadott, a jövő zajvédelmi politikájáról szóló zöld könyv⁽⁵⁾ megállapításai szerint a vizsgálati módszerben különösen alábecsülték azt, hogy a gumiabroncsok által okozott gördülési zaj milyen mértékben járul hozzá a teljes zajkibocsátáshoz.
- (6) Ezért ennek a rendeletnek a 70/157/EGK irányelvben kötelezőként meghatározott vizsgálati módszerhez képest eltérő módszert kell bevezetnie. Ennek a módszernek az ENSZ-EGB zajártalommal foglalkozó munkacsoportja által 2007-ben közzétett módszeren kell alapulnia, amely az ISO 362 szabvány 2007. évi változatára⁽⁶⁾ épül. A régi és az új vizsgálati módszerek nyomán követésének eredményeit benyújtották a Bizottsághoz. **Ezenfelül a korábbi vizsgálati módszerből eredő hiányosságok orvoslása érdekében a Bizottságnak e rendelet hatálybalépésétől számított 24 hónapon belül hatásvizsgálatot kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja a gumiabroncsok gördülési berendezésének a járművek zajszintcsökkentésében játszott szerepét – különös tekintettel az útfelületi hatásra –, valamint az e területen felmerülő kutatási igényeket, hogy ennek alapján az útfelület viselkedését is figyelembe vevő új európai vizsgálati módszert lehessen elfogadni. [Mód. 4]**
- (7) Az új vizsgálati módszer reprezentatív jellege a normál forgalmi körülmények közötti zajkibocsátás esetében megfelelőnek tekinthető, azonban kevésbé reprezentatív a legrosszabb eset körülményei között bekövetkező zajkibocsátás tekintetében. Ezért ebben a rendeletben kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseket kell meghatározni.

⁽¹⁾ HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 16. o.

⁽³⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 137., 2007.5.30., 68. o.

⁽⁵⁾ COM(1996)0540 végleges.

⁽⁶⁾ ISO 362-1: Gyorsuló gépjárművek zajának pontos mérési módszere. Műszaki módszer – 1. rész: M és N kategória, ISO, Genf, Svájc, 2007.

2013. február 6., szerda

Ezek a rendelkezések olyan megelőző követelményeket határoznak meg, amelyek a típus-jóváhagyási vezetési cikluson kívül a jármű valódi forgalomban uralkodó vezetési körülményeire vonatkoznak. A vezetési körülmények környezetvédelmi szempontból lényegesek, és emellett biztosítani kell, hogy a jármű közúti vezetési körülmények közötti zajkibocsátása ne térjen el lényegesen attól az értéktől, amely az adott jármű típus-jóváhagyási vizsgálatának eredményeként elvárható.

- (8) Ennek a rendeletnek a zajhatárértékeket is tovább kell csökkentenie. Figyelembe kell vennie a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási követelményekről szóló, 2009. július 13-i 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseit⁽¹⁾, amely új, szigorúbb zajkibocsátási követelményeket vezetett be a gépjárművek abroncsaira vonatkozóan, **és amely hangsúlyozta, hogy koherens és átfogó megközelítésre van szükség a közúti zaj problémájának kezelésére, többek között figyelembe véve az útburkolatok jelentős hozzájárulását a közúti zajhoz. Ez a horizontális megközelítés az ágazati és vertikális megközelítéssel összehasonlítva hatékonyabban csökkenti a közúti zaj teljes szintjét. A közúti zaj csökkentését egyúttal közegészségügyi célkitűzésnek kell tekinteni, szintén figyelembe kell venni véve a közúti zaj által okozott zajártalommal és egészségügyi hatásokkal foglalkozó tanulmányokat⁽²⁾⁽³⁾, valamint a kapcsolódó költségeket és előnyöket is⁽⁴⁾. E rendeletnek figyelembe kell vennie továbbá a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről szóló 2009. november 25-i 1222/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽⁵⁾. A Bizottságnak gondoskodnia kell a gumiabroncsok zajkibocsátási jellemzőik tekintetében történő címkézéséről. Figyelembe kell venni továbbá a közlekedési módok környezeti zaj szempontjából való összehasonlíthatóságát.** [Mód. 5]
- (8a) **A Bizottságnak a hatóságokhoz intézett iránymutatást kell közzétennie a „csendes” utakra vonatkozóan, amely hasznos eszközként szolgálhat azok számára a fenntarthatóbb közúti infrastruktúrával kapcsolatos követelményeknek való megfelelés terén.** [Mód. 6]
- (8b) **A hatodik környezetvédelmi cselekvési program meghatározta az uniós környezetvédelmi politika kialakításának 2002–2012 közötti időszakra vonatkozó keretét. A program a levegőszennyezéssel kapcsolatos intézkedésekre hívott fel annak érdekében, hogy jelentősen csökkenteni lehessen a tartós átlagos zajszintnek és különösen a közlekedési zajnak rendszeresen kitett személyek számát.** [Mód. 7]
- (8c) **A járművek zajcsökkentését célzó műszaki intézkedések egymástól eltérő különféle követelményeknek kell megfelelniük, mint például a gazdasági szempontból változatlan értékesítési lehetőségek mellett alacsonyabb zajszint, egyúttal kevesebb károsanyag-kibocsátás, és jobb utazási biztonság biztosítása. Annak érdekében, hogy minden követelménynek megfeleljenek, és megtartsák a köztük lévő egyensúlyt, az autóipar túl gyakran ütközik a fizikai megvalósíthatóság határaiba. Az autóipari fejlesztéseknek újra és újra sikerült ezeket a határokat új, innovatív anyagok és módszerek alkalmazásával kitolni. Az innovációs lehetőségek előteremtése világos és időben megalapozott keretet igényel a jogalkotás részéről. Ezt a keretet ez a rendelet szabja meg, és ezáltal azonnali, társadalmilag szükségszerű innovációs lendületet indít el, mindemellett megtartja az ipar szükséges gazdaságos cselekvőképességét.** [Mód. 8]
- (8d) **A zajártalom mindenekelőtt helyi problémát jelent, amely azonban uniós szintű megoldást igényel. Minden fenntartható zajkibocsátási politika első lépése ugyanis olyan intézkedések bevezetése, amelyeket a zajforrás alapján határoznak meg. A gépjármű mint zajforrás, amelyre ez a rendelet irányul, definíció szerint a különösen mozgékony kategóriába tartozik, ezért ezt a csupán nemzeti intézkedések nem megfelelő módon szabályoznák.** [Mód. 9]
- (8e) **Nagy előrelépéseket lehet tenni az infrastruktúra oly módon történő fejlesztése és javítása érdekében, amely maximalizálja a járművekből származó zaj csökkentését, például zajvédő falak széleskörű alkalmazása révén.** [Mód. 10]

⁽¹⁾ HL L 200., 2009.7.31., 1. o.

⁽²⁾ Knol, A.B., Staatsen, B.A.M., Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980–2020 (A környezeti betegségteher alakulása Hollandiában, 1980–2020), RIVM-jelentés 500029001, Bilthoven, Hollandia, 2005; <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500029001.html>

⁽³⁾ WHO-JRC study on the burden of disease from environmental noise, quantification of healthy life years lost in Europe (WHO-JRC tanulmány a környezeti zajok által okozott betegségteherrel, valamint az elvesztett egészséges évek számáról Európában); <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2011/burden-of-disease-from-environmental-noise-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>

⁽⁴⁾ A zaj értékelése – az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának az egészségügyi és társadalmi-gazdasági szempontokkal foglalkozó munkacsoportja által 2003. december 4-én Brüsszelben kiadott helyzetjelentés; www.ec.europa.eu/environment/noise/pdf/valuatio_final_12_2003.pdf

⁽⁵⁾ HL L 342., 2009.12.22., 46. o.

2013. február 6., szerda

- (9) Csökkenteni kell a gépjárművek valamennyi zajforrására vonatkozó általános határértékeket, beleértve a meghajtórendszer és a kipufogórendszer által beszívott levegőt is, figyelembe véve a 661/2009/EK rendeletben meghatározottak értelmében a gumiabroncsok zajkibocsátáshoz való hozzájárulását.
- (9a) *A zajkibocsátásra vonatkozó információk közzététele a fogyasztók, a járműparkkezelők és az állami hatóságok számára befolyásolhatja vásárlási döntéseiket, és felgyorsíthatja a csendesebb járműállományra történő áttérést. Annak érdekében, hogy a fogyasztókhöz eljusson a szükséges információ, a gyártónak az értékesítési helyen és a műszaki promóciós anyagban tájékoztatást kell nyújtania a járművek zajkibocsátásáról a harmonizált vizsgálati módszereknek megfelelően. A CO₂-kibocsátásra, az üzemanyag-fogyasztásra és a gumiabroncszajra vonatkozó információkat tartalmazó címkékhez hasonló módon kellene tájékoztatni a fogyasztókat a járművek zajkibocsátásáról. [Mód. 11]*
- (9b) *A zajkibocsátásra vonatkozó információkat – beleértve a vizsgálati adatokat – közzé kell tenni, és az értékesítés helyén és a járművekre vonatkozó promóciós anyagban egyértelműen fel kell tüntetni. [Mód. 18]*
- (9c) *A közúti zaj csökkentése érdekében a hatóságok a csendesebb járművek vásárlásának és használatának gyorsabb elterjedését elősegítő intézkedéseket és ösztönzőket léptethetnek életbe. [Mód. 12]*
- (9d) *A járművek zajkibocsátása részben függ attól a környezettől is, amelyben a gépjármű halad, különös tekintettel a közúti infrastruktúra minőségére és arra, mennyire intelligensek a forgalomirányító rendszerek. Ezért meg kell fontolni egy integrált megközelítés alkalmazását, különösen a legzajosabb városi területeken, valamint azokban az esetekben, ahol gyors fellépésre van szükség. [Mód. 13]*
- (9e) *Személygépjárművek esetében 45 km/h alatti átlagsebesség esetében még a motorhangok és a kipufogórendszer zajai a meghatározók, e sebesség felett ellenben a gördülési zaj és a szélzúgás. A gördülési zaj és a szélzúgás a motor típusától és a teljesítménytől függetlenül fennáll. Az 1970-es évek óta történt járműfejlesztések hatására a motorok jelentősen halkabbak lettek, átlagban viszont nőtt a teljesítményük és a súlyuk. Az utóbbiak miatt és a nagyobb utazási biztonság következtében nőtt a járművek össztömege, ami maga után vonta a járművek gumiabroncsai érintkezési felületének szükségszerű kiterjesztését a menetstabilitás növelése érdekében. E felület minden egyes kiterjesztésénél nőtt a jármű gördülési zaja. [Mód. 14]*
- (9f) *A zaj összetett probléma, mivel számos forrásból ered, és az emberek által érzékelt hangszintet és azok rájuk gyakorolt hatását számos tényező befolyásolja. A közúti zaj csökkentését célzó jogszabályoknak a motor-, jármű- és gumiabroncszaj, az útfelszín, a vezetői magatartás és a forgalomirányítás figyelembevételével tükrözniük kell ezeket a szempontokat, amelyekkel az 1222/2009/EK rendeletben, valamint a 2002/49/EK irányelvben kell foglalkozni. [Mód. 15]*
- (10) *A hibrid elektromos és a tisztán elektromos közúti járművek használatától várt környezeti előnyök az ilyen járművek által kibocsátott zaj jelentős mértékű csökkenését eredményezték. Ennek következtében megszűnik egy olyan fontos hangjelzés forrása, amely az egyéb úthasználók között a vak és gyengén látó gyalogosok és kerékpárosok figyelmét is felhívja a járművek közeledésére, jelenlétére vagy elindulására. E célból az iparág hangjelző rendszereket fejleszt ki az elektromos és hibrid elektromos járművek által keltett zaj hiányának pótlására. A gépjárművekre szerelt, a járművek közeledését jelző hangjelző rendszerek teljesítményét harmonizálni kell. Az ilyen rendszerek felszerelésével kapcsolatban azonban továbbra is lehetővé kell tenni, hogy a járműgyártók saját döntésük alapján határozhassanak az alkalmazásáról.*
- (10a) *A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy elláthatók-e aktív biztonsági rendszerekkel a csendesebb, például a hibrid és elektromos járművek, hogy ezáltal hatékonyabban hozzájáruljanak a városi területeken a veszélyeztetett úthasználók, például a vak, gyengén látó és halláskárosult gyalogosok, a kerékpárosok és a gyermekek biztonságának javítására irányuló célkitűzéshez. [Mód. 16]*

2013. február 6., szerda

- (10b) *A járművek zajszintje közvetlenül kihat az uniós polgárok életminőségére, különösen azokban a városi térségekben, ahol nincsen vagy nagyon kevés az elektromos vagy föld alatti tömegközlekedés, a kerékpáros illetve a gyalogos forgalom. Figyelembe kell venni továbbá a tömegközlekedést használók számának megkétszerezésére irányuló célt, melyet az Európai Parlament az egységes európai közlekedési térség megvalósításához vezető útitervről szóló 2011. december 15-i állásfoglalásában ⁽¹⁾ tűzött ki maga elé. A városi térségek zajszennyezésének csökkentése érdekében Bizottságnak és a tagállamoknak a szubszidiaritás elvének megfelelően népszerűsíteniük kellene a tömegközlekedést, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedést. [Mód. 17]*
- (10c) *A járművek zajkibocsátási szintje részben attól függ, hogy a vásárlást követően hogyan használják és mennyire tartják karban. Ezzel kapcsolatosan lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy az uniós polgárok tisztában legyenek a sima vezetési stílus alkalmazásának és az egyes tagállamokban előírt sebességkorlátozások betartásának jelentőségével. [Mód. 19]*
- (11) Az Unió típus-jóváhagyási szabályozásának egyszerűsítése érdekében, a CARS 21 2007. évi jelentésében foglalt ajánlásokkal összhangban ⁽²⁾ megfelelőnek tekinthető e rendeletnek a vizsgálati módszer tekintetében a zajkibocsátásról szóló 51. számú ENSZ-EGB előírás, valamint a csere-kipufogóhangtompítórendszerek tekintetében a csere-hangtompítórendszerekről szóló 59. számú ENSZ-EGB előírás ⁽³⁾ alapján történő kidolgozása.
- (12) *Annak érdekében, hogy a Bizottság e rendelet műszaki követelményeit az ENSZ-EGB 51. és 59. számú előírására történő közvetlen hivatkozással válthassa fel azt követően, hogy az említett előírásokban meghatározták az új vizsgálati módszerre vonatkozó határértékeket, vagy az említett követelményeket hozzáigazíthassa a műszaki és tudományos fejlődéshez, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke értelmében felhatalmazást kell adni a Bizottságnak arra, hogy jogi aktusokat fogadjon el **e rendelet azon mellékleteinek módosítására vonatkozóan, amelyek a járműtípusok és kipufogórendszerek zajszintjére vonatkozó uniós típus-jóváhagyási eljárásokkal, a gépjárművek által kibocsátott zaj mérésére szolgáló módszerekkel és eszközökkel, a hangtompító rendszerekkel, a sűrített levegő okozta zajjal, a gyártásmegfelelőségre vonatkozó ellenőrzésekkel, a ezen, vizsgálati módszerekről és zajszintekről szóló rendelet mellékleteiben meghatározott rendelkezések módosításával kapcsolatban. helyszínekre vonatkozó előírásokkal, a további zajkibocsátási rendelkezésekkel összefüggő mérési módszerekkel és a hibrid és elektromos járművek hallhatóságát biztosító rendelkezésekkel kapcsolatosak.** Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő ~~munka~~ munkája során – **többek között szakértői szinten is** – megfelelő konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során **elkészítéskor és megszövegezéskor** a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlamenthez **Parlamentnek** és a Tanács **Tanácsnak** történő egyidejű, ~~időszerű~~ időben történő és megfelelő módon történő eljuttatásáról. **továbbításáról.** [Mód. 20]*
- (12a) *E rendelet célja, nevezetesen a zaj problémájának a zajforrásnál való kezelése, kevesebb lehetőséget biztosít a zaj csökkentésére, mint a járművek abroncsaival kapcsolatba lépő útfelület összetételének megváltoztatását célzó intézkedések. Az utóbbi zajcsökkentési mód műszakilag sokkalta egyszerűbben kivitelezhető lenne. A már rendelkezésre álló aszfaltfajták, mint a drénaszfalt, a zajcsökkentő tulajdonságokkal rendelkező aszfaltok vagy a zajoptimalizáló aszfalt, amelyekre vonatkozóan különféle egyszerű építőipari intézkedéseket kombináló, átfogó megközelítést alkalmaznak, helyileg már most mintegy 10 dB csökkenést biztosítanak. Ezt a hatékony, tisztán a helyi zajforrásra ható intézkedést nem tartalmazza ez a rendelet, hiszen a gyakorlati megvalósításuk a költségvetéseket, különösen a helyi hatóságokét erősen igénybe venné. Ez a költségvetési válság idején nehezen lenne indokolható, továbbá a regionális és a strukturális politikát is érintené. [Mód. 21]*
- (13) A rendelet által megteremtett új keretszabályozás alkalmazásának következtében a 70/157/EGK irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

⁽¹⁾ **Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0584.**

⁽²⁾ CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century (XXI. századi versenyképes autóiipari szabályozási rendszer), 2006: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf

⁽³⁾ HL L 326., 2006.11.24., 43. o.

2013. február 6., szerda

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet meghatározza a 2. cikkben felsorolt valamennyi új jármű zajsztintje és kipufogórendszere tekintetében történő EU-típusjóváahagyására, valamint az ilyen járművekhez tervezett alkatrészek és berendezések értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó közigazgatási és műszaki követelményeket.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃ kategóriába tartozó járművekre, valamint az ilyen járművekhez tervezett és kialakított rendszerekre, alkatrészekre és önálló műszaki egységekre vonatkozik.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű jóváahagyása”: egy járműtípus zajsztint szempontjából történő jóváahagyása;
2. „járműtípus”: ~~a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének B. részében meghatározott járművek csoportja;~~
 - a) **a II. melléklet 4.1.2.1. pontja szerint vizsgált járművek esetében a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének B. részében meghatározott járművek csoportja;**
 - b) **a II. melléklet 4.1.2.2. pontja szerint vizsgált járművek esetében olyan járművek csoportja, amelyek a következők tekintetében alapvetően nem különböznek:**
 - i. **a felépítmény alakja és anyagai (különösen a motortér és annak hangszigetelése);**
 - ii. **a motor típusa (pl. külső vagy kompressziós gyújtású, két- vagy négyütemű, alternáló vagy forgódugattyús), a hengerek száma és lökettérfogata, a befecskendező rendszerek típusa, a szelepelrendezés, a névleges fordulatszám (S) vagy a villanymotor típusa. Azon járművek, amelyek azonos motortípussal, de különböző teljes áttételi viszonyszámokkal rendelkeznek, azonos típusú járműveknek tekinthetők.**
3. „megengedett össztömeg”: a járműgyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb tömeg.

A (3) bekezdéstől eltérően a legnagyobb tömeg meghaladhatja a tagállam szakhatósága által engedélyezett legnagyobb tömeget;
4. „névleges motorteljesítmény”: a motor kW-ban (ENSZ-EGB) kifejezett, és az ENSZ-EGB 85. számú előírása ⁽¹⁾ szerint az ENSZ-EGB módszerével mért teljesítménye;
5. „alapfelszerelés”: a jármű alapkonzfigurációja, amely magában foglal minden olyan funkciót, amelynek felszerelése esetén a konfiguráció vagy a berendezések szintjén nincs szükség további műszaki adatok megadására, azonban fel van szerelve valamennyi, a 2007/46/EK irányelv IV. vagy XI. mellékletében meghatározott jogi aktus szerinti kötelező funkcióval;
6. „a vezető tömege”: a vezetőülés referenciapontjában egységesen, 75 kg-ban meghatározott tömeg;
7. „jármű menetkész tömege (mro)”: a jármű tömege a vezető, a tüzelőanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerint felszerelt alapfelszerelés tömegével együtt;

⁽¹⁾ HL L 326., 2006.11.24., 55. o.

2013. február 6., szerda

Ha fel vannak szerelve, akkor a jármű tömege a karosszéria, a vezetőfülke, a csatlakozómű és a pótkerék (pótkerekek), valamint a szerszámok tömegét is magában foglalja.

A tüzelőanyag-tartályt (tüzelőanyag-tartályokat) legalább a tárolókapacitása (tárolókapacitásuk) 90 %-áig fel kell tölteni;

8. „névleges motorfordulatszám (S)”: az a gyártó által megadott, min-1-ben (fordulat/perc) kifejezett motorfordulatszám, amelyen a motor az ENSZ-EGB 85. számú előírása szerint meghatározott legnagyobb névleges hasznos teljesítményét leadja, vagy ha a legnagyobb névleges hasznos teljesítményt a motor több fordulatszámon is eléri, akkor a legnagyobb ilyen fordulatszámot jelenti;
9. „fajlagos teljesítménymutató (PMR)”: numerikus mennyiség, amelyet a II. melléklet 4.1.2.1.1. pontjában meghatározott képlet szerint kell kiszámítani;
10. „referenciapont”: a következő pontok egyike:
 - a) M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében:
 - i. orrmotoros járművek esetében a jármű elülső vége;
 - ii. középmotoros járművek esetében a jármű középpontja;
 - iii. farmotoros járművek esetében a jármű hátulja.
 - b) M_2 , M_3 , N_2 és N_3 kategóriába tartozó járművek esetében a motornak a jármű orrához legközelebb eső oldala;
11. „célgyorsulás”: városi körülmények között, részlegesen nyitott gázzabályozó mellett érvényes gyorsulási érték, amelyet statisztikai mérésekből vezetnek le;
12. „referenciagyorsulás”: az az előírt gyorsulás, amelyet próbapályán végzett gyorsulási vizsgálat során kell elérni;
13. „sebességváltó-áttétel súlyozási tényezője” (k): dimenzió nélküli numerikus mennyiség, amelyet két sebességváltó-áttétel gyorsulási és állandó sebesség mellett végzett vizsgálatok során kapott vizsgálati eredményeinek összesítésére használnak;
14. „részleges teljesítménytényező” (k_p): a járművek gyorsulási és állandó sebesség mellett végzett vizsgálati során kapott eredmények súlyozott összesítéséhez használt, dimenzió nélküli numerikus mennyiség;
15. „előgyorsítás”: gyorsulásszabályozó eszköz használata az AA' vonal előtt az AA' és a BB' vonal közötti stabil gyorsulás elérése céljából, a II. melléklet 1. függelékében található 1. ábra szerint;
16. „rögzített sebességváltó-áttételek”: olyan sebességváltó-szabályozást jelent, amelynél a sebességváltó-fokozat nem változtatható meg a vizsgálat során;
17. „azonos családhoz tartozó hangtompító rendszer vagy hangtompító rendszerek összetevői”: hangtompító rendszerek vagy azok összetevőinek csoportja, amelyben az alábbiakban felsorolt valamennyi jellemző megegyezik:
 - a) a hangelnyelő szálak anyagán átáramló kipufogógázok nettó gázáramának jelenléte az adott anyaggal történő érintkezéskor;
 - b) a szálak típusa;
 - c) adott esetben a kötőanyag műszaki adatai;
 - d) a szálak átlagos méretei;
 - e) ömlesztett anyag minimális csomagolási sűrűsége kg/m^3 -ben;
 - f) a gázáram és a hangelnyelő anyag közötti maximális érintkezési felület;
18. „hangtompító rendszer”: a gépjármű motorja és kipufogórendszere által keltett zaj mértékének korlátozását szolgáló alkatrészek teljes rendszert alkotó együttese;

2013. február 6., szerda

19. „különböző típusú hangtompító rendszerek”: olyan hangtompító rendszerek, amelyek különösen a következő tulajdonságaikban jelentősen eltérnek egymástól:
- a) alkatrészeik kereskedelmi neve vagy védjegye;
 - b) az alkatrészeiket alkotó anyagok jellemzői, az alkatrészek bevonatának kivételével;
 - c) alkatrészeik alakja vagy mérete;
 - d) legalább egy alkatrészük működési elve;
 - e) alkatrészeik összeszerelési módja;
 - f) a kipufogó-hangtompító rendszerek vagy az alkatrészek száma;
20. „csere-hangtompítórendszer vagy alkatrészei”: a hangtompító rendszer bármely a (17) bekezdés szerinti, járműben való felhasználásra szánt része a rendelet értelmében típusjóváhagyásra benyújtott járműbe beszerelt alkatrészek kivételével;
21. „hangjelző rendszer”: a hibrid elektromos és az elektromos közúti járművekhez használható rendszerek, amelyek információkat nyújtanak a jármű működéséről a gyalogosoknak és a veszélyeztetett úthasználóknak;
- 21a.,, értékesítési hely”: az a helyszín, ahol a járműveket tárolják és a fogyasztók számára eladásra kínálják; [Mód. 23]**
- 21b. „műszaki promóciós anyag”: olyan (nyomtatott, elektronikus vagy online formátumú) műszaki kézikönyv, tájékoztató füzet, szórólap és katalógus, valamint weboldal, amelynek célja a járművek népszerűsítése a nyilvánosság körében. [Mód. 24]**

4. cikk

A tagállamok általános kötelezettségei

(1) A tagállamok a megengedett zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tagadhatják meg az uniós vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását a gépjárműtípus vagy kipufogórendszer-típus, illetve az ilyen rendszer alkatrészére mint önálló műszaki egységre vonatkozóan, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek:

- a) a jármű megfelel az I. mellékletben szereplő követelményeknek;
- b) a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (25) bekezdése értelmében önálló műszaki egységnek tekintett kipufogórendszer vagy annak alkatrésze megfelel az e rendelet X. mellékletében szereplő előírásoknak.

(2) A tagállamok a megengedett zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tagadhatják meg és nem tilthatják meg a járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát, ha azok zajszintje és kipufogórendszere megfelel az I. melléklet előírásainak.

(3) A tagállamok a megengedett zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tilthatják meg a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (25) bekezdése értelmében önálló műszaki egységnek tekintett kipufogórendszernek vagy bármely alkatrészének a forgalomba hozatalát, ha ez a rendszer, illetve alkatrészei megfelelnek egy olyan típusnak, amelyre ezen rendelet értelmében a típusjóváhagyást megadták.

(3a) A járművek műszaki ellenőrzése során a tagállamok az egyes járműtípusok uniós típusjóváhagyásában szereplő adatok alapján méri a zajszintet. [Mód. 25]

2013. február 6., szerda

4a. cikk**Ellenőrzés**

A tagállamok a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról szóló, 2008. július 9-i 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ összhangban gondoskodnak saját piacuk hatékony nyomon követéséről. Az említett rendelet 19. cikkének (1) bekezdésében foglalt elvekkel összhangban a termékek tulajdonságait illetően megfelelő ellenőrzéseket végeznek, megfelelő mértékben. [Mód. 26]

5. cikk**A gyártók általános kötelezettségei**

(1) A gyártók biztosítják, hogy a járművet, annak motorját és hangtompító rendszerét úgy tervezik meg, alakítják ki és szerelik össze, hogy a jármű normál használat során az előforduló rezgések ellenére is meg tudjon felelni ezen rendelet rendelkezéseinek.

(2) A gyártók biztosítják, hogy a hangtompító rendszert úgy tervezik meg, alakítják ki és szerelik össze, hogy ésszerű mértékben ellen tudjon állni azoknak a korróziós jelenségeknek, amelyeknek a jármű igénybevételi körülményeiből adódóan ki van téve, **figyelembe véve az igénybevételi körülményeket és a regionális éghajlati különbségeket.** [Mód. 27]

(3) A gyártó felelősséggel tartozik a jóváhagyó hatóságnak a jóváhagyási eljárás minden vonatkozásáért, valamint a gyártás megfelelőségének biztosításáért, függetlenül attól, hogy a gyártó közvetlenül részt vesz-e a jármű, a rendszer, az alkatrész vagy az önálló műszaki egység gyártásának valamennyi szakaszában.

6. cikk**Határértékek**

A II. mellékletben meghatározott vizsgálati körülményeknek figyelembe kell venniük az utakon jellemző vezetési feltételeket és a jármű egyéb, lényeges alkotórészeinek vizsgálati követelményeit, amelyeket már a 661/2009/EK rendelet szabályoz. A II. melléklet rendelkezéseivel összhangban mért és a legközelebbi egész számra kerekített zajszintérték zajszint nem haladhatja meg a III. mellékletben előírt határértékeket. [Mód. 28]

7. cikk**Felülvizsgálati záradék**

A Bizottság a rendelet III. mellékletének 3. oszlopában az 1. szakaszra vonatkozóan előírt dátumot követő három éven belül részletes tanulmányt készít annak megállapítására, hogy a zajhatárértékek megfelelőnek bizonyulnak-e. A tanulmány következtetése alapján a követően felülvizsgálja a III. mellékletben szereplő zajhatárértékeket. E felülvizsgálat keretében hatásvizsgálat készül, amely átfogóan értékeli az autóipart és különösen az attól függő ágazatokat érintő hatásokat, figyelembe véve más – többek között a CO₂-kibocsátás csökkentésével és a biztonsággal foglalkozó – jogszabályoknak a gépjárművek zajszintjére gyakorolt hatását. E felülvizsgálat és a hozzá tartozó hatásvizsgálat alapján a Bizottság adott esetben javaslatokat nyújthat javaslatot nyújt be a rendelet módosítására, gondoskodva arról, hogy az a lehető legkevésbé befolyásolja a versenyfeltételeket. A III. melléklet negyedik oszlopában a 2. szakaszra vonatkozóan említett határértékek a hatásvizsgálat megerősítését és a bizottsági felülvizsgálat befejezését követően hat évvel lépnek hatályba. [Mód. 29].

Az első bekezdés alapján benyújtott, e rendelet módosítására irányuló javaslatoknak figyelembe kell venniük a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet új szabványait, különösen az ISO 10844:2011 szabványt. [Mód. 30]

⁽¹⁾ HL L 218., 2008.8.13., 30. o.

2013. február 6., szerda

8. cikk

Kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések

(1) A (2)–(6) bekezdés, valamint ezen bekezdés második albekezdése a belső égésű motorral felszerelt M_1 és N_1 kategóriájú járművekre vonatkozik.

A járművek akkor felelnek meg a X. melléklet előírásainak, ha a jármű gyártója a típusjóváahagyó hatóság számára benyújtott műszaki dokumentumokkal igazolja, hogy a járművek maximális és minimális motorfordulatszáma közötti különbség a BB'^1 vonalnál nem haladja meg a $0,15 \times S$ értéket a VIII. melléklet 3.3. pontjában a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezésekre vonatkozóan meghatározott szabályozási tartományon belüli vizsgálati körülmény esetében, és a II. mellékletben meghatározott feltételek figyelembevételével.

Az N_1 kategória járművei nem tartoznak az ASEP hatálya alá, amennyiben az alábbi feltételek egyike teljesül:

- a) A motor térfogata $\leq 660 \text{ cm}^3$ és a gépjármű maximális össztömege alapján meghatározott fajlagos teljesítménymutató (PMR) ≤ 35 ;
- b) A nettó terhelés $\leq 850 \text{ kg}$ és a gépjármű maximális össztömege alapján meghatározott fajlagos teljesítménymutató (PMR) ≤ 40 . [Mód. 31]

A járművek akkor felelnek meg a X. melléklet előírásainak, ha a jármű gyártója a típusjóváahagyó hatóság számára benyújtott műszaki dokumentumokkal igazolja, hogy a járművek maximális és minimális motorfordulatszáma közötti különbség a BB' vonalnál ⁽¹⁾ nem haladja meg a $0,15 \times S$ értéket a VIII. melléklet 2.3. pontjában a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezésekre vonatkozóan meghatározott szabályozási tartományon belüli vizsgálati körülmény esetében, és a II. mellékletben meghatározott feltételek figyelembevételével.

Az N_1 kategóriába tartozó járművek mentesülnek a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezés hatálya alól, ha teljesítik az alábbi feltételek egyikét:

- a) a motor térfogata nem haladja meg a 660 cm^3 -t, és a jármű legnagyobb megengedett össztömegével számított fajlagos teljesítménymutató (PMR) nem haladja meg a 35-öt;
- b) a nettó terhelés legalább 850 kg, és a jármű legnagyobb megengedett össztömegével számított fajlagos teljesítménymutató (PMR) nem haladja meg a 40-et. [Mód. 32]

(2) A járműnek a II. mellékletben meghatározott típus-jóváahagyási vizsgálat végrehajtásának körülményeitől eltérő, jellemző közúti vezetési körülmények közötti zajkibocsátása nem térhet el ~~ülzött mértékben~~ a vizsgálati eredménytől. [Mód. 33]

(3) A jármű gyártója kizárólag abból a célból, hogy megfeleljen a rendeletben meghatározott zajkibocsátási követelményeknek, szándékosan nem módosíthat vagy állíthat be mechanikus, elektromos, termikus vagy egyéb eszközöket vagy eljárásokat, illetve nem szerelhet be olyan eszközöket vagy eljárásokat, amelyek a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezésekre érvényes körülmények között jellemző közúti használat során nincsenek üzemben. **Ezeket az intézkedéseket jellemzően „cycle beating”-nek nevezik (a tesztciklusokban mértnél a valóságban magasabb emissziós értékek jelensége).** [Mód. 34]

(4) A járműnek meg kell felelnie az e rendelet VIII. mellékletében meghatározott követelményeknek.

(5) A típus-jóváahagyási kérelemben a gyártó - **megfelelő vizsgálati eredményekkel alátámasztott** - nyilatkozatot nyújt be a VIII. melléklet 1. függelékében meghatározott mintának megfelelően arról, hogy a jóváahagyandó járműtípus megfelel a 8. cikk (1) és (2) bekezdésében **cikkben** szereplő követelményeknek. [Mód. 35]

8a. cikk

Fogyasztói tájékoztatás

A járműgyártóknak és -forgalmazóknak gondoskodniuk kell arról, hogy az értékesítési helyen és a műszaki promóciós anyagban jól látható helyen feltüntessék a harmonizált típus-jóváahagyási vizsgálati módszereknek megfelelő, decibelben (dB (A)) megadott zajkibocsátási értéket.

⁽¹⁾ E rendelet II. melléklete 1. függelékének 1. ábrája szerint.

2013. február 6., szerda

Átfogó hatásvizsgálatot követően, az e rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül a Bizottság a rendes jogalkotási eljárással összhangban javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a fogyasztók tájékoztatásáról. Ez a javaslat beilleszthető az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló, 1999. december 13-i 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvbe⁽¹⁾. [Mód. 36]

8b. cikk

Az útfelület besorolása és minősége

A Bizottság a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott felülvizsgálati ütemtervvvel összhangban értékeli egy olyan útbesorolási rendszer bevezetésének lehetőségét, amely meghatározza valamennyi uniós út jellemző gördülési zaját, és adott esetben a rendes jogalkotási eljárással összhangban javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé.

A Bizottság fontolóra veszi annak lehetőségét, hogy javaslatában előírja a tagállamok számára az útfelület minőségére vonatkozó információknak a 2002/49/EK irányelvben meghatározott stratégiai zajtérképeken való feltüntetését. [Mód. 37]

9. cikk

Hangjelző rendszer

Amennyiben a gyártók úgy döntenek, hogy hangjelző rendszert szerelnek be a járművekbe, a hangjelző rendszer által kibocsátott hangnak folyamatosnak kell lennie, hogy tájékoztassa a gyalogosokat és a veszélyeztetett úthasználókat az üzemben lévő járműről. A jármű működési módjának egyszerűen azonosíthatónak kell lennie a hang alapján, amely hasonló lehet az ugyanazon kategóriába tartozó, belső égésű motorral felszerelt és azonos körülmények között üzemelő jármű hangjához, valamint a IX. melléklet elírásait teljesíteni kell.

A Bizottság az e rendelet hatálybalépésétől számított egy éven belül felméri e rendelet felülvizsgálatának szükségességét, figyelembe véve többek között, hogy az aktív biztonsági rendszerek a hangjelző rendszerek kiegészítéseként vagy azokkal összehasonlítva hatékonyabban hozzájárulnak-e a városi területeken a veszélyeztetett úthasználók biztonságának javítására irányuló cél megvalósításához, továbbá adott esetben a rendes jogalkotási eljárással összhangban olyan javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé, amely meghatározza a járművekbe beépített hangjelző rendszerek maximális zajszintjét. [Mód. 66]

10. cikk

A mellékletek módosítása

(1) A Bizottságot e rendelet műszaki előírásainak a technikai és tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében fel kell hatalmazni, hogy a 11. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az X. melléklet I, II. és IV-XII. mellékletek módosítására vonatkozóan. [Mód. 39]

(2) Ha a vizsgálati módszerre vonatkozó határértékek az ENSZ-EGB 51. számú előírásában vannak meghatározva, a Bizottság fontolóra veszi felméri annak lehetőségét, hogy a III. mellékletben meghatározott műszaki követelmények helyettesítését követelményeket az ENSZ-EGB 51. és 59. számú előírásában meghatározott megfelelő követelményekre történő közvetlen hivatkozással helyettesítse, feltéve, hogy ez nem lazítja az uniós környezet- és egészségvédelmi előírásokat, valamint kellő figyelemmel az Európai Parlament és a Tanács véleményeire, továbbá adott esetben – a rendes jogalkotási eljárással összhangban – javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a III. függelék módosítása céljából. [Mód. 40]

11. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ezen cikk határozza meg. [Mód. 41]

⁽¹⁾ HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

2013. február 6., szerda

(2) A Bizottság ~~határozatlan időre~~ **az e rendelet hatálybalépésétől számított öt évre** szóló felhatalmazást kap a 10. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. **A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.** [Mód. 42]

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. Az ~~említett~~ határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a ~~határozatban~~ **benne** megjelölt ~~napon~~ **későbbi időpontban** lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. [Mód. 43]

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 10. cikk (1) bekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ~~az említett ez az~~ időtartam ~~egy hónappal~~ **két hónappal** meghosszabbodik. [Mód. 44]

12. cikk

Kifogás a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ellen

(1) ~~Az Európai Parlament és a Tanács az értesítés napját követő két hónapos időtartamon belül kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére az említett időtartam egy hónappal meghosszabbodik.~~

(2) ~~Ha az említett időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta az Európai Bizottságot, hogy nem emel kifogást, a felhatalmazáson alapuló jogi aktus a rendelkezéseiben megállapított időpontban hatályba lép.~~

(3) ~~Ha az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emel a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, az nem lép hatályba. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen kifogást emelő intézmény a kifogást megindokolja.~~ [Mód. 45]

13. cikk

Sürgősségi eljárás

(1) ~~A 10. cikk (1) bekezdése értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus haladéktalanul hatályba lép és alkalmazandó, amennyiben nem emelnek ellene kifogást a (2) bekezdésnek megfelelően. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítésben meg kell indokolni a sürgősségi eljárás alkalmazását.~~

(2) ~~Az Európai Parlament és a Tanács a 11. cikk (5) bekezdésében foglalt eljárásnak megfelelően kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen. A Bizottság ebben az esetben az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emelő határozatáról szóló értesítés kézhezvételét követően haladéktalanul hatályon kívül helyezi a jogi aktust.~~ [Mód. 46]

14. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) Ez a rendelet nem érvényteleníti az olyan járművek, rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek számára megadott EU-típusjóvá hagyást, amelyet a 16. cikkben meghatározott dátum előtt hagytak jóvá.

(2) A jóváhagyó hatóságok a 70/157/EGK irányelv feltételei szerint továbbra is kiterjesztik a jóváhagyásokat az ilyen járművekre, rendszerekre, alkatrészekre vagy önálló műszaki egységekre.

2013. február 6., szerda

(3) ... (*)-ig nem érvényesek a 8. cikk követelményei az olyan soros hibrid hajtáslánccal felszerelt járművekre, amelyek a meghajtórendszerhez mechanikusan nem kapcsolódó kiegészítő belső égésű motorral vannak felszerelve.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 70/157/EGK irányelv hatályát veszti.

(2) A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen rendeletre történő hivatkozásnak kell tekinteni, és a XII. mellékletben található megfelelési táblázatnak megfelelően kell értelmezni.

16. cikk

Hatálybalépés

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

(2) Ez a rendelet ... (**)-tól/től alkalmazandó.

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

Kelt

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

EU-típusjóváhagyás egy adott járműtípus zajsztípe tekintetében

1. ADOOTT JÁRMŰTÍPUS EU-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA IRÁNTI KÉRELEM
 - 1.1. A 2007/46/EK irányelv 7. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint az, egy adott járműtípus zajsztípeire vonatkozó EU-típusjóváhagyási kérelmet a jármű gyártójának kell benyújtania.
 - 1.2. Az adatközlő lap mintája az 1. függelékben található.
 - 1.3. A jármű gyártójának a típusjóváhagyásra benyújtott járműtípus egy példányát a vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálat rendelkezésére kell bocsátania.
 - 1.4. A műszaki szolgálat kérésére be kell mutatni a kipufogórendszer és egy legalább olyan hengerűrtartalommal és legnagyobb névleges teljesítménnyel rendelkező motor mintapéldányát, mint amilyen a típusjóváhagyásra benyújtott járműbe kerül beépítésre.
2. JELÖLÉSEK
 - 2.1. A kipufogó- és szívórendszerek alkatrészein – a rögzítőelemek és a csövek kivételével – fel kell tüntetni az alábbiakat:
 - 2.1.1. a rendszerek és alkatrészeik gyártójának védjegye vagy kereskedelmi neve;

(*) A rendelet hatálybalépését követően öt évvel.

(**) A jelen rendelet elfogadását követően két évvel.

2013. február 6., szerda

- 2.1.2. a gyártó kereskedelmi jelölése.
- 2.2. Ezen jelöléseknek még a rendszernek a járműre történő beépítése után is tisztán olvashatónak és kitörölhetetlennek kell lenniük.
3. ADOTT JÁRMŰTÍPUS EU-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁNAK MEGADÁSA
- 3.1. Ha az alkalmazandó követelmények teljesülnek, az EU-típusjóváahagyást a 2007/46/EK irányelv 9. cikkének (3) bekezdése, illetve adott esetben a 10. cikkének (4) bekezdése értelmében meg kell adni.
- 3.2. Az EU-típusbizonyítvány mintája a 2. függelékben található.
- 3.3. Minden jóváahagyott járműtípusra jóváahagyási számot kell kiadni a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletének megfelelően. Ugyanaz a tagállam nem adhatja ki ugyanazt a számot több járműtípusra.
4. A TÍPUSJÓVÁHAGYÁSOK MÓDOSÍTÁSAI
- Az ezen rendelet értelmében jóváahagyott típus módosítása esetén a 2007/46/EK irányelv 13., 14., 15. és 16. cikkében, valamint 17. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.
5. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGÉVEL KAPCSOLATOS INTÉZKEDÉSEK
- 5.1. A gyártás megfelelőségének biztosítására a 2007/46/EK irányelv 12. cikkében megállapított követelményeknek megfelelő intézkedéseket kell végrehajtani.
- 5.2. Különös rendelkezések:
- 5.2.1. A rendelet VI. mellékletében meghatározott vizsgálatok megfelelnek a 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 2.3.5. pontjában leírtaknak.
- 5.2.2. A 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 3. pontja rendes körülmények között kétvétenként egy vizsgálatot ír elő.
- 5.2.2.a) **A III. mellékletben szereplő táblázatban megállapított határértékeket a mérés során ésszerű tűréshatárral kell alkalmazni. [Mód 47]**

1. függelék

(...) számú adatközlő lap járműnek a megengedett zajszint és a kipufogórendszer tekintetében történő EU-típusjóváahagyásához, a 2007/46/EK irányelv I. melléklete⁽¹⁾ szerint

Az alábbi adatokat kell adott esetben tartalomjegyzékkel ellátva három példányban benyújtani. A rajzokat megfelelő méretarányban és részletezettséggel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtva kell benyújtani. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, a teljesítményükre vonatkozó információkat is meg kell adni.

0. Általános adatok
- 0.1. Gyártmány (a gyártó által bejegyzett védjegy):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):
- 0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön^(b):
- 0.3.1. A jelölés elhelyezése:

⁽¹⁾ Az ezen az adatközlő lapon alkalmazott tételszámok és lábjegyzetek megfelelnek a 2007/46/EK irányelv I. mellékletében alkalmazottaknak. Az ezen rendeletre nem vonatkozó tételek nem szerepelnek itt.

2013. február 6., szerda

- 0.4. Jármű-kategória ^(°):
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):
1. A jármű általános szerkezeti jellemzői
- 1.1. Egy reprezentatív járműről készített fényképek és/vagy rajzok:
- 1.3.3. Meghajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):
- 1.6. A motor helye és elrendezése:
2. Tömegek és méretek ^(°) (kg és mm) (adott esetben hivatkozás a rajzokra)
- 2.4. A jármű mérettartománya (teljes):
- 2.4.1. A felépítmény nélküli alváznál:
- 2.4.1.1. Hosszúság ^(¹):
- 2.4.1.2. Szélesség ^(^k):
- 2.4.2. Felépítménnyel ellátott alvázra:
- 2.4.2.1. Hosszúság ^(¹):
- 2.4.2.2. Szélesség ^(^k):
- 2.6. A jármű tömege felépítménnyel együtt, menetkész állapotban, vagy az alváz tömege vezetőfülkével együtt, amennyiben a gyártó a felépítményt nem szerelte fel (ideértve az alapfelszerelést, hűtőközeget, olajokat, tüzelőanyagot, szerszámokat és pótkereket, valamint a járművezetővel) (o) (legnagyobb és legkisebb):
3. Motor ^(°)
- 3.1. Gyártó:
- 3.1.1. A gyártó motorkódja: (a motoron feltüntetett jelölés szerint vagy más azonosítási módszer szerint):
- 3.2. Belső égésű motor
- 3.2.1.1. Működési elv: külső gyújtású/kompressziós gyújtású/négycsütemű/kétcsütemű ^(¹)
- 3.2.1.2. A hengerek száma és elrendezése:
- 3.2.1.2.3. Gyújtási sorrend:
- 3.2.1.3. Hengerűrtartalom (s): cm³
- 3.2.1.8. Legnagyobb teljesítmény ^(¹): kW/min⁻¹ (a gyártó által megadott érték)
- 3.2.4. Tüzelőanyag-ellátás:
- 3.2.4.1. Porlasztó(ko)n keresztül: igen/nem ^(²)
- 3.2.4.1.2. Típus(ok):
- 3.2.4.1.3. Darabszám:
- 3.2.4.2. Tüzelőanyag-befecskendezésen keresztül (csak kompressziós gyújtású motoroknál): igen/nem ^(³)
- 3.2.4.2.2. Működési elv: közvetlen befecskendezés/előkamrás/örvénykamrás ^(⁴)

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽²⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽³⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽⁴⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

2013. február 6., szerda

- 3.2.4.2.4. Fordulatszám-szabályozó:
- 3.2.4.2.4.1. Típus:
- 3.2.4.2.4.2.1. Leszabályozási fordulatszám terhelés mellett: min^{-1}
- 3.2.4.3. Tüzelőanyag-befecskendezésen keresztül (csak külső gyújtású motornál): igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Működési elv: szívócsővezeték (egy-/többpontos ⁽²⁾)/közvetlen befecskendezés/egyéb (pontosítsa) ⁽³⁾
- 3.2.8. Szívórendszer:
- 3.2.8.4.2. Levegőszűrő, rajzok; vagy
- 3.2.8.4.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.8.4.2.2. Típus(ok):
- 3.2.8.4.3. Szívászaj-csökkentő, rajzok; vagy
- 3.2.8.4.3.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.8.4.3.2. Típus(ok):
- 3.2.9. Kipufogórendszer
- 3.2.9.2. A kipufogórendszer leírása és/vagy rajza:
- 3.2.9.4. Kipufogódob(ok):
- Elülső, középső és hátsó dob esetében: szerkezet, típus, jelölés, ahol a külső zaj miatt szükséges: zajcsökkentő intézkedések a motorház és a motor esetében:
- 3.2.9.5. A kipufogónyílás helye:
- 3.2.9.6. Szálas anyagokat tartalmazó kipufogódob:
- 3.2.12.2.1. Katalizátor: igen/nem ⁽⁴⁾
- 3.2.12.2.1.1. Katalizátorok és elemek száma:
- 3.3. Villanymotor:
- 3.3.1. Típus (tekerceslés, gerjesztés):
- 3.3.1.1. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: kW
- 3.3.1.2. Üzemi feszültség: V
- 3.4. Más motorok, hajtóművek és kombinációik (az ilyen motorok vagy hajtóművek műszaki jellemzői):

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽²⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽³⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽⁴⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

2013. február 6., szerda

4. Erőátvitel (v)
- 4.2. Típusa (mechanikus, hidraulikus, elektromos stb.):
- 4.6. Áttételi viszonyszámok:

Sebességfokozat	Belső áttételi viszonyszám (a sebességváltó kimenőtengely-fordulatszáma a motorhoz viszonyítva)	Végső áttételi viszonyszám (ok) (a sebességváltó kimenőtengely-fordulatszáma a hajtott kerék fordulatszámához viszonyítva)	Összáttételi viszonyszám
Legnagyobb érték CVT ⁽¹⁾ esetén			
1			
2			
3			
...			
Legkisebb érték CVT ⁽¹⁾ esetén			
Hátramenet			

⁽¹⁾ Fokozatmentes erőátvitel.

- 4.7. A jármű legnagyobb sebessége (és a fokozatok adatai, amelyekben ez elérhető) (km/h) ^(w):
6. Felfüggesztés
- 6.6. Gumiabroncsok és kerekek:
- 6.6.2. A gördülési sugarak felső és alsó határértékei:
- 6.6.2.1. 1. tengely:
- 6.6.2.2. 2. tengely:
- 6.6.2.3. 3. tengely:
- 6.6.2.4. 4. tengely:
- stb.
9. Felépítmény (nem vonatkozik az M₁ kategóriába tartozó gépjárművekre)
- 9.1. A felépítmény típusa:
- 9.2. Felhasznált anyagok és az összeszerelés módja:
12. Vegyes
- 12.5. Adatok a zajcsökkentést szolgáló, a motorhoz nem kapcsolódó bármely berendezésről (ha más pontban nem szerepel):
- További adatok terepjáró járművek esetében:
- 1.3. A tengelyek és kerekek száma:
- 2.4.1. Felépítmény nélküli alváznál:
- 2.4.1.4.1. Megközelítési szög ^(na): ... fok

2013. február 6., szerda

- 2.4.1.5.1. Elhagyási szög ^(nb): ... fok
- 2.4.1.6. Szabad magasság (a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. szakaszának 4.5. pontja szerint)
- 2.4.1.6.1. A tengelyek között:
- 2.4.1.6.2. Az első tengely(ek) alatt:
- 2.4.1.6.3. A hátsó tengely(ek) alatt:
- 2.4.1.7. Terepszög ^(nc): ... fok
- 2.4.2. Felépítménnyel ellátott alvázra:
- 2.4.2.4.1. Megközelítési szög ^(na): ... fok
- 2.4.2.5.1. Elhagyási szög ^(nb): ... fok
- 2.4.2.6. Szabad magasság (a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. szakaszának 4.5. pontja szerint)
- 2.4.2.6.1. A tengelyek között:
- 2.4.2.6.2. Az első tengely(ek) alatt:
- 2.4.2.6.3. A hátsó tengely(ek) alatt:
- 2.4.2.7. Terepszög ^(nc): ... fok
- 2.15. Hegyemeneti elindulási képesség (pótkocsi nélküli jármű): ... %
- 4.9. Differenciálzár: igen/nem/választható ^(l)

Dátum, ügyiratszám

2. függelék

Minta EU-típusbizonyítvány

(Legnagyobb méret: A4 [210 x 297 mm])

A hatóság pecsétjének helye

Értesítés jármű/alkatrész/önálló műszaki egység ⁽¹⁾ típusa

— típusjövahagyásának megadásáról ⁽²⁾

— típusjövahagyásának kiterjesztéséről ⁽³⁾

— típusjövahagyásának elutasításáról ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽²⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽³⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

⁽⁴⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

2013. február 6., szerda

— típusjóváahagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

tekintettel a legutóbb a(z) .../.../EU irányelvvvel módosított .../.../EU irányelvre.

A típusjóváahagyás száma:

A kiterjesztés indoka:

I. SZAKASZ

0.1. Gyártmány (a gyártó által bejegyzett védjegy):

0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):

0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ⁽²⁾ ⁽³⁾

0.3.1. A jelölés elhelyezése:

0.4. Jármű-kategória ⁽⁴⁾:

0.5. A gyártó neve és címe:

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EU-típusjóváahagyási jel elhelyezésének helye és módja:

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):

II. SZAKASZ

1. Esetleges kiegészítő adatok: lásd a 3. függelék

2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:

5. (Esetleges) megjegyzések: lásd a 3. függelék

6. Hely:

7. Dátum:

8. Alíráás:

9. A jóváahagyó hatóságnál kérésre hozzáférhető dokumentációk jegyzéke mellékelve van.

3. függelék

Jármű- és vizsgálati adatok ⁽¹⁾

1. A jármű kereskedelmi neve vagy védjegye:

2. Járműtípus:

2.1. Megengedett össztömeg, adott esetben a félpótkocsi tömegével együtt:

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törölnendő.

⁽²⁾ A nem megfelelő rész törölnendő.

⁽³⁾ Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az ezen típusbizonyítványban megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

⁽⁴⁾ A 2007/46/EK irányelv IIA. mellékletében foglaltak szerint.

⁽¹⁾ Az I. melléklet 1. függelékében rögzített információkat nem kell megismételni.

2013. február 6., szerda

3. A gyártó neve és címe:
4. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:
5. Motor:
- 5.1. Gyártó:
- 5.2. Típus:
- 5.3. Modell:
- 5.4. Legnagyobb névleges teljesítmény (EGB): ... kW ... min⁻¹ (fordulat/perc) motorfordulatszámom.
- 5.5. Motor fajtája: például külső gyújtású, kompressziós gyújtású stb. ⁽¹⁾
- 5.6. Munkaciklusok: kétütemű vagy adott esetben négyütemű
- 5.7. Hengerűrtartalom (adott esetben):
6. Erőátvitel: nem automata/automata sebességváltó ⁽²⁾
- 6.1. Sebességfokozatok száma:
7. Felszerelés:
- 7.1. Kipufogódob:
- 7.1.1. Gyártó vagy meghatalmazott képviselő (ha van):
- 7.1.2. Modell:
- 7.1.3. Típus: ... a(z) ... számú rajznak megfelelően
- 7.2. Szívászaj-csökkentő:
- 7.2.1. Gyártó vagy meghatalmazott képviselő (ha van):
- 7.2.2. Modell:
- 7.2.3. Típus: ... a(z) ... számú rajznak megfelelően
- 7.3. Burkolati elemek
- 7.3.1. A jármű gyártója által meghatározott zajvédő burkolat elemei:
- 7.3.2. Gyártó vagy meghatalmazott képviselő (ha van):
- 7.4. Gumiabroncsok:
- 7.4.1. A gumiabroncs(ok) mérete (tengelyenként):
8. Méretek:
- 8.1. A jármű hossza (l_{veh}): ... mm
- 8.2. A gázpedál lenyomásának pontja: ... m-rel az AA' vonal előtt
- 8.2.1. Motorfordulatszám „i” fokozatban a következő értéknél:
 $AA' / PP' \text{ (}^1\text{)} \dots \text{ min}^{-1} \text{ (fordulat/perc)}$
 $BB' \dots \text{ min}^{-1} \text{ (fordulat/perc)}$
- 8.2.2. Motorfordulatszám (i+1) fokozatban a következő értéknél:
 $AA' / PP' \text{ (}^1\text{)} \dots \text{ min}^{-1} \text{ (fordulat/perc)}$
 $BB' \dots \text{ min}^{-1} \text{ (fordulat/perc)}$

⁽¹⁾ Amennyiben nem hagyományos motort használnak, akkor ezt fel kell tüntetni.

⁽²⁾ A nem kívánt rész törlendő.

2013. február 6., szerda

- 8.3. A gumiabroncs(ok) típus-jóváhagyási száma:
amennyiben nem áll rendelkezésre, a következő adatokat kell megadni:
- 8.3.1. A gumiabroncs gyártója:
- 8.3.2. A gumiabroncstípus (tengelyenként) kereskedelmi leírása (például kereskedelmi név, sebességindex, terhelési index): ...
- 8.3.3. A gumiabroncs mérete (tengelyenként): ...
- 8.3.4. Típus-jóváhagyási szám (ha van): ...
- 8.4. A mozgó jármű zajszintje:
Vizsgálati eredmény (L_{urban}): ... dB(A)
Vizsgálati eredmény (L_{wo}): ... dB(A)
Vizsgálati eredmény (L_{cruise}): ... dB(A)
 k_p -tényező: ...
- 8.5. Az álló jármű zajszintje:
A mikrofon elhelyezése és tájolása (a II. melléklet 1. függelékének 2. ábrája szerint)
Álló helyzetben elvégzett vizsgálat eredménye: ... dB(A)
- 8.6. A sűrített levegő zajszintje:
Vizsgálati eredmény a következőkre vonatkozóan:
— üzemi fék: ... dB(A)
— rögzítőfék: ... dB(A)
— a nyomásszabályozó működtetése közben: ... dB(A)
9. A jármű jóváhagyásra történő benyújtásának dátuma:
10. A típus-jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
11. A szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:
12. A szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv száma:
13. A jóváhagyási jel helye a járművön:
14. Hely:
15. Dátum:
16. Aláírás:
17. A dokumentum mellékletét képezik a következő dokumentumok (a fenti jóváhagyási számot mindegyiken fel kell tüntetni):
...
...
a motorról és a hangtompító rendszerről készült rajzok és/vagy fényképek, ábrák és tervek;
a hangtompító rendszert alkotó, megfelelően azonosított alkatrészek listája.
18. A jóváhagyás kiterjesztésének indoka:
19. Észrevételek

2013. február 6., szerda

II. MELLÉKLET

A gépjárművek által keltett zaj mérésére használt módszerek és műszerek

1. MÉRÉSI MÓDSZEREK

- 1.1. A jóváhagyásra beadott járműtípus által keltett zajt az ebben a mellékletben leírt két módszerrel, a mozgásban lévő járműre és az álló járműre vonatkozóan kell megmérni⁽¹⁾. Olyan járművek esetében, amelyeknél a jármű álló helyzetében a belső égésű motor nem működik, csak a mozgó jármű zajkibocsátását kell megmérni.

A 2 800 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb tömegű járművek esetében az V. mellékletben leírt jellemzőknek megfelelő, sűrített levegő által keltett zajt mérő kiegészítő vizsgálatot is kell végezni az álló járművön, amennyiben a sűrített levegővel működő fékberendezés a jármű részét képezi.

- 1.2. Az 1.1. pontban meghatározott vizsgálatok szerint mért két értéknek szerepelnie kell a vizsgálati jegyzőkönyvben és az I. melléklet 3. függelékében található mintának megfelelő nyomtatványon.

2. MÉRŐMŰSZEREK

2.1. Akusztikai mérések

A zajszint méréséhez precíziós zajszintmérő készüléket vagy azzal egyenértékű, 1. osztályba tartozó műszerekre vonatkozó követelményeknek (az esetlegesen használt javasolt szélernyővel együtt is) megfelelő készüléket kell használni. Ezen követelmények a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság (IEC) „IEC 61672-1:2002: Precíziós zajszintmérők” szabványának második kiadásában szerepelnek.

A méréseket az akusztikai mérőműszer „gyors válasz” üzemmódját, és az ugyancsak az „IEC 61672-1:2002” szabványban leírt „A” súlyozási görbét alkalmazva kell elvégezni. Olyan rendszer használata esetén, amely az „A” súlyozású hangnyomásszint periodikus figyelését is tartalmazza, az adatokat 30 ms-os (millimásodperces) vagy annál rövidebb időközönként kell mérni.

A műszer karbantartását és kalibrálását a gyártó utasításainak megfelelően kell végezni.

2.2. A követelményeknek való megfelelés

Az akusztikai mérőműszerek megfelelőségét az érvényes megfelelőségi tanúsítványok megléte alapján kell ellenőrizni. Ezeket a tanúsítványokat érvényesnek kell tekinteni, ha a szabványoknak való megfelelés tanúsítását hangkalibrációs eszközök esetében a megelőző 12 hónapos időszakban, zajmérő műszerek esetében pedig a megelőző 24 hónapos időszakban végezték el. A megfelelőségi vizsgálatokat olyan laboratóriumban kell elvégezni, amely jogosult a megfelelő szabványokkal kapcsolatos kalibrációk elvégzésére.

2.3. A teljes akusztikus mérőrendszer kalibrálása a méréssorozathoz

Minden méréssorozat kezdetén és végén a teljes akusztikus mérőrendszert egy olyan hangkalibrátorral kell ellenőrizni, amely megfelel az IEC 60942:2003 szabványban meghatározott 1. pontossági osztályba tartozó hangkalibrátorokra vonatkozó követelményeknek. A mért eredmények közötti különbség további kiigazítások nélkül legfeljebb 0,5 dB lehet. Amennyiben az eltérés meghaladja ezt a mértéket, a legutolsó megfelelő ellenőrzést követő mérések eredményeit figyelmen kívül kell hagyni.

2.4. A motorfordulatszám-mérés műszerei

A motorfordulatszám méréséhez olyan műszereket kell használni, amelyek mérési pontossága legfeljebb ± 2 százalékkal tér el a valós értéktől azokon a fordulatszámokon, amelyeken a méréseket el kell végezni.

Folyamatosan mérő műszerek használata esetén a jármű közúti sebességét olyan műszerrel kell mérni, amelynek pontossága $\pm 0,5$ km/h-n belül van.

Ha a vizsgálatok során nem folyamatos sebességmérést alkalmaznak, a pillanatnyi sebességértékeket mérő műszernek legalább $\pm 0,2$ km/h-s mérési pontosságot kell biztosítania.

⁽¹⁾ Az álló járművön végzett vizsgálatnak az a célja, hogy a használatban lévő járművek ezen ellenőrzési módszerét használó hivatalok számára a szükséges referenciaértékekkel szolgáljon.

2013. február 6., szerda

2.5. Meteorológiai műszerek

A vizsgálat során a környezeti körülmények megfigyelésére használt meteorológiai műszereknek legalább az alábbi mérési pontosságra vonatkozó követelményeknek kell megfelelniük:

- hőmérő: ± 1 °C;
- szélsébségmérő: $\pm 1,0$ m/s;
- légköri nyomást mérő eszköz (barométer): ± 5 hPa;
- relatív páratartalmat mérő eszköz: ± 5 %.

3. MÉRÉSI KÖRÜLMÉNYEK

3.1. A vizsgálati helyszín ⁽¹⁾ és a környezeti feltételek

A vizsgálati helyszínnek alapjában véve vízszintesnek, a próbapálya felületének pedig száraznak kell lennie. A vizsgálati helyszínnek olyannak kell lennie, hogy ha egy kisméretű, nem irányított hangot kibocsátó zajforrást helyeznek a felületének a középpontjába (a PP' mikrofonvonal ⁽²⁾ és a CC' járműsáv ⁽³⁾ középvonalának metszéspontjába), a félgömbfelületre vonatkoztatott akusztikai divergenciától való eltérések ne legyenek ± 1 dB-nél nagyobbak.

Ezt a feltételt akkor kell teljesítettnek tekinteni, ha teljesülnek a következő követelmények:

- a) A pálya középpontjától számított 50 méteren belül nincsenek nagyméretű hangvisszaverő tárgyak, például kerítések, sziklák, hidak vagy épületek;
- b) A próbapálya és a helyszín felülete száraz, és nem takarja semmilyen hangelnyelő anyag, például porhó vagy laza törmelék;
- c) A mikrofon közelében nincsenek olyan akadályok, amelyek befolyásolhatnák a hangteret, és senki nem áll a mikrofon és a zajforrás között. A méréseket végző személynek olyan helyzetet kell elfoglalnia, hogy ne befolyásolja a műszer által mért értékeket.

A méréseket tilos kedvezőtlen időjárási feltételek között elvégezni. Meg kell bizonyosodni arról, hogy az eredményeket nem befolyásolják szélökök.

A meteorológiai műszereket a vizsgálati terület mellett, $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$ magasságban kell elhelyezni. A méréseket olyankor kell elvégezni, amikor a környezeti levegő hőmérséklete $+ 5$ °C és $+ 40$ °C között van.

A vizsgálatokat nem szabad olyan időben végezni, amikor a zajmérés ideje alatt a szélsébség – a szélököket is beleértve – a mikrofon magasságában meghaladja az 5 m/s-ot.

A zajmérés ideje alatt mért hőmérséklet-, szélsébség-, szélirány-, relatív páratartalom- és légnyomásértékeket rögzíteni kell.

A mérések során figyelmen kívül kell hagyni minden olyan kiugró zajértéket, amely nem kapcsolódik a jármű általános zajszintjellemzőihez.

A háttérzajt közvetlenül a járművizsgálat-sorozat előtt és után, 10 másodpercen keresztül kell mérni. Ezeket a méréseket a vizsgálat alatt használt mikrofonokkal és mikrofonpozíciókban kell elvégezni. A jegyzőkönyvben a legnagyobb „A” súlyozású hangnyomásszintet kell feltüntetni.

⁽¹⁾ Összhangban ezen rendelet VII. mellékletével.

⁽²⁾ Ezen rendelet II. melléklete 1. függelékének 1. ábrája szerint.

⁽³⁾ Ezen rendelet II. melléklete 1. függelékének 1. ábrája szerint.

2013. február 6., szerda

A háttérzajnak (az esetleges szélzúgással együtt) legalább 10 dB-lel a jármű által a vizsgálat során keltett „A” súlyozású hangnyomásszint alatt kell lennie. Ha a környezeti zaj és a mért zaj közötti különbség 10 és 15 dB (A) között van, a vizsgálati eredmények kiszámításához az alábbi táblázatban megadott korrekciós értékeket ki kell vonni a zajszintmérő által mért értékekből:

A környezeti zaj és a mérendő zaj közötti különbség, dB(A)	10	11	12	13	14	15
Korrekció, dB(A)	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,0

3.2. Jármű

- 3.2.1. A vizsgált járművet úgy **jármű tulajdonságainak egyeznie** kell a kiválasztani, hogy az összes, ugyanazon típusba tartozó, forgalomba hozott **hozni kívánt** jármű megfeleljen e rendelet követelményeinek **gyártó által meghatározott tulajdonságaival**. A méréseket – a nem szétkapcsolható járművek kivételével – pótkocsi nélkül kell elvégezni. A méréseket az alábbi táblázat szerint meghatározott m_t vizsgálati tömegű járműveken kell elvégezni: **[Mód. 48]**

Jármű-kategória	Jármű vizsgálati tömege (m_t)
M_1	$m_t = m_{ro}$
N_1	$m_t = m_{ro}$
N_2, N_3	<p>$m_t = 50$ kg/névleges motorteljesítmény kW</p> <p>A vizsgálati tömeg eléréséhez szükséges kiegészítő rakományt a jármű meghajtott hátsó tengelye(i) fölé kell elhelyezni. A kiegészítő rakomány tömege a hátsó tengely engedélyezett legnagyobb terhelésének 75 %-ában van korlátozva. A tényleges tömeg legfeljebb ± 5 %-kal térhet el a meghatározott vizsgálati tömegtől.</p> <p>Ha a kiegészítő rakomány tömegközéppontját nem lehet a hátsó tengely középpontja fölé igazítani, a jármű vizsgálati tömege nem haladhatja meg a jármű terheletlen állapotában az elülső és hátsó tengelyére eső összterhelés és a kiegészítő rakomány együttes tömegét.</p> <p>A kettőnél több tengellyel rendelkező járművek vizsgálati tömegének meg kell egyeznie a kéttengelyes járművek vizsgálati tömegével.</p>
M_2, M_3	$m_t = m_{ro} - a$ kocsikísérő tömege (ha van kocsikísérő)

- 3.2.2. A gumiabroncsok gördülési zajkibocsátását a gépjárművek általános biztonságáról szóló 661/2009/EK rendelet szabályozza. A vizsgálat során a járműre jellemző gumiabroncsokat kell használni. Ezeket a járműgyártónak kell kiválasztania, és a gumiabroncsok jellemzőit fel kell tüntetni a rendelet I. mellékletének 3. függelékében. Ezek méretének meg kell egyezniük a járműhöz eredeti felszerelésként megadott gumiabroncsméretek valamelyikével. Az adott típusú gumiabroncsnak a járművel egy időben kereskedelmi forgalomban megvásárolhatónak kell lennie ⁽¹⁾. A gumiabroncsokat a jármű gyártója által a jármű vizsgálati tömegéhez javasolt nyomásra kell felfújni. A gumiabroncsok barázdáinak ~~legalább~~ a jogszabályban előírt mélységűnek kell lenniük.

⁽¹⁾ Amennyiben a gumiabroncsok jelentős mértékben hozzájárulnak az általános zajkibocsátáshoz, figyelembe kell venni a gumiabroncs/út zajkibocsátására vonatkozó meglévő közigazgatási rendelkezéseket. A vonóabroncsokat, a téli gumiabroncsokat és a különleges használatú abroncsokat a gyártó kérésére ki kell zárni a típus-jóváhagyási és gyártásmegfelelési mérésekből az ENSZ-EGB 117. számú előírása értelmében (HL L 231., 2008.8.29., 19. o.) az EGB 117. számú **előírásának legújabb módosításai** értelmében. **[Mód. 49]**

2013. február 6., szerda

- 3.2.3. A mérések megkezdése előtt a motort normál üzemi állapotba kell hozni.
- 3.2.4. Amennyiben a járművet kétkerék-meghajtáson kívül más meghajtási üzemmóddal is ellátták, akkor a járművet a normál közúti közlekedésre való üzemmódban kell vizsgálni.
- 3.2.5. Ha a jármű egy vagy több automatikus működtetésű hűtőventilátorral van felszerelve, akkor a rendszer működésébe a mérések során nem szabad beavatkozni.
- 3.2.6. Ha a jármű szilárd anyagokat tartalmazó kipufogórendszerrel van felszerelve, a vizsgálat megkezdése előtt a kipufogórendszert a IV. mellékletben foglaltaknak megfelelően kondicionálni kell.

4. VIZSGÁLATI MÓDSZEREK**4.1. A mozgásban lévő járművek által keltett zaj mérése****4.1.1. Általános vizsgálati körülmények**

A próbapályán ki kell jelölni két, a PP' vonallal párhuzamos és 10 méterrel az előtt, illetve 10 méterrel az után húzódó AA', illetve BB' vonalat.

A jármű mindegyik oldalán és mindegyik sebességfokozatban legalább négy mérést kell végezni. Beállítási célból végezhető előzetes mérések, de ezek eredményeit figyelmen kívül kell hagyni.

A mikrofont a talajszint felett $1,2 \pm 0,02$ méterre kell elhelyezni a próbapálya CC' referenciaegyenésétől $7,5 \pm 0,05$ m távolságban.

Szabad hangtér esetében (lásd az IEC 61672-1:2002 szabványt) a referenciatengelynek vízszintesnek kell lennie, és merőlegesen kell állnia a jármű CC' vonallal jelzett útvonalára.

4.1.2. A járművek specifikus vizsgálati körülményei**4.1.2.1. Az M_1 , $M_2 \leq 3\,500$ kg és N_1 kategóriába tartozó járművek**

A jármű középvonala által leírt útvonalnak az AA' vonal megközelítésétől kezdve egészen addig, amíg a jármű hátulja át nem halad a BB' vonal fölött, azaz a vizsgálat teljes időtartama alatt a lehető legpontosabban kell követnie a CC' vonalat. Amennyiben a járművet kétkerék-meghajtáson kívül más meghajtási üzemmóddal is ellátták, akkor a vizsgálatot a normál közúti közlekedésre szánt üzemmódban kell elvégezni.

Ha a jármű kézi kiegészítő sebességváltóval vagy szorzóáttételes hajtótengellyel van felszerelve, akkor azt az állást kell választani, amelyet normál városi közlekedésnél használnak. A lassú haladáshoz, a parkoláshoz és fékezéshez használt sebességfokozatok egyik esetben sem választhatók.

A jármű vizsgálati tömegének meg kell felelnie a 3.2.1. pontban található táblázatban foglalt előírásoknak.

A vizsgálati sebesség $50 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$. A vizsgálati sebességet akkor kell elérni, amikor a referenciapont a PP' vonalhoz ér.

4.1.2.1.1. Fajlagos teljesítménymutató (PMR)

A PMR meghatározásának módja:

$$\text{PMR} = (P_n / m_i) \times 1\,000 \text{ kg/kW}$$

A fajlagos teljesítménymutatót (PMR) a gyorsulás kiszámításához használják.

4.1.2.1.2. A gyorsulás kiszámítása

A gyorsulási számítások csak az M_1 , N_1 és $M_2 \leq 3\,500$ kg kategóriára alkalmazhatók.

2013. február 6., szerda

Minden gyorsulást a jármű próbapályán elért különböző sebességeinek felhasználásával kell kiszámítani ⁽¹⁾. A megadott képletek alapján kell kiszámítani az $a_{wot\ i}$, az $a_{wot\ i+1}$ és az $a_{wot\ test}$ értéket. Az AA', illetve a PP' vonalnál elért sebesség definíció szerint a járműnek a referenciapont AA' ($v_{AA'}$), illetve PP' ($v_{PP'}$) vonalon való áthaladása pillanatában mérhető sebessége. A BB' vonalnál mért sebesség ($v_{BB'}$) az abban a pillanatban mért sebesség, amikor a jármű hátulja áthalad a BB' vonal fölött. A gyorsulás megállapítására használt módszert fel kell tüntetni a vizsgálati jegyzőkönyvben.

A jármű referenciapontjának definíciója miatt a jármű hosszát (l_{veh}) másképpen értelmezzük az alábbi képletben. Amennyiben a referenciapont a jármű elején van, az $l = l_{veh}$, ha a közepén: $l = \frac{1}{2} l_{veh}$, ha pedig a végén: $l = 0$.

- 4.1.2.1.2.1. Számítási eljárás a rögzített sebességfokozatokkal vizsgált, kézi kapcsolású sebességváltóval, automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval (CVT ⁽²⁾) rendelkező járművek esetében:

$$a_{wot\ test} = ((v_{BB'} / 3,6)^2 - (v_{AA'} / 3,6)^2) / (2 * (20 + l))$$

A sebességfokozat kiválasztásához használt $a_{wot\ test}$ értéknek az egyes érvényes mérési menetek négy $a_{wot\ test, i}$ átlagának kell lennie.

Az előgyorsítás megengedett. A gázpedál AA' vonal előtti lenyomásának pontját a jármű- és a vizsgálati adatok között fel kell tüntetni (lásd az I. melléklet 3. függelékét).

- 4.1.2.1.2.2. Számítási eljárás a nem rögzített sebességfokozatokkal vizsgált, automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval (CVT) rendelkező járművek esetében:

A sebességfokozat kiválasztásához használt $a_{wot\ test}$ értéknek az egyes érvényes mérési menetek négy $a_{wot\ test, i}$ átlagának kell lennie.

Ha a 4.1.2.1.4.2. pontban leírt eszközökkel és intézkedésekkel a sebességváltómű működését a vizsgálati követelmények teljesítése érdekében szabályozni lehet, az $a_{wot\ test}$ értékét a következő egyenlettel kell kiszámolni:

$$a_{wot\ test} = ((v_{BB'} / 3,6)^2 - (v_{AA'} / 3,6)^2) / (2 * (20 + l))$$

Az előgyorsítás megengedett.

Ha a 4.1.2.1.4.2. pontban leírt eszközök vagy intézkedések egyikét sem alkalmazzák, az $a_{wot\ test}$ értékét a következő egyenlettel kell kiszámítani:

$$a_{wot_testPP-BB} = ((v_{BB'} / 3,6)^2 - (v_{PP'} / 3,6)^2) / (2 * (10 + l))$$

Előgyorsítás alkalmazása tilos.

A gázpedált akkor kell lenyomni, amikor a jármű referenciapontja az AA' vonal fölött áthalad.

- 4.1.2.1.2.3. Célgyorsulás

Az a_{urban} célgyorsulás, amely statisztikai vizsgálatokból származik, a városi közlekedés jellemző gyorsulási értékét határozza meg. Ez olyan függvényérték, amely a jármű PMR-értékétől függ.

Az a_{urban} célgyorsulás definíciója:

$$a_{urban} = 0,63 * \log_{10} (PMR) - 0,09$$

⁽¹⁾ Lásd a VII. mellékletben található 1. ábrát.

⁽²⁾ Fokozatmentes erőátvitel.

2013. február 6., szerda

4.1.2.1.2.4. Referenciagyorsulás

Az $a_{\text{wot ref}}$ referenciagyorsulás azt az előírt gyorsulást határozza meg, amelyet el kell elérni a próbapályán végzett gyorsulási vizsgálat során. Ez olyan függvényérték, amely a jármű fajlagos teljesítménymutatójától (PMR-értékétől) függ. A függvény a különböző jármű-kategóriák esetében eltérő.

Az $a_{\text{wot ref}}$ referenciagyorsulás definíciója:

$$a_{\text{wot ref}} = 1,59 * \log_{10} (\text{PMR}) - 1,41 \quad \text{PMR} \geq 25 \text{ esetén}$$

$$a_{\text{wot ref}} = a_{\text{urban}} = 0,63 \times \log_{10} (\text{PMR}) - 0,09 \quad \text{PMR} < 25 \text{ esetén}$$

4.1.2.1.3. k_p részleges teljesítménytényező

A k_p részleges teljesítménytényezőt (lásd a 4.1.3.1. pontot) az M_1 és az N_1 kategóriába tartozó járművek gyorsulási és állandó sebesség mellett végzett vizsgálata során kapott eredmények súlyozott összesítéséhez használják.

Az egyetlen sebességfokozatra vonatkozó vizsgálatoktól eltekintve az $a_{\text{wot ref}}$ értéket kell használni az $a_{\text{wot test}}$ helyett (lásd a 3.1.3.1. pontot).

4.1.2.1.4. A sebességfokozat kiválasztása

A vizsgálat során használt sebességfokozatok kiválasztása az egyes fokozatok teljesen nyitott fojtószeleppel végzett gyorsítási vizsgálatához szükséges $a_{\text{wot ref}}$ referenciagyorsuláshoz viszonyított, ugyancsak teljesen nyitott fojtószelep mellett mért a_{wot} fajlagos gyorsítási potenciáljától függ.

Egyes járművek a sebességváltóművet szabályozó szoftverprogramokkal vagy üzemmódokkal rendelkezhetnek (pl. sportos, téli, adaptív). Ha egy ilyen jármű eltérő üzemmódokban is érvényes gyorsulási értékeket tud elérni, a jármű gyártójának bizonyítania kell a műszaki szolgálat számára, hogy a jármű vizsgálata abban az üzemmódban történik, amely az $a_{\text{wot ref}}$ értékhez legközelebb eső gyorsulást éri el.

4.1.2.1.4.1. Rögzített sebességfokozatokkal vizsgált, kézi kapcsolású sebességváltóval, automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval rendelkező járművek

A sebességfokozatok kiválasztásának lehetséges körülményei:

a) Ha a gyorsulás egy adott fokozatban nem tér el $\pm 5\%$ -nál nagyobb mértékben az $a_{\text{wot ref}}$ referenciagyorsulástól, és nem nagyobb ~~$3,0 \text{ m/s}^2$ -nél~~ **$2,0 \text{ m/s}^2$ -nél**, akkor abban a fokozatban kell a vizsgálatot elvégezni.

b) Ha egyik fokozatban sem érhető el az előírt gyorsulást, akkor ki kell választani egy, a referenciagyorsulásnál nagyobb mértékű gyorsulást biztosító „i” fokozatot és egy, a referenciagyorsulásnál kisebb mértékű gyorsulást biztosító „i + 1” fokozatot. Ha az i sebességfokozatban mért gyorsulásérték nem haladja meg a ~~$3,0 \text{ m/s}^2$~~ **$2,0 \text{ m/s}^2$** értéket, akkor a vizsgálat során mindkét fokozatot használni kell. Az $a_{\text{wot ref}}$ referenciagyorsuláshoz kapcsolódó súlyozási arány kiszámítása:

$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i + 1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i + 1)}})$$

c) Ha az „i” fokozat gyorsulási értéke meghaladja a ~~$3,0 \text{ m/s}^2$~~ **$2,0 \text{ m/s}^2$** értéket, az első olyan sebességfokozatot kell használni, amellyel ~~$3,0 \text{ m/s}^2$~~ **$2,0 \text{ m/s}^2$** alatti gyorsulás érhető el, hacsak az „i + 1” fokozat ér el az a_{urban} értékénél kisebb gyorsulást. Ebben az esetben két fokozatot, az i-t és az i + 1-et kell használni, amelyek közül az „i” fokozat a ~~$3,0 \text{ m/s}^2$~~ **$2,0 \text{ m/s}^2$** értéket meghaladó gyorsulást adó sebességfokozat. Egyéb esetekben tilos másik sebességfokozatot is használni. Az $a_{\text{wot ref}}$ helyett a vizsgálat során elért $a_{\text{wot test}}$ gyorsulást kell használni a k_p részleges teljesítménytényező kiszámításához. **[Mód 50]**

d) Ha a járműnek olyan sebességváltóműve van, amellyel csak egy sebességfokozat választható ki, a gyorsulási vizsgálatot ebben a fokozatban kell elvégezni. Ezután a k_p részleges teljesítménytényező kiszámításához az így elért gyorsulást kell használni az $a_{\text{wot ref}}$ helyett.

e) Ha egy adott sebességfokozatban a motor már azelőtt túllépi a névleges motorfordulatszámot, hogy a jármű áthaladna a BB' vonalon, az eggyel nagyobb fokozatot kell használni.

2013. február 6., szerda

- 4.1.2.1.4.2. Nem rögzített sebességfokozatokkal vizsgált, automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval rendelkező járművek

A sebességválasztót a teljesen automata üzemmódnak megfelelő állásba kell állítani.

Az $a_{wot\ test}$ gyorsulási értéket a 4.1.2.1.2.2. pontban meghatározott módon kell kiszámítani.

A vizsgálat ezt követően kiterjedhet a sebesség kisebb tartományba történő, és ezzel nagyobb gyorsulást elérő visszakapcsolására. Tilos a sebességfokozatot nagyobb tartományba kapcsolni kisebb gyorsulás elérése érdekében. El kell kerülni a sebességváltómű olyan fokozatba kapcsolását, amelyet városi közlekedési viszonyok között nem használnak.

Ezért engedélyezett olyan elektronikus vagy mechanikus eszközök, akár alternatív sebességválasztó pozíciók beépítése és használata is, amelyekkel megakadályozható a városi közlekedésben a meghatározott vizsgálati körülmények között nem használatos alacsonyabb sebességfokozatba történő visszaváltás.

Az elért $a_{wot\ test}$ gyorsulásnak az a_{urban} értékénél nagyobbnak vagy azzal egyenlőnek kell lennie.

Amennyiben a gyártónak lehetősége van rá, meg kell tennie azokat az intézkedéseket, amelyek révén elkerülhető, hogy az $a_{wot\ test}$ gyorsulási érték $2,0\ m/s^2$ értéknél nagyobb legyen.

Ezután a k_p részleges teljesítménytényező kiszámításában az elért $a_{wot\ test}$ gyorsulásértéket kell használni az $a_{wot\ ref}$ helyett (lásd a 4.1.2.1.3. pontot).

- 4.1.2.1.5. Gyorsulási vizsgálat

A gyártónak meg kell határoznia egy, a gázpedál teljes lenyomásakor alkalmazandó referenciapontot az AA' vonal előtt. A gázpedált (a lehető leggyorsabban) teljesen le kell nyomni, ha a jármű referenciapontja eléri a kijelölt pontot. A gázpedált ebben a lenyomott helyzetben kell tartani, amíg a jármű hátulja el nem éri a BB' vonalat. A gázpedált ekkor a lehető leggyorsabban fel kell engedni. A gázpedál teljes lenyomásának pontját fel kell tüntetni a jármű- és vizsgálati adatok között a II. melléklet 3. függelékének megfelelően. Lehetőséget kell biztosítani a műszaki szolgálatnak az előzetes vizsgálat elvégzésére.

Az egy járműnek tekintett, nem szétkapcsolható csuklós járművek esetében a félpótkocsit figyelmen kívül kell hagyni a BB' vonalon történő áthaladás szempontjából.

- 4.1.2.1.6. Állandó sebesség mellett végzett vizsgálat

Az állandó sebesség mellett végzett vizsgálatot a gyorsulási vizsgálatához meghatározott sebességfokozat(ok) ban kell végrehajtani az AA' és BB' vonal között $50\ km/h$ -s állandó sebességgel áthaladó járművön, amely sebességtől legfeljebb $\pm 1\ km/h$ -s értékkel lehet eltérni. Az állandó sebesség mellett végzett vizsgálat során a gázszabályozó rendszert úgy kell beállítani, hogy az AA' és BB' vonal között fenntartsa a meghatározott állandó sebességet. Ha a sebességváltó-fokozat a gyorsulási vizsgálat során rögzítve volt, akkor ugyanazt a fokozatot az állandó sebesség mellett elvégzett vizsgálatához is rögzíteni kell.

A 25-nél kisebb PMR-értékkel rendelkező járművek esetében nincs szükség állandó sebesség mellett elvégzett vizsgálatra.

- 4.1.2.2. Az $M_2 > 3\ 500\ kg$, M_3 , N_2 és N_3 kategóriába tartozó járművek

A jármű középvonala által leírt útvonalnak az AA' vonal megközelítésétől kezdve egészen addig, amíg a jármű hátulja át nem halad a BB' vonal fölött, azaz a vizsgálat teljes időtartama alatt a lehető legpontosabban kell követnie a CC' vonalat. A vizsgálatot pótkocsi, illetve félpótkocsi rákapcsolása nélkül kell elvégezni. Ha a pótkocsit nem lehet egyszerű módon leválasztani a vontatójárműről, a BB' vonalon történő áthaladás szempontjából a pótkocsit figyelmen kívül kell hagyni. Amennyiben a jármű részét képezi valamilyen berendezés, például betonkeverő dob, kompresszor stb., a vizsgálat ideje alatt kikapcsolva kell tartani. A jármű vizsgálati tömegének meg kell felelnie a 3.2.1. pontban található táblázatban foglalt értékeknek.

Az $M_2 > 3\ 500\ kg$ és az N_2 kategória célfeltételei:

A referenciapont BB' vonal feletti áthaladásakor az $n_{BB'}$ motorfordulatszámnak a motor legnagyobb névleges teljesítményéhez tartozó S fordulatszám 70–74 %-a között, a jármű sebességének pedig a $35\ km/h \pm 5\ km/h$ tartományon belül kell lennie. Az AA' és a BB' vonal között biztosítani kell az egyenletes gyorsulás feltételeit.

2013. február 6., szerda

Az M₃ és az N₃ kategória célfeltételei:

A referenciapont BB' vonal feletti áthaladásakor az n_{BB} motorfordulatszámnak a motor legnagyobb névleges teljesítményéhez tartozó S fordulatszám 85–89 %-a között, a jármű sebességének pedig a 35 km/h ± 5 km/h tartományon belül kell lennie. Az AA' és a BB' vonal között biztosítani kell az egyenletes gyorsulás feltételeit.

4.1.2.2.1. Sebességfokozat kiválasztása

4.1.2.2.1.1. Kézi sebességváltóval felszerelt járművek

Biztosítani kell az egyenletes gyorsulás feltételeit. A sebességfokozat megválasztását a célfeltételek határozzák meg. Ha a sebességeltérés meghaladja a megadott tűréshatárt, két sebességfokozatot kell vizsgálni, amelyek közül az egyik a célként meghatározott sebesség fölött van, a másik pedig alatta.

Ha a célfeltételek több sebességfokozatban is teljesíthetők, a 35 km/h-hoz legközelebbi sebességértéket biztosító fokozatot kell választani. Ha egyik sebességfokozat sem felel meg a v_{test}-hez tartozó célfeltételeknek, két fokozatot kell vizsgálni: az egyiknek v_{test} alatti sebességet, a másiknak a fölöttit kell biztosítania. A motorfordulatszámra vonatkozó célfeltételt minden körülmény között teljesíteni kell.

Biztosítani kell az egyenletes gyorsulás feltételeit. Amennyiben egy adott sebességfokozatban nem biztosítható az egyenletes gyorsulás, azt a fokozatot figyelmen kívül kell hagyni.

4.1.2.2.1.2. Automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval rendelkező járművek

A sebességválasztót a teljesen automata üzemmódnak megfelelő állásba kell állítani. A vizsgálat ezt követően kiterjedhet a sebesség kisebb tartományba történő, és ezzel nagyobb gyorsulást elérő visszakapcsolására. Tilos a sebességfokozatot nagyobb tartományba kapcsolni kisebb gyorsulás elérése érdekében. El kell kerülni, hogy a megadott vizsgálati körülmények között a sebességváltómű olyan fokozatba kapcsoljon, amelyet városi közlekedési viszonyok között nem használnak. Ezért engedélyezett olyan elektronikus vagy mechanikus eszközök beépítése és használata, amelyekkel megakadályozható a meghatározott vizsgálati körülmények között városi közlekedésben nem használatos alacsonyabb sebességfokozatba történő visszaváltás.

Ha a jármű olyan kialakítású sebességváltóval van felszerelve, amely csak egyetlen sebességfokozat kiválasztását teszi lehetővé, és ez a motor fordulatszámát a vizsgálat során korlátozza, a jármű vizsgálata során csak a célsebesség elérését kell ellenőrizni. Ha a járműben olyan motor és sebességváltómű összeállítást alkalmaznak, amely nem felel meg a 4.1.2.2.1.1. pontban foglalt követelményeknek, a jármű vizsgálata során csak a célsebesség elérését kell ellenőrizni. A vizsgálathoz szükséges v_{BB'} célsebesség értéke 35 km/h ± 5 km/h. A hivatkozási pont PP' vonal feletti áthaladása után engedélyezett a sebességfokozat magasabb tartományba történő, és ezzel kisebb gyorsulást biztosító felkapcsolása. Két vizsgálatot kell elvégezni: az egyiknél a végső sebességnek v_{test} = v_{BB'} + 5 km/h-nak, a másiknál v_{test} = v_{BB'} - 5 km/h-nak kell lennie. A jelentésben a vizsgálat során az AA'-BB' szakaszon elért legmagasabb motorfordulatszám mellett mért zajszintet kell feltüntetni.

4.1.2.2.2. Gyorsulási vizsgálat

Amikor a jármű referenciapontja eléri az AA' vonalat, a gázpedált teljesen le kell nyomni (a városi közlekedés során jellemzően nem használt alacsonyabb sebességfokozat-tartományba történő automatikus visszaváltás nélkül), és egészen addig nyomva kell tartani, amíg a jármű hátulja át nem halad a BB' vonal felett, referenciapontja pedig nincs legalább 5 méterrel a BB' vonal mögött. Ekkor fel kell engedni a gázpedált.

Az egy járműnek tekintett, nem szétválasztható csuklós járművek esetében a félpótkocsit figyelmen kívül kell hagyni a BB' vonalon történő áthaladás szempontjából.

4.1.3. Az eredmények értelmezése

A jármű AA' és BB' vonal közötti áthaladásai során mért legmagasabb „A” súlyozású hangnyomásszintet kell feltüntetni. Az általános hangnyomáshoz nyilvánvalóan nem kapcsolódó kiugró zajérték észlelése esetén a mérési eredményt figyelmen kívül kell hagyni. A jármű mindkét oldalán és mindegyik sebességfokozatban legalább négy mérést kell végezni minden egyes vizsgálati körülményre vonatkozóan. A bal és jobb oldali méréseket egy időben, illetve egymás után is el lehet végezni. A jármű adott oldalára vonatkozó végeredmény kiszámításához az első négy egymást követő és egymástól 2 dB(A) értéknél nagyobb mértékben el nem térő érvényes mérési eredményt – az érvénytelen eredmények törlését is figyelembe véve (lásd a 3.1. pontot) – kell felhasználni. Az egyes oldalakra vonatkozó eredményeket külön-külön kell átlagolni. A részeredmény a két átlag közül a nagyobbiknak a matematikai szabályok szerint egy tizedesjegyre kerekített értéke.

2013. február 6., szerda

Az AA', BB' és PP' vonalnál mért sebességértékeket rögzíteni kell, és a tizedesjelet követő első értékes számjegyig kell alkalmazni őket a számításokban.

Az $a_{\text{wot test}}$ számított gyorsulást két tizedesjegy pontossággal kell feltüntetni.

4.1.3.1. Az M_1 , N_1 és az $M_2 \leq 3\,500$ kg kategóriába tartozó járművek

A gyorsulási és az állandó sebesség mellett végzett vizsgálat számított értékei:

$$L_{\text{wot rep}} = L_{\text{wot}(i+1)} + k * (L_{\text{wot}(i)} - L_{\text{wot}(i+1)})$$

$$L_{\text{crs rep}} = L_{\text{crs}(i+1)} + k * (L_{\text{crs}(i)} - L_{\text{crs}(i+1)})$$

$$\text{ahol } k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$$

Az egyetlen sebességfokozatra vonatkozó vizsgálatok esetében az értékek megegyeznek az egyes vizsgálatok eredményeivel.

A végeredményt az $L_{\text{wot rep}}$ és az $L_{\text{crs rep}}$ összeadásával kell kiszámítani. Az egyenlet:

$$L_{\text{urban}} = L_{\text{wot rep}} - k_p * (L_{\text{wot rep}} - L_{\text{crs rep}})$$

A k_p súlyozási tényező határozza meg a városi közlekedéshez tartozó részleges teljesítménytényezőt. Az egyetlen sebességfokozatra vonatkozó vizsgálatoktól eltekintve a k_p kiszámítása:

$$k_p = 1 - (a_{\text{urban}} / a_{\text{wot ref}})$$

Ha a vizsgálatához csak egy sebességfokozat van meghatározva, a k_p kiszámítása:

$$k_p = 1 - (a_{\text{urban}} / a_{\text{wot test}})$$

Azokban az esetekben, ahol az $a_{\text{wot test}}$ érték kisebb, mint az a_{urban} :

$$k_p = 0$$

4.1.3.2. Az $M_2 > 3\,500$ kg, M_3 , N_2 és N_3 kategóriába tartozó járművek

Egy sebességfokozat vizsgálata esetén a végeredmény megegyezik a részeredménnyel. Két sebességfokozat vizsgálata esetén a részeredmények számtani közepét kell kiszámítani.

4.2. Az álló járművek által keltett zaj mérése

4.2.1. Zajsztint a jármű környezetében

A mérési eredményeket fel kell tüntetni az I. melléklet 3. függeléké szerinti vizsgálati jegyzőkönyvben.

4.2.2. Akusztikai mérések

A mérésekhez a 2.1. pontban meghatározott precíziós zajsztintmérőt vagy azzal egyenértékű mérőrendszert kell alkalmazni.

4.2.3. Vizsgálati helyszín – helyi körülmények a II. melléklet 2. függelékében található 1. ábra szerint

4.2.3.1. A mikrofon közelében nem lehetnek olyan akadályok, amelyek befolyásolhatnák a hangteret, és senki sem maradhat a mikrofon és a zajforrás közötti területen. A mérést végző személynek olyan helyzetet kell elfoglalnia, hogy ne befolyásolja a műszer által mért értékeket.

4.2.4. A külső zajok és a szél zúgása

A mérőműszereken leolvasott, a környezeti zaj és a szél által keltett zajsztintnek legalább 10 dB(A) értékkel kisebbnek kell lennie a mérendő zajsztintnél. A mikrofonra megfelelő szélvédő ernyő illeszthető, annak a mikrofon érzékenységre gyakorolt hatását azonban figyelembe kell venni (lásd a 2.1. pontot).

4.2.5. Mérési módszer

2013. február 6., szerda

4.2.5.1. A mérések jellege és száma

A 4.2.5.3.2.1. pont szerinti üzemi ciklus során az „A” súlyozású decibelben (dB(A)) kifejezett legnagyobb zajszintet kell mérni.

Minden egyes mérési ponton legalább három mérést kell végezni.

4.2.5.2. A jármű elhelyezése és előkészítése

A járművet a vizsgálati terület középső részén kell elhelyezni, sebességválasztóját üres fokozatba kell tenni, a tengelykapcsoló pedált pedig fel kell engedni. Ha a jármű kialakítása ezt nem teszi lehetővé, a jármű vizsgálatát a gyártó álló helyzetben történő motorvizsgálatra vonatkozó előírásaival összhangban kell elvégezni. A motort minden egyes méréssorozat előtt a gyártó által meghatározott normál üzemi állapotába kell hozni.

Amennyiben a jármű egy vagy több automatikus működtetésű hűtőventilátorral van felszerelve, ezen rendszer működése nem befolyásolható a zajszintmérések alatt.

A motorháztetőt és az utastér tetejét (ha nyitható kialakítású) le kell zárni.

4.2.5.3. Zaj mérése a kipufogórendszer közelében a II. melléklet 2. függelékében található 1. ábra szerint.

4.2.5.3.1. A mikrofon elhelyezése

4.2.5.3.1.1. A mikrofont a kipufogócső 1. ábrán meghatározott referenciapontjától 0,5 m \pm 0,01 m távolságra kell elhelyezni olyan módon, hogy 45° (\pm 5°) szöget zárjon be a csővégből kilépő gázáram tengelyével. A mikrofonnak a referenciapont magasságában, de a földtől mérve legalább 0,2 m magasságban kell lennie. A mikrofon referenciapontjának a földfelszínnel párhuzamosnak kell lennie, és a kipufogócső nyílásán kijelölt referenciapont irányába kell mutatnia. Ha két mikrofonpozíció közül is lehet választani, a jármű hosszanti középvonalától oldalirányban legtávolabb esőt kell használni. Ha a kipufogócsőből kilépő gázáram tengelye 90°-os szöget zár be a jármű hosszanti középvonalával, a mikrofont a motortól legtávolabb eső ponton kell elhelyezni.

4.2.5.3.1.2. Az egymástól 0,3 m-nél távolabb elhelyezett kipufogónyílásokkal rendelkező járművek esetében mindegyik kipufogónyílásnál külön mérést kell végezni. A legmagasabb zajszintet kell feljegyezni.

4.2.5.3.1.3. Amennyiben a kipufogórendszernek több, egymástól 0,3 m-nél kisebb távolságra elhelyezkedő és ugyanazon hangtompítóhoz kötött kipufogónyílása van, akkor csak egy mérést kell végezni. A mikrofonnak a jármű széléhez legközelebb eső vagy – annak hiányában – az útpálya felülete fölött legmagasabban elhelyezett kivezetőnyílás felé kell néznie.

4.2.5.3.1.4. Független kipufogócsővel rendelkező járműveknél (például haszonjárművek) a mikrofont a kipufogónyílás magasságában, függőlegesen felfelé irányítva, a kipufogócső referenciapontjától 0,5 m \pm 0,01 m távolságban kell elhelyezni, de semmilyen körülmények között nem lehet 0,2 m-nél közelebb a jármű kipufogócsőhöz legközelebb eső oldalához.

4.2.5.3.1.5. Jármű alatt elhelyezett kipufogónyílás esetében a mikrofont a kipufogócső referenciapontjához a lehető legközelebb, de attól legalább 0,5 m-re, a jármű legközelebbi részétől pedig legalább 0,2 m-re, 0,2 m-rel a föld felett, a kipufogógáz-áram vonalán kívül kell elhelyezni. Bizonyos esetekben előfordulhat, hogy nem lehet teljesíteni a 4.2.5.3.1.1. pontban szereplő, irányszögére vonatkozó követelményt.

4.2.5.3.2. A motor üzemi állapota

4.2.5.3.2.1. A motor célfordulatszám

A motor célfordulatszámának meghatározása:

- az S motorfordulatszám 75 %-a a legfeljebb 5 000 fordulat/perc névleges motorfordulatszámú rendelkező járművek esetében;
- 3 750 fordulat/perc azoknál a járműveknél, amelyek névleges motorfordulatszámuk 5 000 fordulat/perc és 7 500 fordulat/perc között van;
- az S motorfordulatszám 50 %-a a legfeljebb 7 500 fordulat/perc névleges motorfordulatszámú rendelkező járművek esetében.

2013. február 6., szerda

Ha a jármű nem tudja elérni a fent megadott motorfordulatszámot, a motor célfordulatszámát 5 %-kal a lehetséges legnagyobb motorfordulatszám alatti értékben kell meghatározni az adott álló helyzetben elvégzendő vizsgálathoz.

4.2.5.3.2.2. Vizsgálati eljárás

A motor fordulatszámát a célfordulatszámhoz meghatározott ± 3 %-os tűréshatár betartásával fokozatosan kell üresjáratról a célfordulatszámig növelni, majd állandó értéken kell tartani. Ezután a gázpedált gyorsan fel kell engedni, és a motor fordulatszámának vissza kell állnia az üresjárat fordulatszámra. A zajszintet olyan üzemeltetési szakaszban kell mérni, amely magában foglalja az állandó fordulatszám 1 másodpercig történő fenntartását, valamint a lassulás teljes időtartamát. Vizsgálati eredménynek a zajszintmérő készülék által mért, matematikai szabályok szerint egy tizedesjegyre kerekített legnagyobb értéket kell tekinteni.

4.2.5.3.2.3. A vizsgálat érvényesítése

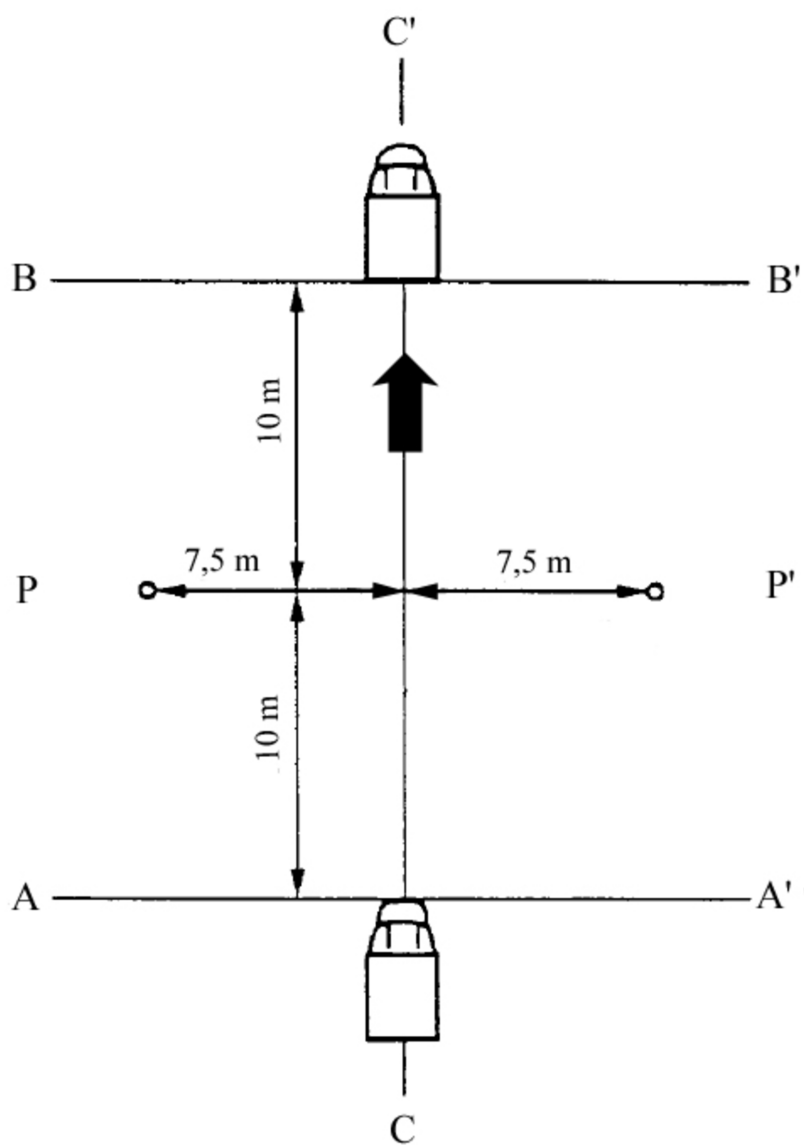
A mérést érvényesnek kell tekinteni, ha a vizsgált motorfordulatszám legalább 1 másodpercig nem tért el ± 3 %-nál nagyobb mértékben a célfordulatszámától.

4.2.6. Eredmények

Minden egyes vizsgálati ponton legalább három mérést kell végezni. Mindhárom mérés során a legnagyobb jelzett „A” súlyozású hangnyomásszintet kell feljegyezni. Az adott mérési pozícióra vonatkozó végeredmény megállapításához az első három egymást követő és egymástól 2 dB(A) értéknél nagyobb mértékben el nem térő érvényes mérési eredményt – az érvénytelen eredmények törlését is figyelembe véve (figyelembe véve a 3.1. pontban leírt, a vizsgálati helyszínre vonatkozó követelményeket) – kell felhasználni. A végeredmény az összes mérési pozíciót és mindhárom mérési eredményt figyelembe véve kapott legnagyobb zajszint.

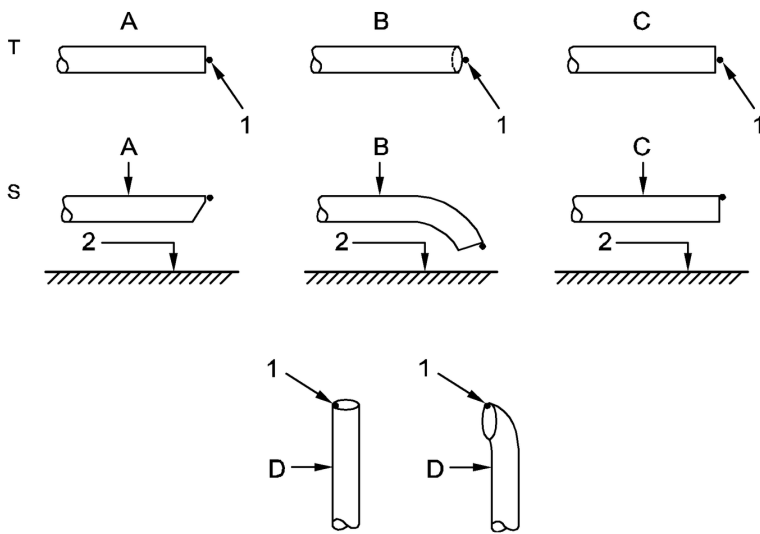
2013. február 6., szerda

1. függelék



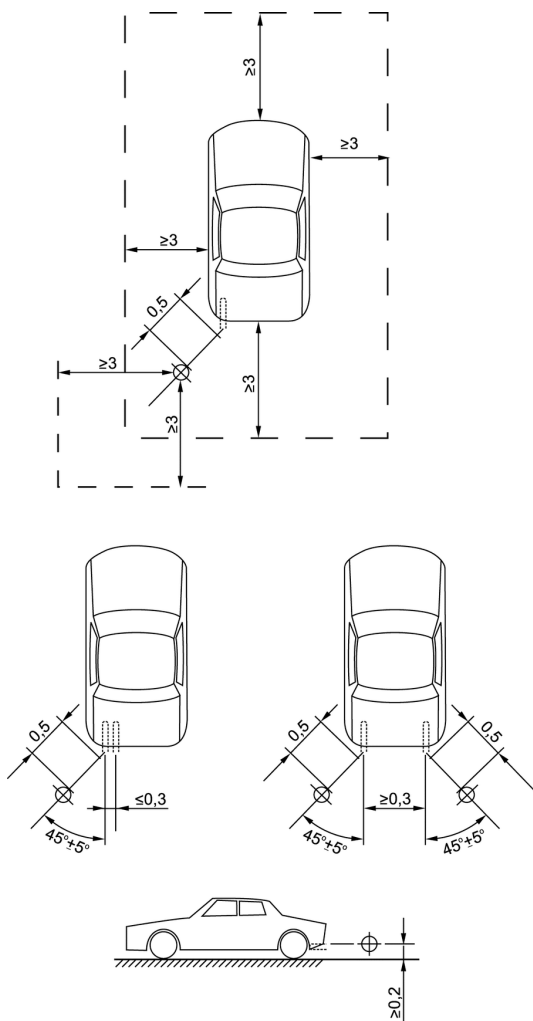
1. ábra: Mérési pontok mozgásban lévő járművek esetében

2013. február 6., szerda

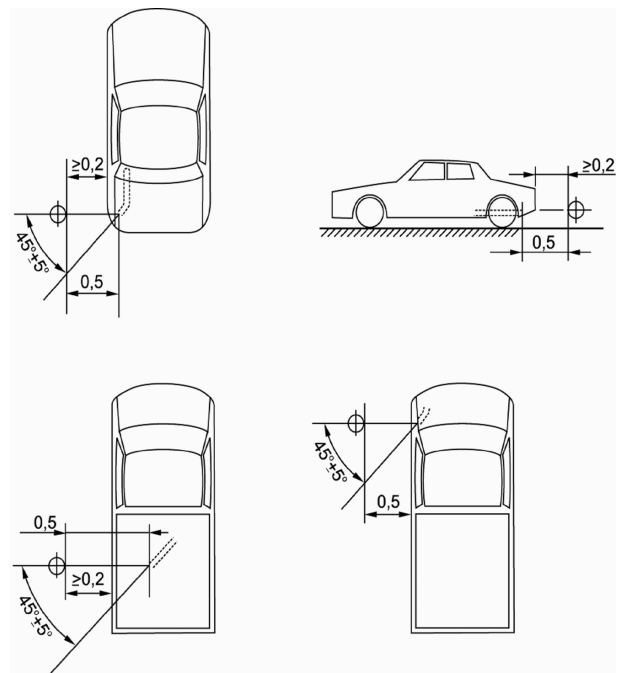


- T = felülnézet
- S = oldalnézet
- A = mért cső
- B = lefelé hajlított cső
- C = egyenes cső
- D = függőleges cső
- 1 = referenciapont
- 2 = útfelület

2. ábra: Referenciapont

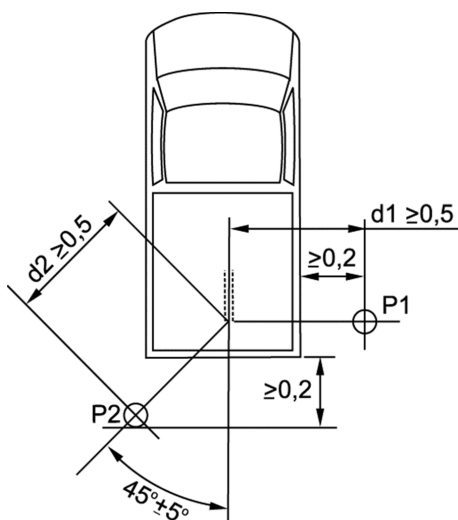


3a. ábra

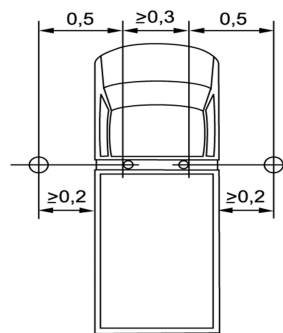
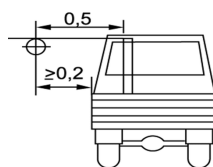


3b. ábra

2013. február 6., szerda



3c. ábra



3d. ábra

3a–3d. ábra: Példák a mikrofon elhelyezésére a kipufogócső helyzetétől függően

III. MELLÉKLET

Határértékek

A II. melléklet rendelkezéseivel összhangban mért és **0,5-nél kisebb törtrész esetén a legközelebbi egész számra lekerekített, 0,5-tel egyenlő vagy annál nagyobb törtrész esetén a legközelebbi egész számra felkerekített** zajszint nem haladhatja meg a következő határértékeket:

Jármű-kategória	A jármű kategória leírása	Határértékek dB(A)-ban kifejezve (decibel (A))					
		Új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozó határértékek		Új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozó határértékek		Új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésre és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek	
		1. szakasz, érvényes [2 évvel a közzététel után]-tól/től		2. szakasz, érvényes [5 évvel a közzététel után]-tól/től		3. szakasz, érvényes [7 évvel a közzététel után]-tól/től	
		Általános adatok	Terepjáró ^(*)	Általános adatok	Terepjáró ^(*)	Általános adatok	Terepjáró ^(*)
M	Személyszállító járművek						
M _T	ülések száma ≤ 9	70	71 (**)	68	69 (**)	68	69 (**)
M _T	ülések száma ≤ 9; fajlagos teljesítménymutató → 150 kW/t	71	71	69	69	69	69

2013. február 6., szerda

Jármű-kategória	A jármű-kategória leírása	Határértékek dB(A)-ban kifejezve (decibel (A))					
		Új járműtípusok típus- jóváhagyására vonatko- zó határértékek		Új járműtípusok típus- jóváhagyására vonatko- zó határértékek		Új járművek nyilvántar- tásba vételére, értékesí- tésére és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek	
		1. szakasz, érvényes [2 évvel a közzététel után]-tól/től		2. szakasz, érvényes [5 évvel a közzététel után]-tól/től		3. szakasz, érvényes [7 évvel a közzététel után]-tól/től	
		Általános adatok	Terepjá- ró ^(*)	Általános adatok	Terepjá- ró ^(*)	Általános adatok	Terepjá- ró ^(*)
M ₂	ülések száma > 9; tömeg ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	ülések száma > 9; 2 t < tömeg ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M ₂	ülések száma > 9; 3,5 t < tömeg ≤ 5 t; névleges motorteljesítmény < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	ülések száma > 9; 3,5 t < tömeg ≤ 5 t; névleges motorteljesítmény ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	ülések száma > 9; tömeg > 5 t; névleges motorteljesítmény < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	ülések száma > 9; tömeg > 5 t; névleges motorteljesítmény ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Áruszállító járművek						
N ₁	tömeg ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < tömeg ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < tömeg ≤ 12 t; névleges motorteljesítmény < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < tömeg ≤ 12 t; 75 ≤ névleges motorteljesítmény < 150 kW	75	76	73	74	73	74

2013. február 6., szerda

Jármű-kategória	A jármű-kategória leírása	Határértékek dB(A)-ban kifejezve (decibel (A))					
		Új járműtípusok típusjövahagyására vonatkozó határértékek		Új járműtípusok típusjövahagyására vonatkozó határértékek		Új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek	
		1. szakasz, érvényes [2 évvel a közzététel után]-tól/től		2. szakasz, érvényes [5 évvel a közzététel után]-tól/től		3. szakasz, érvényes [7 évvel a közzététel után]-tól/től	
		Általános adatok	Ferepjáró ^(*)	Általános adatok	Ferepjáró ^(*)	Általános adatok	Ferepjáró ^(*)
N ₂	3,5 t < tömeg ≤ 12 t; névleges — motorteljesítmény ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	tömeg > 12 t; 75 ≤ névleges motorteljesítmény < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	tömeg > 12 t; névleges — motorteljesítmény ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80
Jármű-kategória	A jármű-kategória leírása	Új járműtípusok típusjövahagyására vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] ^(*)		Új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] ^(*)			
		1. szakasz, érvényes [6 évvel a közzététel után]-tól/től		2. szakasz, érvényes [8 évvel a közzététel után]-tól/től			
M	Személyszállító járművek						
M ₁	ülések száma ≤ 9; ≤ 125 kW/t	68		68			
	ülések száma ≤ 9; 125 kW/t < fajlagos teljesítménymutató ≤ 150 kW/t	70		70			
	ülések száma ≤ 9; fajlagos teljesítménymutató > 150 kW/t	73		73			

2013. február 6., szerda

Jármű-kategória	A jármű-kategória leírása	Új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] (*)	Új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] (*)
		1. szakasz, érvényes [6 évvel a közzététel után]-tól/től	2. szakasz, érvényes [8 évvel a közzététel után]-tól/től
M ₁	ülések száma ≤ 4, a vezetőüléssel együtt; fajlagos teljesítménymutató > 200 kW/t a vezetőülés R pontja < 450mm a talajszint fölött	74	74
M ₂	ülések száma > 9; tömeg ≤ 2,5 t	69	69
	ülések száma > 9; 2,5 t < tömeg < 3,5 t	72	72
	ülések száma > 9; 3,5 t < tömeg < 5 t;	75	75
M ₃	ülések száma > 9; tömeg > 5 t; névleges motorteljesítmény ≤ 180 kW	74	74
	ülések száma > 9; tömeg > 5 t; 180 kW < névleges motorteljesítmény ≤ 250 kW	77	77
	ülések száma > 9; tömeg > 5 t; névleges motorteljesítmény > 250 kW	78	78
N	Áruszállító járművek		
N ₁	tömeg < 2,5 t	69	69
	2,5 t < tömeg < 3,5 t	71	71
N ₂	3,5 t < tömeg < 12 t; névleges motorteljesítmény < 150 kW	75	75
	3,5 t < tömeg ≤ 12 t; névleges motorteljesítmény > 150 kW	76	76

2013. február 6., szerda

Jármű-kategória	A jármű-kategória leírása	Új járműtípusok típusjóváhagyására vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] (*)	Új járművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére és forgalomba helyezésére vonatkozó határértékek, dB(A)-ban kifejezve [decibel (A)] (*)
		1. szakasz, érvényes [6 évvel a közzététel után]-tól/től	2. szakasz, érvényes [8 évvel a közzététel után]-tól/től
N ₃	tömeg > 12 t; névleges motor-teljesítmény ≤ 180 kW	77	77
	tömeg > 12 t; 180 kW < névleges motorteljesítmény ≤ 250 kW	79	79
	tömeg > 12 t; névleges motor-teljesítmény > 250 kW	81	81

(*) A határértékeket 1 dB-lel növelni kell azon járművek esetében, amelyek megfelelnek a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. szakaszának 4. pontjában leírt, a terepjáró járművekre vonatkozó meghatározásnak.

(**) A terepjáró járművekre vonatkozó magasabb határértékek csak akkor érvényesek az M₁ kategóriába tartozó járművekre, ha a megengedett legnagyobb tömeg meghaladja a 2 tonnát. [Mód. 61]

IV. MELLÉKLET

Hangnyelő szálás anyagokat tartalmazó hangtompító rendszerek

1. Általános adatok

Csak akkor használható hangnyelő szálás anyagok hangtompító rendszerekben vagy azok alkatrészeiben, ha teljesül az alábbi feltételek bármelyike:

- (a) a kipufogógáz nem érintkezik a szálás anyaggal;
- (b) a hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei ugyanahhoz a termékcsaládhoz tartoznak, mint azok a rendszerek vagy alkatrészeik, amelyekről az ezen rendelet követelményeinek megfelelő típus-jóváhagyási eljárás során egy másik járműtípus esetében már beigazolódott, hogy nincsenek kitéve állapotromlásnak.

Ha a fenti feltételek egyike sem teljesül, a teljes hangtompító rendszert vagy annak alkatrészeit alá kell vetni az alábbiakban ismertetett három eljárás egyike szerint végzett előkondicionálásnak.

1.1. 10 000 km-es folyamatos közúti üzem.

1.1.1. Az üzem 50 ± 20 %-át városi forgalomban, másik felét távolsági forgalomban, nagy sebességgel kell megvalósítani. A folyamatos közúti üzemeltetés megfelelő próbapálya-programmal is helyettesíthető.

1.1.2. A két eltérő sebességtartományra épülő üzemmódot célszerű legalább kétszer váltogatni.

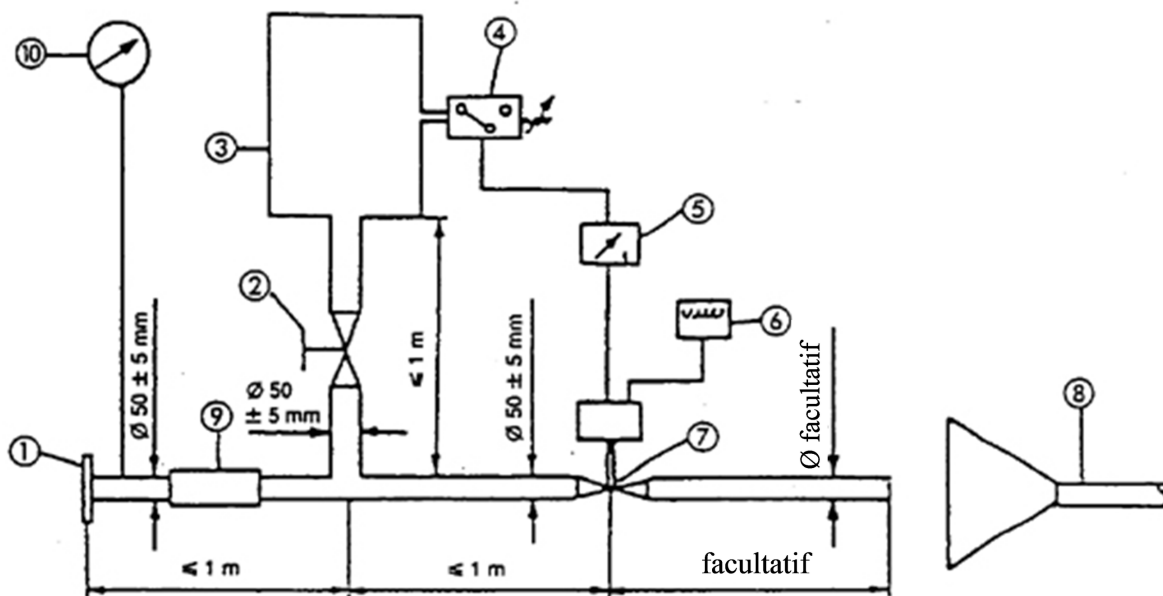
2013. február 6., szerda

- 1.1.3. A teljes vizsgálati programnak magában kell foglalnia legalább tíz, egyenként háromórás szünetet a lehűlés és az esetleges kondenzáció hatásainak reprodukálása érdekében.
- 1.2. Előkondicionálás próbapadon
- 1.2.1. A kipufogórendszert vagy annak alkatrészeit a jármű gyártójának előírásai szerint a sorozatgyártásban használt tartozékokkal kell felszerelni az I. melléklet 1.3. pontjában meghatározott járműre vagy az I. melléklet 1.4. pontjában meghatározott motorra. Az I. melléklet 1.3. pontjában meghatározott jármű esetében a járművet görgős fékpadra kell állítani. Az I. melléklet 1.4. pontjában szereplő motort fékpadra kell szerelni.
- 1.2.2. A vizsgálatokat hat, egyenként hatórás periódusban kell elvégezni, minden vizsgálati sorozat között legalább 12 óra szünetet hagyva a lehűlés és az esetleges kondenzáció hatásainak reprodukálása érdekében.
- 1.2.3. A hatórás periódusok alatt a motornak a következők szerint kell üzemelnie:
- 5 perc alapjárat;
 - 1 óra negyed terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszám (S) háromnegyedén;
 - 1 óra fél terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszám (S) háromnegyedén;
 - 10 perces teljes terheléssel, az S legnagyobb névleges fordulatszám háromnegyedén;
 - 15 perces fél terheléssel, az S legnagyobb névleges fordulatszámán;
 - 30 perces negyed terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszámán (S).
- A hat szakasz lefutásának teljes időtartama: három óra.
- Minden periódusnak két sorozatot kell tartalmaznia az a)–f) pontban leírt feltételekből, egymást követő sorrendben.
- 1.2.4. A vizsgálat során a hangtompítót vagy annak alkatrészeit nem szabad a jármű körüli szokásos légáramot modellező mesterséges légárammal hűteni. A gyártó kérésére ugyanakkor a hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei lehűthetők annak biztosítására, hogy a hangtompító rendszer bevezető nyílásánál kialakuló hőmérséklet ne haladja meg a legnagyobb sebességgel haladó járművön mért értéket.
- 1.3. Előkondicionálás váltakozó nyomáson
- 1.3.1. A hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei felszerelhetők az I. melléklet 1.3. pontjában meghatározott járműre vagy az I. melléklet 1.4. pontjában meghatározott motorra. Az előbbi esetben a járművet görgős fékpadra kell állítani.
- A második esetben a motort motorfékpadra kell szerelni. A vizsgálóberendezést, amelynek részletes felépítését az ezen melléklet függelékében található 1. ábra mutatja, a hangtompító rendszer kimenetére kell felszerelni. Alkalmazható bármilyen más, egyenértékű eredményeket szolgáltatató berendezés is.
- 1.3.2. A vizsgálóberendezést úgy kell beállítani, hogy egy gyorsreagálású szelep 2 500 cikluson keresztül váltakozva megszakítsa és újraindítsa a kipufogógáz-áramlást.
- 1.3.3. A szelepnek akkor kell nyitnia, amikor a kipufogógáz-ellennyomás a belépő peremtől legalább 100 mm-re az áramlás irányában mérve eléri a 0,35–0,40 kPa értéket. A szelepnek akkor kell zárnia, ha ez a nyomás nyitott szeleppel mérve nem tér el 10 %-nál nagyobb mértékben stabilizálódott értékétől.
- 1.3.4. A késleltető kapcsolót a kipufogásnak az 1.3.3. pont rendelkezései alapján meghatározott időtartamára kell beállítani.
- 1.3.5. A motor fordulatszámának a legnagyobb motorteljesítményhez tartozó fordulatszám (S) 75 %-ának kell lennie.

2013. február 6., szerda

- 1.3.6. A motorfékpad által jelzett teljesítménynek a motorfordulatszám (S) 75 %-ánál mért, teljesen nyitott fojtószeleppel tartozó teljesítmény 50 %-ának kell lennie.
- 1.3.7. A vizsgálat során le kell zárni a vízleeresztő furatokat.
- 1.3.8. A teljes vizsgálatot 48 óra alatt kell végrehajtani.
- Szükség esetén óránként hűtési időszakot lehet beiktatni.

1. függelék



1. ábra

Vizsgálóberendezés váltakozó nyomáson végzett kondicionáláshoz

1. Bemeneti nyílás pereme vagy bemeneti cső a vizsgálati kipufogórendszer hátuljához történő csatlakozáshoz.
2. Kézi működtetésű szabályozószelep
3. Legfeljebb 40 liter űrtartalmú kiegyenlítőtartály, amelynek elárasztása legalább egy másodpercet vesz igénybe.
4. Nyomáskapcsoló 0,05—2,5 bar működési tartománnyal
5. Késleltető kapcsoló
6. Impulzusszámláló

2013. február 6., szerda

7. 60 mm átmérőjű gyorsreagálású szelep, például kipufogófék-szelep, amelyet egy, 4 baron 120 N teljesítményt leadó pneumatikus henger működtet. Nyitáskor és záráskor a reakcióidő nem lehet hosszabb 0,5 másodpercnél.
8. A kipufogógáz elvezetése
9. Rugalmas cső
10. Nyomásmérő

V. MELLÉKLET

A sűrített levegő által keltett zaj

1. Mérési módszer

A mérést a 1. ábra szerinti 2. és 6. mikrofonhelyzetben, álló járművön kell elvégezni. A legnagyobb „A” súlyozású zajszintet a nyomásszabályozó lefúvása, valamint az üzemi és a kézifék működtetését követő lefúvás alatt egyaránt fel kell jegyezni.

A nyomásszabályozó lefúvatása alatti zaj mérése közben a motort alapjárat fordulatszámra kell állítani. A lefúvási zaj mértékét az üzemi és kézifék működtetése alatt kell feljegyezni; a mérések előtt a légsűrítő egységnek fel kell töltenie a legnagyobb megengedett üzemi nyomásra, majd ezt követően le kell állítani a motort.

2. Az eredmények értékelése

Minden mikrofonhelyzetben két mérést kell végezni. A mérőberendezés pontatlanságának kompenzálása céljából a leolvasott értéket 1 dB(A) értékkel kell csökkenteni, és ezt a csökkentett értéket kell a mérés eredményének tekinteni. Az eredményeket akkor lehet érvényesnek tekinteni, ha egy adott mikrofonhelyzetben a mérések közötti különbség nem haladja meg a 2 dB(A) értéket. A legnagyobb mért értéket kell a vizsgálat eredményének tekinteni. Ha ez az érték 1 dB(A) értékkel túllépi a zajhatárértéket, akkor a megfelelő mikrofonhelyzetben két további mérést kell végezni. Ilyen esetben az adott mikrofonhelyzetben kapott négy mérési eredményből háromnak meg kell felelnie a zajhatárértéknek.

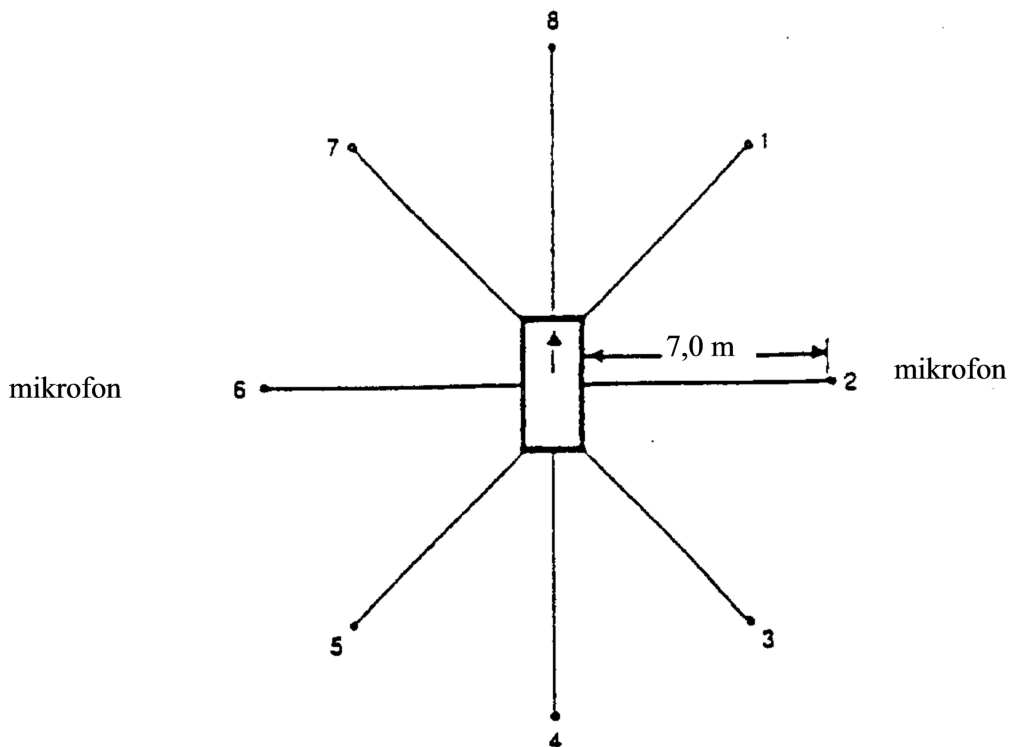
3. Határérték

A zajszint nem lépheti túl a 72 dB(A) határértéket.

2013. február 6., szerda

1. függelék

1. ábra: A mikrofonok elhelyezése a sűrített levegő által keltett zaj méréséhez



A mérést álló járművön kell végezni az 1. ábrának megfelelően két mikrofonnal, amelyeket a jármű körvonalától 7 m távolságban, a talaj felett pedig 1,2 m magasságban kell elhelyezni.

VI. MELLÉKLET

A járműgyártás megfelelőségének ellenőrzése

1. Általános megjegyzések

Ezek a követelmények megegyeznek az I. melléklet 5. pontja szerint a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére végzett vizsgálattal.

2. A vizsgálati eljárás

A vizsgálati helyszínek és a mérőműszereknek meg kell felelniük a II. mellékletben leírtaknak.

2.1. A vizsgált járművön (járműveken) el kell végezni a mozgásban lévő jármű zajmérési vizsgálatát a II. melléklet 4.1. pontja szerint.

2.2. A sűrített levegő által keltett zaj

A 2 800 kg-ot meghaladó össztömegű és sűrített levegős rendszerrel felszerelt járműveket az V. melléklet 1. pontjában leírtaknak megfelelően, sűrített levegő által keltett zaj mérésére szolgáló kiegészítő vizsgálatnak kell alávetni.

2013. február 6., szerda

2.3. Kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések

A jármű gyártójának megfelelő értékelés elvégzésével értékelnie a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek való megfelelést, vagy végre kell hajtania a VIII. mellékletben leírt vizsgálatot.

3. Mintavétel és az eredmények értékelése

Ki kell választani egy járművet, és el kell rajta végezni a 2. pontban leírt vizsgálatokat. Ha a vizsgálati eredmények megfelelnek a 2007/46/EK irányelv X. mellékletében leírt gyártásmegfelelési követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy a jármű megfelel a gyártásmegfelelési rendelkezéseknek. **Az alkalmazandó gyártásmegfelelési rendelkezések a III. mellékletben meghatározott határértékek, további 1 dB (A) túréssal.** [Mód. 52]

Amennyiben az egyik vizsgálati eredmény nem felel meg a 2007/46/EK irányelv X. mellékletében leírt gyártásmegfelelési követelményeknek, meg kell vizsgálni két további, azonos típusú járművet ezen melléklet 2. pontja szerint.

Ha a második és a harmadik jármű vizsgálati eredményei megfelelnek a 2007/46/EK irányelv X. mellékletében leírt gyártásmegfelelési követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy a jármű megfelel a gyártásmegfelelési rendelkezéseknek.

Amennyiben a második vagy a harmadik jármű esetében a vizsgálati eredmények egyike nem felel meg a 2007/46/EK irányelv X. mellékletében leírt gyártásmegfelelési követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy az adott járműtípus nem felel meg ezen rendelet követelményeinek, és a gyártónak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a gyártás megfelelésének helyreállítása érdekében.

VII. MELLÉKLET

A vizsgálati helyszínrre vonatkozó műszaki előírások

1. Bevezetés

Ezen melléklet a próbapálya burkolatának fizikai jellemzőire és felépítésére vonatkozó előírásokat tartalmazza. Ezek az előírások egy speciális szabvány⁽¹⁾ alapján meghatározzák az előírt fizikai jellemzőket, valamint ezen jellemzők vizsgálatának módszereit.

2. A felület előírt jellemzői

Egy felület akkor tekinthető ezen szabvánnyal összhangban lévőnek, ha mérésekkel bizonyítható, hogy szerkezete és hézag tartalma, illetve hangnyelési együtthatója megfelel a 2.1–2.4. pontban foglalt valamennyi követelménynek, valamint ha megfelel a 3.2. pontban meghatározott tervezési követelményeknek.

2.1. Szabadhézag-tartalom

A próbapálya burkolókeverékének szabadhézag-tartalma (V_c) nem haladhatja meg a 8 %-ot. A mérési eljárást lásd a 4.1. pontban.

2.2. Hangnyelési együttható

Amennyiben a felület nem felel meg a szabadhézag-tartalomra vonatkozó követelményeknek, akkor csak abban az esetben fogadható el, ha hangnyelési együtthatója $\alpha \leq 0,10$. A mérési eljárást lásd a 4.2. pontban. A 2.1. pont és ezen pont követelményei akkor is teljesülnek, ha csak a hangnyelési együtthatót mérték meg, és annak értéke $\alpha \leq 0,10$.

⁽¹⁾ ISO 10844:1994 Az e rendelet hatálybalépését követő első öt évben a gyártók az ISO 10844:1994 és az ISO 10844:2011 szerint tanúsított próbapályákat egyaránt használhatják. E dátumot követően a gyártók kizárólag az ISO 10844:2011 szabványnak megfelelő próbapályákat használhatják. [Mód. 53]

2013. február 6., szerda

Fontos megjegyezni, hogy a hangnyelés a legfontosabb jellemző, de az útépítők körében a szabadhézag-tartalom mérése elterjedtebb. A hangnyelést azonban csak akkor kell megmérni, ha a felület nem felel meg a hézagtartalomra vonatkozó követelménynek. Ennek az az oka, hogy az utóbbi módszer viszonylag jelentős mértékű bizonytalanságot hordoz magában mind a mérést, mind pedig a mért adatok helytállóságát illetően, és emiatt előfordulhat, hogy egyes burkolatokat kizárólag a hézagtartalom-mérés alapján utasítanak el tévesen.

2.3. Felületi érdesség

A térfogati módszerrel (lásd a 4.3. pontot) mért felületi érdességre (TD) teljesülnie kell a következőnek:

TD > 0,4 mm

2.4. A felület homogenitása

Minden ésszerű intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy a felület a teljes vizsgálati területen a lehető leghomogénebb legyen. Ez vonatkozik a szerkezetre és a hézagtartalomra is, tekintettel kell azonban lenni arra is, hogy ha a hengerlési folyamat bizonyos helyeken jobb hengerlést eredményez, akkor a szerkezet egyenetlen lehet, ami hólyagosodást idézhet elő.

2.5. Vizsgálati gyakoriság

Annak ellenőrzésére, hogy a felület továbbra is megfelel-e ezen szabvány szerkezetre és hézagtartalomra, illetve hangnyelésre vonatkozó követelményeinek, a burkolatot a következő gyakorisággal kell felülvizsgálni:

(a) a szabadhézag-tartalom vagy a hangnyelés vonatkozásában:

amikor új a felület;

ha a felület új korában megfelel a követelményeknek, nincs szükség további időszakos vizsgálatra. Ha új állapotában nem felel meg a követelményeknek, a későbbiekben még megfelelhet, mivel a felületek idővel tömörödnek és keményednek;

(b) a felületi érdesség vonatkozásában:

amikor új a felület;

a zajvizsgálatok megkezdésekor (megjegyzés: a terítés után legalább négy hetet várni kell);

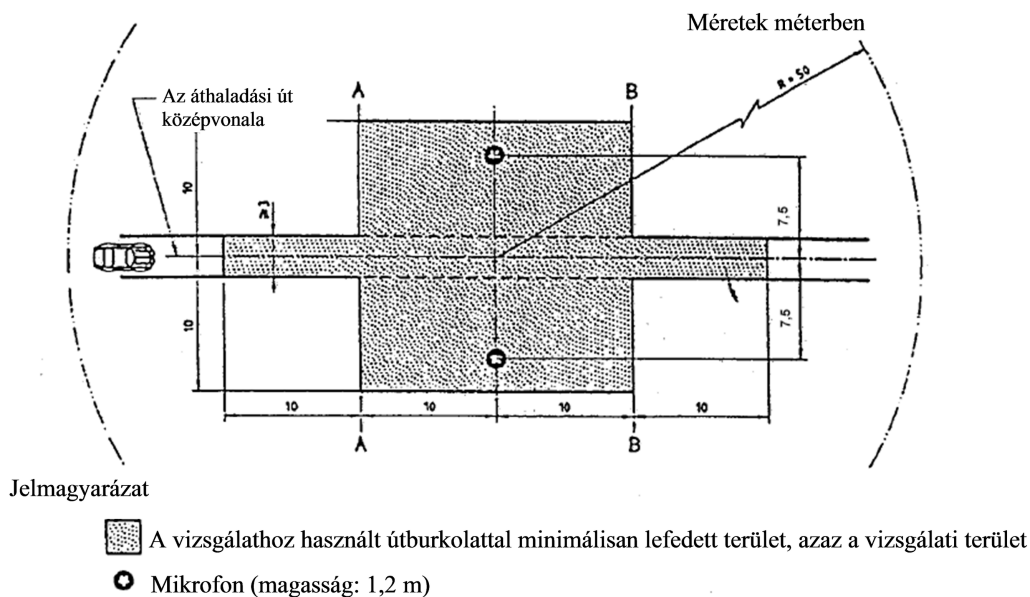
ezt követően 12 havonta.

3. A vizsgálati felület terve

3.1. Terület

A próbapálya elrendezésének megtervezésekor fontos azt a minimumkövetelményt teljesíteni, hogy a vizsgálati sávon áthaladó járművek által igénybe vett területet a vizsgálatához előírt anyag borítsa a biztonságos és megfelelő vezetéshez szükséges szélességben és hosszúságban. Ehhez a próbapálya szélességének legalább három méternek kell lennie, hosszának pedig mindkét végén legalább 10 méterrel túl kell nyúlnia az AA' és a BB' vonalon. Az 1. ábrán egy megfelelő vizsgálati terület tervrajza látható, amelyen fel van tüntetve az a legkisebb terület, amelyen az előírt burkolatot gépi úton kell teríteni és tömöríteni. A II. melléklet 4.1.1. pontja szerint a méréseket a jármű mindkét oldalán el kell végezni. Ez megoldható két (a pálya mindkét oldalán egy-egy) mikrofon elhelyezésével olyan módon, hogy közöttük egy irányban halad át a jármű, vagy pedig egy mikrofonnal a pályának csak az egyik oldalán mérve olyan módon, hogy előtte a jármű mindkét irányban elhalad. Ha ezt az utóbbi módszert alkalmazzák, arra az oldalra, ahol nincs mikrofon, nem vonatkoznak a felülettel szembeni követelmények.

2013. február 6., szerda



MEGJEGYZÉS – Ilyen sugarú körben nem lehet semmilyen nagyméretű, akusztikusan tükröző tárgy. 1. ábra: A vizsgálati felületre vonatkozó minimumkövetelmény. A sötétített rész a „vizsgálati terület”.

3.2. A felület tervezési és kivitelezési követelményei

3.2.1. A tervezésre vonatkozó alapvető követelmények

A vizsgálati felületnek négy tervezési követelménynek kell megfelelnie:

3.2.1.1. Sűrű aszfaltbetonnak kell lennie.

3.2.1.2. A legnagyobb zúzalékméret 8 mm (a tőrés 6,3–10 mm-es tartományt enged meg).

3.2.1.3. A kopófelület vastagságának legalább 30 mm-nek kell lennie.

3.2.1.4. A kötőanyagának nem módosított, egyenletes penetrációjú bitumennek kell lennie.

3.2.2. Tervezési iránymutatások

Az útburkolat kivitelezőjének szóló iránymutatásként a 2. ábra bemutatja az adalékanyag szemcseméret-eloszlási görbéjét, amely a kívánt jellemzőket biztosítja. Az 1. táblázat ezenkívül iránymutatást ad a kívánt szerkezet és tartósság eléréséhez. A szemcseméret-eloszlási görbe a következőképpen jellemezhető:

$$P (\% \text{ átfutó}) = 100 (d/d_{\max})^{1/2}$$

ahol

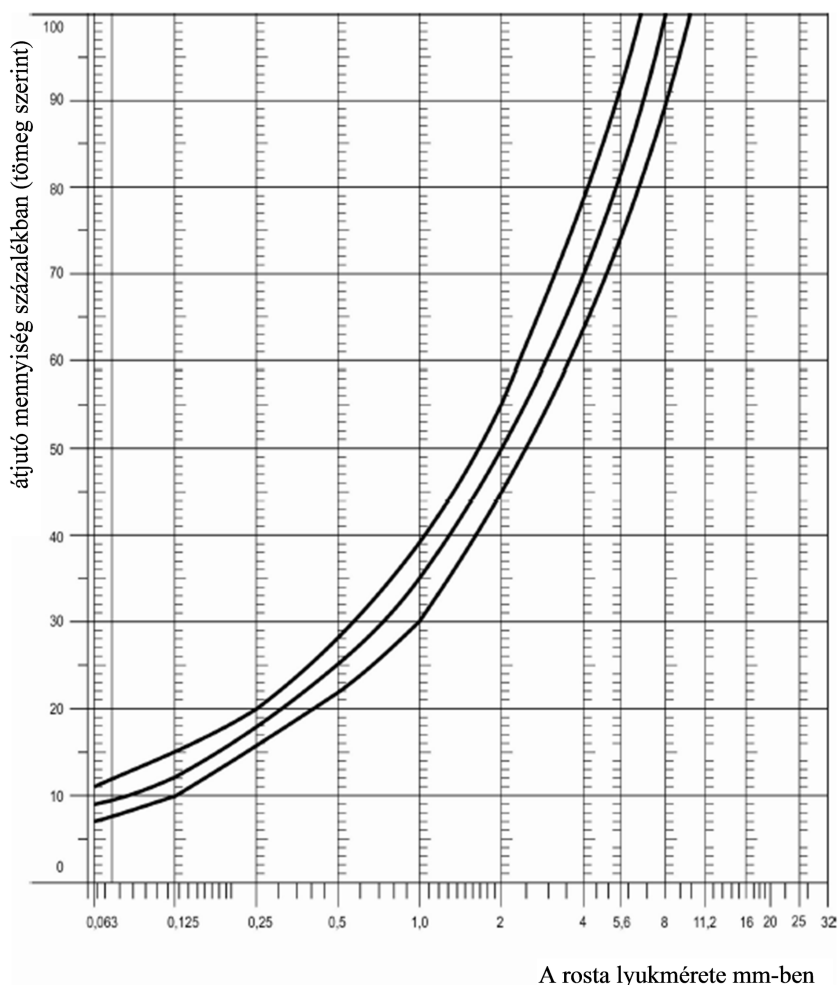
d = a rosta négyzetlyukmérete mm-ben

d_{\max} = 8 mm a középső görbe esetében

d_{\max} = 10 mm az alsó toleranciagörbe esetében

d_{\max} = 6,3 mm a felső toleranciagörbe esetében

2013. február 6., szerda



A rosta lyukmérete mm-ben

2. ábra: Az aszfaltkeverékben lévő adalékanyag szemcseméret-eloszlási görbéje, tűrőhatárokkal

Az 1–3.2.2. pontban meghatározott követelményeken kívül **az ISO 10844:2011** a következő előírásoknak **előírásainak** is teljesülniük kell, **vagy az 5 éves átmeneti időszakban hivatkozni kell az ISO 10844:1994 szabványra: [Mód. 54]**

- A homokfrakció ($0,063 \text{ mm} < a \text{ rosta négyzetlyukmérete} < 2 \text{ mm}$) legfeljebb 55 % természetes homokot és legalább 45 % zúzott homokot tartalmazzon.
- Az alap és az alsó teherhordó réteg jó stabilitást és egyenletességet biztosítson a legjobb útépítési gyakorlatnak megfelelően.
- A zúzalékokat meg kell őrlöni (100 %-os zúzott felületek); olyan anyagot kell zúzalékként felhasználni, amelynek nagy az őrléssel szembeni ellenállása.
- A keverékben használt zúzalékot át kell mosni.
- A felülethez nem kell további zúzalékot hozzáadni.
- A kötőanyag PEN-értékben (penetrációs fokban) kifejezett keménysége 40–60, 60–80 vagy akár 80–100 is lehet az ország éghajlati viszonyaitól függően. A lehető legkeményebb kötőanyagot kell használni, feltéve, hogy ez megfelel az általános gyakorlatnak.
- A keverék hengerlés előtti hőmérsékletét úgy kell megválasztani, hogy a kívánt hézagtartalom megfelelő hengerléssel elérhető legyen. Ahhoz, hogy a 2.1–2.4. pontban foglalt előírások nagyobb valószínűséggel teljesüljenek, a tömörség eléréséről nemcsak a megfelelő keverékhőmérséklet megválasztásával kell gondoskodni, hanem a megfelelő számú áthaladással és a megfelelő tömörítő munkagép megválasztásával is.

2013. február 6., szerda

1. táblázat: Tervezési iránymutatások

	Célértékek		Tűrőhatárok
	A keverék teljes tömegében	Az adalékanyag tömegében	
Kötőtömeg, a rosta négyzetlyukmérete (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Homok tömege 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Hézagkitöltő anyag tömege SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
A kötőanyag (bitumen) tömege	5,8 %	nincs adat	± 0,5
A legnagyobb zúzalékméret	8 mm		6,3–10
A kötőanyag keménysége	(lásd a 3.2.2. pont f) bekezdését)		
Kőanyaghalmoz csiszolódási értéke (PSV érték)	> 50		
Marshall-tömörséghez viszonyított tömörség	98 %		

4. Vizsgálati módszer

4.1. A szabadhézag-tartalom mérése

E mérés céljából legalább négy különböző helyen kell fúrásmintát venni a pályából az AA' és BB' vonalak között egyenlő elosztásban (lásd az 1. ábrát). A keréknyomvonalak inhomogenitásának és egyenetlenségének elkerülése érdekében a mintákat nem magukból a nyomvonalakból, hanem azok közeléből kell venni. Legalább két mintát kell venni a keréknyomvonalak közelében, és legalább egyet a nyomvonalak és az egyes mikrofonállások között körülbelül félúton.

Amennyiben felmerül annak a gyanúja, hogy a homogenításra vonatkozó feltételek nem teljesülnek (lásd a 2.4. pontot), akkor a vizsgálati terület több pontján kell mintát venni.

Meg kell állapítani minden egyes minta szabadhézag-tartalmát, majd ezekből az adatokból ki kell számítani a szabadhézag-tartalom átlagértékét, és azt össze kell vetni a 2.1. pontban szereplő követelménnyel. Egyik minta sem adhat 10 %-nál nagyobb hézagtartalom-értéket. A próbapálya kivitelezőjének figyelembe kell vennie azt a problémát, amely a próbapálya csövekkel vagy villamos vezetékekkel történő fűtéséből, és a mintáknak erről a területről történő vételéből adódhat. Ezeket a szerelvényeket a későbbi mintafúrás helyek figyelembevételével gondosan meg kell tervezni. Célszerű néhány olyan, körülbelül 200 × 300 mm-es helyet meghagyni, ahol nincsenek csövek vagy vezetékek, illetve ahol a csövek elég mélyen vannak elhelyezve ahhoz, hogy a burkolati rétegből történő mintavétel által okozott sérülések elkerülhetők legyenek.

4.2. Hangnyelési együttható

A hangnyelési együtthatót (normál beesés) az ISO 10534-1: „Akusztika – A hangnyelési együttható és az impedancia meghatározása impedanciacsőben” szabványban ⁽¹⁾ meghatározott eljárással, az impedanciacső-módszerrel kell mérni.

A minták esetében a szabadhézag-tartalomra vonatkozó követelmények érvényesek (lásd a 4.1. pontot). A hangnyelést 400–800 Hz és 800–1 600 Hz tartományban kell mérni (legalább a harmadoktávok középső frekvenciáin), és mindkét frekvenciatartományban a legnagyobb értékeket kell meghatározni. A végleges eredményt a fúrásminták értékeinek átlagolásával kell kiszámolni.

4.3. A felületi érdesség volumetrikus mérése

Ezen szabvány alkalmazásában a felületi érdesség mérését legalább tíz, a vizsgálati sáv keréknyomvonalai mentén egymástól egyenletes távolságban kijelölt helyen kell elvégezni, majd a középértéket össze kell hasonlítani a szerkezetmélységre előírt minimális értékkel. Az eljárás leírását lásd az **ISO 10844:2011** számú szabványban. [Mód. 55]

⁽¹⁾ Közzétételére később kerül sor.

2013. február 6., szerda

5. Időbeni stabilitás és karbantartás
 - 5.1. Az öregedés hatása

Más felületekhez hasonlóan ebben az esetben is várható, hogy a vizsgálati felületen mért gumiabroncs-gördülési zajszintek enyhén növekedhetnek az építést követő első 6–12 hónapban.

A felület csak négy héttel az építést követően éri el a kívánt jellemzőket. Az öregedés általában kisebb mértékben befolyásolja a tehergépkocsik által keltett zajt, mint a személygépkocsik zaját.

Az időbeli stabilitást főként az útfelületen közlekedő járművek koptató és tömörítő hatása határozza meg. Ennek ellenőrzését a 2.5. pontban meghatározott vizsgálati gyakorisággal kell elvégezni.
 - 5.2. A felület karbantartása

A laza törmeléket és port, amely jelentősen csökkentheti a tényleges felületi érdességet, el kell távolítani a felületről. Egyes országokban télen sót használnak a jégtelenítéshez. A só ideiglenesen vagy akár véglegesen is megváltoztathatja a felületet olyan módon, hogy a zajszint megnő, ezért alkalmazása nem ajánlott.
 - 5.3. A vizsgálati terület újraburkolása

Ha szükségessé válik a próbapálya újraburkolása, akkor általában szükségtelen a járművek által használt (az 1. ábra szerint három méter szélességű) vizsgálati sávnál nagyobb felületet újraburkolni, feltéve, hogy a mérés során a vizsgálati sávon kívül eső terület megfelelt a szabadhézag-tartalomra, illetve a hangelnyelésre vonatkozó követelményeknek.
6. A vizsgálati felület és az azon elvégzett vizsgálatok dokumentálása
 - 6.1. A vizsgálati felület dokumentálása

A vizsgálati felületet leíró dokumentumokban a következő adatokat kell megadni:

 - 6.1.1. A próbapálya helye.
 - 6.1.2. A kötőanyag típusa, keménysége, az adalékanyag típusa, a beton legnagyobb elméleti sűrűsége (D_R), a kopóréteg vastagsága és a próbapályából vett fúrásmintából meghatározott szemcseméret-eloszlási görbe.
 - 6.1.3. A tömörítési módszer (például a henger típusa, tömege, az áthaladások száma).
 - 6.1.4. A keverék hőmérséklete, a környezeti levegő hőmérséklete és a szélesebesség a terítési művelet alatt.
 - 6.1.5. A felület terítésének időpontja és a kivitelező neve.
 - 6.1.6. Az összes, de legalább az utolsó vizsgálati eredmény, ideértve az alábbiakat:
 - 6.1.6.1. Minden egyes fúrásminta szabadhézag-tartalma.
 - 6.1.6.2. A vizsgálati terület azon pontjainak megjelölése, ahonnan a hézagtartalom-méréshez használt fúrásmintákat vették.
 - 6.1.6.3. Minden egyes fúrásminta hangelnyelési együtthatója (ha mérték). Meg kell adni minden egyes fúrásmintához és minden egyes frekvenciatartományhoz tartozó eredményt, valamint ezek teljes átlagát is.
 - 6.1.6.4. A vizsgálati terület azon pontjainak megjelölése, ahonnan a hangelnyelés méréséhez használt fúrásmintákat vették.
 - 6.1.6.5. Felületi érdesség, ideértve a vizsgálatok számát és az értékek szórását.
 - 6.1.6.6. A 6.1.6.1. és a 6.1.6.2. pont szerinti vizsgálatok elvégzéséért felelős intézmény megnevezése, és az alkalmazott felszerelés típusa.
 - 6.1.6.7. A vizsgálat(ok) időpontja és a próbapálya fúrásmintáinak mintavételezési időpontja.

2013. február 6., szerda

6.2. A felületen végzett járműzajvizsgálatok dokumentálása

A járműzajra vonatkozó vizsgálato(ka)t leíró dokumentumban fel kell tüntetni, hogy ezen szabvány valamennyi követelménye teljesült-e, vagy sem. Hivatkozni kell egy, a 6.1. pontban meghatározott előírások szerint elkészített dokumentumra, amely tartalmazza az ezt igazoló eredményeket.

VIII. MELLÉKLET

Mérési módszer a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek való megfelelés értékelésére

1. Általános adatok

Ez a melléklet a jármű 8. cikkben meghatározott kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek való megfelelésének értékelésére szolgáló mérési módszert mutatja be.

Típusjóváhagyás kérelmezésekor nem kötelező ténylegesen elvégezni a vizsgálatokat. A gyártónak alá kell írnia az ezen melléklet 1. függelékében meghatározott megfelelési nyilatkozatot. A típus-jóváhagyó hatóság további információkat kérhet a megfelelési nyilatkozattal kapcsolatban, és kérheti az alábbiakban leírt vizsgálatok végrehajtását.

A VIII. mellékletben leírt elemzéshez szükség van a II. melléklet szerinti vizsgálat végrehajtására. A II. mellékletben meghatározott vizsgálatot ugyanazon a próbapályán és ugyanolyan körülmények között kell elvégezni, mint amelyek az ezen mellékletben előírt vizsgálatokhoz szükségesek.

2. Mérési módszer

2.1. Mérőműszerek és mérési körülmények

Ellenkező rendelkezés hiányában a mérőműszerek, a mérési körülmények és a jármű állapota megegyezik a II. melléklet 2. és 3. pontjában leírtakkal.

Ha a jármű olyan különböző üzemmódokban üzemeltethető, amelyek befolyásolják a zajkibocsátást, valamennyi üzemmódnak meg kell felelnie az ezen mellékletben meghatározott követelményeknek. Ha a gyártó vizsgálatokat hajtott végre annak érdekében, hogy igazolja a jóváhagyó hatóság előtt a követelményeknek való megfelelést, a vizsgálatok során alkalmazott üzemmódokat vizsgálati jegyzőkönyvben kell bejelenteni.

2.2. Vizsgálati módszer

Ellenkező rendelkezés hiányában a II. melléklet 4.1–4.1.2.1.2.2. pontjában meghatározott feltételeket és eljárásokat kell alkalmazni. Ezen melléklet alkalmazásában a vizsgálatokat egyenként kell mérni és értékelni.

2.3. Szabályozási tartomány

Az üzemi körülmények a következők:

a jármű sebessége V_{AA_ASEP} : $V_{AA} \geq 20$ km/h

a jármű gyorsulása a_{wot_ASEP} : $a_{wot} \leq 5,0$ **4,0** m/s² [Mód. 56]

motorfordulatszám n_{BB_ASEP} : $n_{BB} \leq 2,0 * PMR - 0,222 * s$ vagy

$n_{BB} \leq 0,9 * s$, attól függően, hogy melyik a kisebb érték

a jármű sebessége V_{BB_ASEP} :

ha n_{BB_ASEP} egy fokozaton belül érhető el $v_{BB} \leq 70$ km/h

minden más esetben: $v_{BB} \leq 80$ km/h

sebességfokozatok: $k \leq i$ sebességfokozat-áttétel a II. mellékletben meghatározott előírások szerint

Ha a jármű a legalacsonyabb érvényes sebességfokozatban 70 km/h sebesség alatt nem éri el a maximális motorfordulatszámot, a jármű sebességét 80 km/h sebességre kell korlátozni.

2013. február 6., szerda

2.4. Áttételi arányok

A kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések követelményei minden olyan „k” sebességfokozat-áttételre érvényesek, amelyek az ezen melléklet 2.3. pontjában meghatározott szabályozási tartományon belül vizsgálati eredmények eléréséhez vezetnek.

Nem rögzített sebességfokozatokkal vizsgált, automata sebességváltóval, adaptív sebességváltóval, illetve fokozatmentes automata sebességváltóval rendelkező járművek esetében ⁽¹⁾ a vizsgálat kiterjedhet a sebesség kisebb tartományba történő, és ezzel nagyobb gyorsulást elérő visszakapcsolására. Tilos a sebességfokozatot nagyobb tartományba kapcsolni kisebb gyorsulás elérése érdekében. El kell kerülni az olyan sebességfokozat alkalmazását, amely a határfeltételeknek nem megfelelő állapothoz vezet. Ilyen esetekben engedélyezett az elektronikus vagy mechanikus eszközök, akár alternatív sebességválasztó pozíciók beépítése és használata.

Ahhoz, hogy az ASEP vizsgálat reprezentatív és megismételhető legyen (a típus-jóváhagyási hatóság számára), a járműveket a sorozatgyártás szerinti sebességváltó-kalibrálási értékekkel kell vizsgálni. [Mód. 57]

2.5. Célfeltételek

A zajkibocsátást minden érvényes sebességfokozatban meg kell mérni az alábbiakban meghatározott négy vizsgálati ponton.

Az első vizsgálati pont a P₁, amely 20 km/h v_{AA} kezdősebesség használatával határozható meg. Ha nem biztosítható egyenletes gyorsulási feltétel, a sebességet 5 km/h-s lépésekben kell növelni az egyenletes gyorsulás eléréséig.

A negyedik vizsgálati pont a P₄, amely a 2.3. pontban leírt határfeltételek között az adott sebességfokozatban a BB' vonalnál elért maximális járműsebesség alapján határozható meg.

A másik két vizsgálati pont a következő képlet segítségével határozható meg:

$$P_j \text{ vizsgálati pont: } v_{BB_j} = v_{BB_1} + ((j - 1) / 3) * (v_{BB_4} - v_{BB_1}) \quad j = 2 \text{ és } 3$$

Ahol:

v_{BB_1} = a jármű sebessége a P₁ vizsgálati pont BB' vonalánál;

v_{BB_4} = a jármű sebessége a P₄ vizsgálati pont BB' vonalánál;

v_{BB_j} tűréshatára: ±3 km/h.

Az összes vizsgálati pont esetében be kell tartani a 2.3. pontban meghatározott határfeltételeket.

2.6. A jármű vizsgálata

A jármű középvonala által leírt útvonalnak az AA' vonal megközelítésétől kezdve egészen addig, amíg a jármű hátulja át nem halad a BB' vonal fölött, azaz a vizsgálat teljes időtartama alatt a lehető legpontosabban kell követnie a CC' vonalat.

Az AA' vonalnál teljesen le kell nyomni a gázpedált. Az egyenletesebb gyorsulás biztosítása, illetve az AA' és a BB' vonal közötti alacsonyabb sebességfokozatba való visszaváltás elkerülése érdekében az AA' vonal előtt előgyorsítás alkalmazható. A gázpedált ebben a lenyomott helyzetben kell tartani, amíg a jármű hátulja el nem éri a BB' vonalat.

Minden egyes vizsgálat esetében meg kell határozni és fel kell jegyezni a következő paramétereket:

A jármű mindkét oldalán az AA' és BB' vonal közötti áthaladás során mért legmagasabb „A” súlyozású hangnyomásszintet a matematikai szabályok szerint egy tizedesjegyre kell kerekíteni (L_{wot, kj}). Az általános hangnyomáshoz biztosan nem kapcsolódó kiugró zajérték észlelése esetén a mérési eredményt figyelmen kívül kell hagyni. A bal és a jobb oldali méréseket egy időben, illetve külön-külön is el lehet végezni.

A jármű AA' és BB' vonalnál mért sebességértékeit a tizedesjelet követő első értékes számjegyig kell bejelenteni. (v_{AA, kj}; v_{BB, kj})

⁽¹⁾ Fokozatmentes erőátvitel.

2013. február 6., szerda

Adott esetben a motorfordulatszám AA' és BB' vonalnál mért értékeit egész számként kell rögzíteni ($n_{AA, kj}$; $n_{BB, kj}$).

A kiszámított gyorsulást a II. melléklet 4.1.2.1.2. pontjában található képlet szerint kell meghatározni, és két tizedesjegyre kerekítve kell rögzíteni ($a_{woti, test, kj}$).

3. Eredmények elemzése

3.1. Az egyes sebességfokozatok rögzítési pontjának meghatározása

Az „i” vagy alacsonyabb sebességfokozatban végzett méréseknél a rögzítési pont a II. mellékletben meghatározott gyorsulási vizsgálat során az „i” sebességfokozatban a BB' vonalnál mért L_{woti} legmagasabb zajszint, n_{woti} rögzített motorfordulatszám és v_{woti} járműsebesség alapján határozható meg.

$$L_{\text{anchor}, i} = L_{woti, \text{II. melléklet}}$$

$$n_{\text{anchor}, i} = n_{BB, woti, \text{II. melléklet}}$$

$$v_{\text{anchor}, i} = v_{BB, woti, \text{II. melléklet}}$$

Az „i + 1” sebességfokozatban végzett méréseknél a rögzítési pont a II. mellékletben meghatározott gyorsulási vizsgálat során az „i + 1” sebességfokozatban a BB' vonalnál mért L_{woti+1} legmagasabb zajszint, n_{woti+1} rögzített motorfordulatszám és v_{woti+1} járműsebesség alapján határozható meg.

$$L_{\text{anchor}, i+1} = L_{woti+1, \text{II. melléklet}}$$

$$n_{\text{anchor}, i+1} = n_{BB, woti+1, \text{II. melléklet}}$$

$$v_{\text{anchor}, i+1} = v_{BB, woti+1, \text{II. melléklet}}$$

3.2. A regressziós egyenes meredeksége az egyes sebességfokozatokban

A zajméréseket a motorfordulatszám függvényében kell értékelni a 3.2.1. pont szerint.

3.2.1. A regressziós egyenes meredekségének kiszámítása az egyes sebességfokozatokban

A regressziós egyenes meredekségét a rögzítési pont és a négy további kapcsolódó mérés segítségével kell kiszámítani.

$$\text{Slope}_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_i - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2}$$

(dB/1000 min⁻¹)

$$\text{Ahol } \bar{L} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 L_j \text{ és } \bar{n} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 n_j ;$$

ahol n_j = a BB' vonalnál mért motorfordulatszám

3.2.2. A regressziós egyenes meredeksége az egyes sebességfokozatokban

Egy adott sebességfokozat Slope_k paraméterének további kiszámításához a 3.2.1. pontban meghatározott számításból kapott és egy tizedesjegyre kerekített értéket kell figyelembe venni, amely nem lehet nagyobb, mint 5 dB/1000 min⁻¹.

3.3. Az egyes méréseknél várható lineáris zajszintnövekedés kiszámítása

Az $L_{\text{ASEP}, kj}$ zajszintet a „j” mérési pontban és a „k” sebességfokozatban az egyes mérési pontokban mért motorfordulatszám-érték használatával kell kiszámítani, a 3.2. pontban meghatározott meredekséget alkalmazva az egyes sebességfokozatokhoz meghatározott rögzítési ponthoz.

2013. február 6., szerda

$n_{BB,k,j} \leq n_{anchor,k}$ esetén:

$$L_{ASEP,k,j} = L_{anchor,k} + (Slope_k - Y) * (n_{BB,k,j} - n_{anchor,k}) / 1000$$

$n_{BB,k,j} > n_{anchor,k}$ esetén:

$$L_{ASEP,k,j} = L_{anchor,k} + (Slope_k + Y) * (n_{BB,k,j} - n_{anchor,k}) / 1000$$

ahol $Y = 1$

3.4. Minták

A típusjövőahagyó hatóság kérésére két további mérést kell elvégezni az ezen melléklet 2.3. pontjában meghatározott határfeltételek között.

4. Az eredmények értelmezése

Minden egyes zajmérést értékelni kell.

A meghatározott mérési pontok zajszintje nem haladhatja meg az alábbi határértékeket:

$$L_{kj} \leq L_{ASEP,kj} + x$$

ahol:

$x = 3$ dB(A) nem rögzíthető sebességfokozatú automata sebességváltóval vagy nem rögzíthető sebességfokozatú fokozatmentes automata sebességváltóval rendelkező járművek esetében

$x = 2$ dB(A) + L_{urban} határérték a II. mellékletnek megfelelő számítás szerint minden más járműre.

Ha a mért zajszint bármely pontban meghaladja a határértéket, két további mérést kell végezni ugyanabban a pontban a mérési bizonytalanság ellenőrzése érdekében. A jármű akkor is megfelel a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek, ha a három érvényes mérés átlaga ebben a pontban megfelel az előírásnak.

5. A referencia-zajérték meghatározása

A referencia-zajértéket egyetlen pontban, egy adott sebességfokozatban határozzák meg olyan módon, hogy a v_{aa} értéknél 50 km/h-val egyenlő kezdősebességgel gyorsulási feltételt modelleznek, és a v_{bb} értéknél 61 km/h-nak megfelelő kilépő sebességet feltételeznek. A zaj megfelelősége ebben a pontban a 3.2.2. pont szerinti mérés eredményei és az alábbi műszaki adat használatával számítható ki, vagy a sebességfokozat használatával végzett közvetlen méréssel értékelhető, az alábbiakban leírtak szerint.

5.1. A „k” sebességfokozat a következőképpen határozható meg:

$k = 3$, bármilyen kézi kapcsolású sebességváltó és legfeljebb 5 sebességfokozattal rendelkező automata sebességváltó használata esetén;

$k = 4, 6$ vagy több sebességfokozattal rendelkező automata sebességváltó használata esetén

Ha konkrét sebességfokozat nem használható, például nem rögzíthető sebességfokozatú automata sebességváltó vagy nem rögzíthető sebességfokozatú fokozatmentes automata sebességváltó esetében, a további számításhoz a sebességfokozatot a II. mellékletben leírt gyorsulási vizsgálat eredményéből kell meghatározni a BB' vonalon mért, bejelentett motorfordulatszám és járműsebesség használatával.

5.2. Az $n_{ref,k}$ referencia-motorfordulatszám meghatározása

Az $n_{ref,k}$ referencia-motorfordulatszámot a „k” sebességfokozat áttételi viszonyszámának használatával kell kiszámítani $v_{ref} = 61$ km/h referenciasebességnél.

5.3. Az L_{ref} paraméter kiszámítása

$$L_{ref} = L_{anchor,k} + Slope_k * (n_{ref,k} - n_{anchor,k}) / 1000$$

Az L_{ref} értéke legfeljebb 76 dB(A) lehet.

A kézi működtetésű, négyenél több előremeneti fokozattal rendelkező sebességváltóval felszerelt járműveknél, amelyeknél a legnagyobb motorteljesítmény meghaladja a 140 kW/t-t (EN SZ-EG B), és amelyek legnagyobb teljesítmény/legnagyobb tömeg aránya meghaladja a 75 kW/t értéket, az L_{ref} értéke legfeljebb 79 dB(A) lehet.

2013. február 6., szerda

A négynél több előremeneti fokozattal rendelkező automata sebességváltóval felszerelt járműveknél, amelyeknél a legnagyobb motorteljesítmény meghaladja a 140 kW/t-t (ENSZ-EGB), és amelyek legnagyobb teljesítmény/legnagyobb tömeg aránya meghaladja a 75 kW/t értéket, az L_{ref} értéke legfeljebb 78 dB(A) lehet.

6. A kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések értékelése az L_{Urban} elv alapján

6.1. Általános adatok

Ezt az értékelési eljárást a jármű gyártója az ezen melléklet 3. pontjában leírt eljárás helyett választhatja, és valamennyi jármű-technológiára érvényes. A vizsgálat helyes módjának meghatározásáért a jármű gyártója felelős. Ellenkező rendelkezés hiányában valamennyi vizsgálatnak és számításnak meg kell felelnie az ezen rendelet II. mellékletében leírtaknak.

6.2. Az $L_{Urban ASEP}$ paraméter kiszámítása

Az $L_{Urban ASEP}$ a következőképpen számítható ki az ezen melléklet szerint mért $L_{wot ASEP}$ paraméterből:

a) Számítsa ki az $a_{wot test ASEP}$ paramétert az ezen rendelet II. mellékletének 4.1.2.1.2.1. vagy 4.1.2.1.2.2. pontjában meghatározott gyorsulási számítás segítségével (amelyik megfelelő).

b) Az $L_{wot ASEP}$ vizsgálat során határozza meg a jármű sebességét ($V_{BB ASEP}$) a BB vonalnál.

c) A $k_P ASEP$ a következőképpen számítható ki:

$$k_P ASEP = 1 - (a_{urban} / a_{wot test ASEP})$$

Figyelmen kívül kell hagyni azokat a vizsgálati eredményeket, amelyeknél az $a_{wot test ASEP}$ értéke kisebb, mint az a_{urban} értéke.

d) Az $L_{Urban measured ASEP}$ a következőképpen számítható ki:

$$L_{Urban measured ASEP} = L_{wot ASEP} - k_P ASEP * (L_{wot ASEP} - L_{crs})$$

A további számításhoz az ezen rendelet II. melléklete alapján mért L_{Urban} paraméter kerekítés nélküli egy tizedesjegy pontossággal (xx, x) meghatározott értéke használandó.

e) Az $L_{Urban normalized}$ a következőképpen számítható ki:

$$L_{Urban normalized} = L_{Urban measured ASEP} - L_{Urban}$$

f) Az $L_{Urban ASEP}$ a következőképpen számítható ki:

$$L_{Urban ASEP} = L_{Urban normalized} - (0,15 * (V_{BB ASEP} - 50))$$

g) A határértékeknek való megfelelés:

Az $L_{Urban ASEP}$ értéke legfeljebb 3,0 dB lehet.

1. függelék

A kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek való megfelelés igazolása

(Legnagyobb méret: A4 [210 x 297 mm])

(Gyártó neve) igazolja, hogy az ilyen típusú járművek (típus megadása tekintettel a(z) .../.../EU rendelet szerinti zajkibocsátásra) megfelelnek a(z) .../.../EU rendelet 8. cikkében meghatározott követelményeknek.

2013. február 6., szerda

(Gyártó neve) jóhiszeműen teszi ezt a nyilatkozatot, miután elvégezte a járművek zajkibocsátási teljesítményének megfelelő értékelését.

Dátum:

A meghatalmazott képviselő neve:

A meghatalmazott képviselő aláírása:

IX. MELLÉKLET

Intézkedések a hibrid és az elektromos járművek hallhatóságának biztosítására

Ez a melléklet a hibrid elektromos és a tisztán elektromos (HEV és EV) közötti járművekhez használható hangjelző rendszerrel (AVAS) foglalkozik.

A Hangjelző rendszer

1. Fogalommeghatározás

A hangjelző rendszer ~~olyan hangkibocsátó eszköz, amely a gyalogosok tájékoztatására szolgál.~~ **a hibrid elektromos és az elektromos közötti járművekhez használható rendszer, amely a gyalogosok tájékoztatást nyújt a jármű működéséről a gyalogosoknak és a veszélyeztetett úthasználók tájékoztatására szolgál. úthasználóknak.** [Mód 58]

2. A rendszer teljesítménye

Amennyiben a hangjelző rendszer fel van szerelve a járműre, meg kell felelnie az alábbi követelményeknek.

3. Üzemi körülmények

a) A hangkibocsátás módja

A hangjelző rendszernek automatikusan hangot kell kibocsátania a járműsebesség alsó tartományában az elindulástól megközelítőleg 20 km/h sebesség eléréséig, valamint tolatás közben, amennyiben ez az adott jármű-kategóriára vonatkozik. Amennyiben a jármű olyan belső égésű motorral van felszerelve, amely a fentiekben meghatározott járműsebesség-tartományon belül üzemben van, a hangjelző rendszernek nem szükséges hangot kibocsátania.

A tolatásjelzővel felszerelt járművek esetében a hangjelző rendszernek nem szükséges hangot kibocsátania hátrafelé haladás közben.

b) Pillanatkapcsoló

A hangjelző rendszer felszerelhető olyan kapcsolóval, amellyel ideiglenesen megszakítható a rendszer működése („pillanatkapcsoló”).

Pillanatkapcsoló felszerelése esetén azonban a járművet fel kell szerelni olyan eszközzel is, amely jelzi a közeledésjelző eszköz szüneteltetett állapotát a jármű vezetőjének.

A hangjelző rendszernek alkalmasnak kell lennie az újbóli üzembe helyezésre a pillanatkapcsolóval történő leállítás után.

A járműbe beszerelt pillanatkapcsolót olyan helyen kell elhelyezni, hogy a vezető könnyen megtalálhassa és kezelhesse.

2013. február 6., szerda

c) Hangtompítás

A hangjelző rendszer hangszintje csökkenthető a jármű üzemeltetése közben.

4. A hang típusa és erőssége

- a) A hangjelző rendszer által kibocsátott hangnak folyamatosnak kell lennie, hogy tájékoztassa a gyalogosokat és a veszélyeztetett úthasználókat az üzemben lévő járműről. **A jármű működési módjának egyszerűen azonosíthatónak kell lennie a hang alapján, továbbá a hangnak hasonlónak kell lennie a belső égésű motorral felszerelt, ugyanazon kategóriába tartozó jármű hangjához.**

Azonban a következő és ezekhez hasonló típusú hangjelzések nem elfogadottak:

- i. sziréna, kürt, harang, csengőhang és a megkülönböztetett járművek hangjelzései;
- ii. riasztójelzések, például tűz-, betörés- és füstjelzők;
- iii. szaggatott hangjelzés.

A következő és ezekhez hasonló típusú hangjelzések kerülendők:

- iv. dallamos hangjelzések, állat- és rovarhangok;
- v. olyan hangok, amelyek megzavarják a jármű és/vagy a jármű működési módjának (például gyorsulás, lassulás stb.) azonosítását. **[Mód. 59]**

- b) A jármű működési módjának **és haladási irányának** egyszerűen azonosíthatónak kell lennie a hangjelző rendszer által kibocsátott hang alapján, például a hangszintnek vagy a hang jellemzőinek automatikusan változnia kell a jármű sebességének megfelelően.

- c) A hangjelző rendszer által kibocsátott hang szintje nem haladhatja meg jelentős mértékben a belső égésű motorral felszerelt és azonos körülmények között üzemelő, ugyanazon kategóriába tartozó hasonló jármű hangszintjét.

Környezetvédelmi szempont:

A hangjelző rendszer kifejlesztése során figyelembe kell venni az embereket érintő általános zajhatást. **[Mód. 60]**

X. MELLÉKLET

EU-típusjóváhagyás a kipufogórendszerek mint önálló műszaki egységek (csere-kipufogórendszerek) zajszintjére vonatkozóan

1. EU-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS IRÁNTI KÉRELEM

- 1.1. A 2007/46/EK irányelv 7. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint a csereként beépíthető kipufogórendszer vagy annak alkatrésze önálló műszaki egységként történő EU-típusjóváhagyása iránti kérelmet a járműgyártónak vagy a szóban forgó önálló műszaki egység gyártójának kell benyújtania.

- 1.2. Az adatközlő lap mintája az 1. függelékben található.

2013. február 6., szerda

- 1.3. Az illetékes műszaki szolgálat kérésére a kérelmezőnek csatolnia kell a következőket:
 - 1.3.1. annak a rendszernek két mintapéldánya, amelyre az EU-típusjóváahagyást kérték;
 - 1.3.2. egy eredeti kipufogórendszer, amelyet eredetileg szereltek a járműre a jármű EU-típusjóváahagyásakor;
 - 1.3.3. azt a típust reprezentáló jármű egy példányát, amelyre a rendszert fel kívánják szerelni, és amely megfelel az ezen rendelet VI. melléklete 2.1. pontjának követelményeit;
 - 1.3.4. egy önálló motor, amely megfelel a leírt járműtípusnak.
2. JELÖLÉSEK
 - 2.4.1. A csere-kipufogórendszernek vagy alkatrészeinek a rögzítőelemek és -csövek kivételével rendelkezniük kell az alábbiakkal:
 - 2.4.1.1. a csere-kipufogórendszer és alkatrészei gyártójának védjegye vagy kereskedelmi neve;
 - 2.4.1.2. a gyártó kereskedelmi leírása.
 - 2.4.2. Ezen jelöléseknek tisztán olvashatónak és kitörölhetetlennek kell lenniük, még a rendszernek a járműre történő felszerelése után is.
3. AZ EU-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
 - 3.1. Ha az alkalmazandó követelmények teljesülnek, az EU-típusjóváahagyást a 2007/46/EK irányelv 9. cikkének (3) bekezdése, illetve adott esetben a 10. cikkének (4) bekezdése értelmében meg kell adni.
 - 3.2. Az EU-típusbizonyítvány mintája a 2. függelékben található.
 - 3.3. Minden önálló műszaki egységként jóváhagyott, csereként beépíthető kipufogórendszerre vagy annak alkatrésztípusára a 2007/46/EK irányelv VII. melléklete szerint típus-jóváahagyási számot kell kiadni; a típus-jóváahagyási szám 3. szakasza tartalmazza annak az utolsó módosító irányelvnek a számát, amely a jármű típus-jóváahagyásának időpontjában hatályban volt. Ugyanaz a tagállam nem adhat ki azonos számot egyetlen más csereként beépíthető kipufogórendszerre vagy annak alkatrésztípusára sem.
4. EU-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI JEL
 - 4.1. Minden egyes, az ezen rendeletben jóváhagyott típusnak megfelelő, csereként beépíthető kipufogórendszeren vagy annak alkatrészén – a rögzítőelemek és csövek kivételével – EU-típusjóváahagyási jelet kell feltüntetni.

2013. február 6., szerda

4.2. Az EU-típusjóváahagyási jel egy „e” betűt körülvevő négyzetből áll, amelyben az „e” betűt annak a tagállamnak a száma követi, amely a típusjóváahagyást kiadta:

- „1” Németország esetében
- „2” Franciaország esetében
- „3” Olaszország esetében
- „4” Hollandia esetében
- „5” Svédország esetében
- „6” Belgium esetében
- „7” Magyarország esetében
- „8” a Cseh Köztársaság esetében
- „9” Spanyolország esetében
- „11” az Egyesült Királyság esetében
- „12” Ausztria esetében
- „13” Luxemburg esetében
- „17” Finnország esetében
- „18” Dánia esetében
- „19” Románia esetében
- „20” Lengyelország esetében
- „21” Portugália esetében
- „23” Görögország esetében
- „24” Írország esetében
- „26” Szlovénia esetében
- „27” Szlovákia esetében
- „29” Észtország esetében
- „32” Lettország esetében
- „34” Bulgária esetében
- „36” Litvánia esetében
- „49” Ciprus esetében
- „50” Málta esetében

A típus-jóváahagyási jel tartalmazza továbbá a négyzet közelében elhelyezkedő, a típus-jóváahagyási szám 4. szakaszában feltüntetett, és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott „alap-jóváahagyási számot” is, amely előtt ezen rendelet olyan utolsó nagyobb műszaki módosításának sorozatszámát jelölő két szám található, amely a típusjóváahagyás kiadásának időpontjában hatályban volt.

4.3. A jelnek a csereként beépített kipufogórendszeren vagy alkatrészén a járműre történő felszerelést követően is tisztán olvashatónak és kitoröhlhetetlennek kell lennie.

4.4. Az EU-típusjóváahagyási jelre a 3. függelékben található példa.

5. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

5.1. Általános műszaki előírások

2013. február 6., szerda

- 5.1.1. A csere-kipufogórendszert, illetve alkatrészeit úgy kell kialakítani, elkészíteni és ezeknek olyan módon kell beszerelhetőnek lenniük, hogy ezáltal a jármű szokásos üzeme során, az esetleg rá ható rezgésektől függetlenül megfeleljen ezen előírás rendelkezéseinek.
- 5.1.2. A hangtompító rendszert, illetve alkatrészeit úgy kell kialakítani, elkészíteni és ezeknek olyan módon kell beszerelhetőnek lenniük, hogy a jármű üzemi körülményeire tekintettel kellő ellenállással rendelkezzenek a rájuk ható korróziós hatásokkal szemben.
- 5.1.3. További előírások a módosíthatósággal és a több, kézzel beállítható üzemmódban működtethető kipufogó- vagy hangtompító rendszerekkel kapcsolatban
- 5.1.3.1. Valamennyi kipufogó- vagy hangtompító rendszert olyan módon kell kialakítani, hogy a terelőlemezeket, a kimeneti kúpokat és egyéb alkatrészeket, amelyek elsődleges feladata a hangtompító/tágulási tér működésének biztosítása, ne lehessen könnyedén eltávolítani. Amennyiben elkerülhetetlen egy ilyen alkatrész beépítése, 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 szerelvény tartósan/helyreállíthatatlanul károsodjon.
- 5.1.3.2. A több, kézzel beállítható üzemmóddal rendelkező kipufogó- vagy hangtompító rendszereknek meg kell felelniük az összes üzemmódra vonatkozó követelményeknek. A legmagasabb zajszinteket kibocsátó üzemmódból származó zajszinteket kell bejelenteni.
- 5.2. Műszaki előírások a zajszinttel kapcsolatban
- 5.2.1. Mérési körülmények
- 5.2.1.1. A hangtompító rendszer és a csere-hangtompítórendszer zajvizsgálatát ugyanazokkal a „normál” gumiabroncsokkal kell elvégezni (az ENSZ-EGB 117. számú előírásának 2.8. szakaszában leírtak szerint (HL L 231., 2008.8.29., 19. o.). A vizsgálatok nem végezhetők el az ENSZ-EGB 117. számú előírásának 2.9. és 2.10. szakaszában meghatározott speciális használatú vagy téli gumiabronccsal. Az ilyen típusú abroncsok növelhetik a jármű zajszintjét, vagy a zajcsökkentési teljesítmények összehasonlításánál fedőhatást okozhatnak. Használt állapotú gumiabroncsok is alkalmazhatók, ezeknek azonban meg kell felelniük a forgalomban való használatra vonatkozó jogszabályi előírásoknak.
- 5.2.2. A csere-hangtompítórendszernek, illetve alkatrészeinek zajcsökkentési teljesítményét a II. melléklet 7. és 8. cikkében, illetve 1. pontjában leírt módszerekkel kell ellenőrizni. Különösen ezen pont alkalmazásánál kell figyelembe venni ezen rendelet azon módosítását, amely az új jármű típusjóváahagyásának időpontjában érvényben volt.

a) Mozgó járművön végzett mérés

Ha a csere-hangtompítórendszert vagy annak alkatrészeit az 1.3.3. pontban leírt járműre szerelik fel, a mért zajszinteknek meg kell felelniük az alábbi követelmények egyikének:

- i. A mért érték (a legközelebbi egész számra kerekítve) 1 dB(A) értéknél nagyobb mértékben nem haladhatja meg az ezen rendeletben az érintett járműtípusra vonatkozóan meghatározott típusjóváahagyási értéket.
- ii. A mért érték (a legközelebbi egész számra való kerekítés előtt) 1 dB(A) értéknél nagyobb mértékben nem haladhatja meg az 1.3.3. pontban meghatározott járművön mért zajértéket (a legközelebbi egész számra való kerekítés előtt), amennyiben ezt a járművet olyan hangtompító rendszerrel látják el, amely megfelel az ezen rendelet értelmében típusjóváahagyásra benyújtott járműre felszerelt típusnak.

Ha a csererendszer és az eredeti rendszer kölcsönös összehasonlítását választják, a rendelet II. mellékletének 4.1.2.1.4.2. és/vagy 4.1.2.2.1.2. pontja alkalmazásában megengedett a nagyobb gyorsulást biztosító sebességfokozatba váltás, és nem kötelező olyan elektronikus vagy mechanikus eszköz használata, amelyekkel megakadályozható az alacsonyabb sebességfokozatba történő visszaváltás. Ha ilyen körülmények között a vizsgálati jármű zajszintje meghaladja a gyártásmegfelelőségi értékeket, a műszaki szolgálat dönt a vizsgálati jármű reprezentatív jellegéről.

2013. február 6., szerda

b) Álló járművön végzett mérés

Ha a csere-hangtompítórendszert vagy annak alkatrészeit az 1.3.3. pontban leírt járműre szerelik fel, a mért zajszinteknek meg kell felelniük az alábbi követelmények egyikének:

- i. A mért érték (a legközelebbi egész számra kerekítve) 2 dB(A) értéknél nagyobb mértékben nem haladhatja meg az ezen rendeletben az érintett járműtípusra vonatkozóan meghatározott típus-jóváhagyási értéket.
- ii. A mért érték (a legközelebbi egész számra való kerekítés előtt) 2 dB(A) értéknél nagyobb mértékben nem haladhatja meg az 1.3.3. pontban meghatározott járművön mért zajértéket (a legközelebbi egész számra való kerekítés előtt), amennyiben ezt a járművet olyan hangtompító rendszerrel látják el, amely megfelel az ezen rendelet értelmében típusjóváhagyásra benyújtott járműre felszerelt típusnak.

5.2.3. A II. melléklet követelményei tekintetében minden csere-hangtompítórendszernek vagy alkatrészének teljesítenie kell az ezen rendelet VIII. mellékletében meghatározott előírásokat. A rendelet hatálybalépése előtt jóváhagyott járműtípus esetében és különösen a VIII. melléklet (Kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések) követelményeire nem vonatkoznak ezen melléklet 5.2.3.1–5.2.3.3. pontjában foglalt előírások.

5.2.3.1. Ha a csere-hangtompítórendszer vagy annak alkatrésze változó geometriájú rendszer vagy alkatrész, a gyártó a típus-jóváhagyási kérelemben nyilatkozik arról (a VIII. melléklet 1. függelékének megfelelően), hogy a jóváhagyandó hangtompítórendszer-típus megfelel ezen melléklet 5.2.3. pontjában foglalt követelményeknek. A típusjóváhagyó hatóság kérheti megfelelő vizsgálat elvégzését annak ellenőrzésére, hogy a hangtompító rendszer típusa megfelel-e a kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseknek.

5.2.3.2. Ha a csere-hangtompítórendszer vagy annak alkatrésze nem változó geometriájú rendszer vagy alkatrész, elegendő, ha a gyártó a típus-jóváhagyási kérelemben nyilatkozik arról (a VIII. melléklet 1. függelékének megfelelően), hogy a jóváhagyandó hangtompítórendszer-típus megfelel az ezen melléklet 5.2.3. pontjában foglalt követelményeknek.

5.2.3.3. A következő megfelelőségi nyilatkozatot kell tenni: „(Gyártó neve) igazolja, hogy az ilyen típusú hangtompító rendszer megfelel a(z) .../.../EU rendelet [ez a rendelet] X. melléklete 5.2.3. pontjában meghatározott követelményeknek. (Gyártó neve) jóhiszeműen teszi ezt a nyilatkozatot, miután az üzemi körülmények alkalmazandó tartományában elvégezte a zajkibocsátási teljesítmény megfelelő műszaki értékelését.

5.3. A jármű teljesítményének mérése

5.3.1. A csere-hangtompítórendszernek, illetve alkatrészeinek olyannak kell lenniük, hogy alkalmazásuk eredményeképpen a jármű műszaki jellemzői hasonlóak legyenek az eredeti hangtompító rendszerrel, illetve alkatrészeivel felszerelt járműéhez.

5.3.2. A csere-hangtompítórendszert, illetve a gyártó választásának megfelelően ezen rendszer alkatrészeit új eredeti hangtompító rendszerrel, illetve annak ugyancsak új alkatrészeivel kell összehasonlítani olyan módon, hogy a két rendszert egymás után felszerelik az 1.3.3. pontban meghatározott járműre.

5.3.3. Az ellenőrzés érdekében az 5.3.4. pontban előírt módon kell mérni a kipufogógáz-ellennyomást.

A csere-hangtompítórendszer felhasználásával mért érték az alábbiakban előírt körülmények között nem haladhatja meg 25 %-nál nagyobb mértékben az eredeti hangtompító rendszer felhasználásával mért értéket.

5.3.4. Vizsgálati módszer

5.3.4.1. Vizsgálati módszer motorral

A méréseket az 1.3.4. pontban előírt, motorfékpadhoz csatlakoztatott motorral kell végrehajtani. A fojtószelep teljesen nyitott helyzetében a padot úgy kell beállítani, hogy a motor fordulatszáma a legnagyobb névleges teljesítményéhez tartozó S fordulatszám legyen.

2013. február 6., szerda

A kipufogógáz-ellennyomás mérése érdekében a nyomásmérőt a kipufogócsonttól az 5. függelékben jelzett távolságban kell elhelyezni.

5.3.4.2. Vizsgálati módszer járművel

A méréseket az 1.3.3. pontban meghatározott járművön kell elvégezni. A vizsgálat végrehajtható közúton vagy görgős fékpadon is.

A fojtószelep teljesen nyitott helyzetében a motort úgy kell terhelni, hogy a motor fordulatszáma a legnagyobb névleges teljesítményéhez tartozó S fordulatszám legyen.

A kipufogógáz-ellennyomás mérése érdekében a nyomásmérőt a kipufogócsonttól az 5. függelékben jelzett távolságban kell elhelyezni.

5.4. Kiegészítő előírások hangelnyelő szálás anyagokat tartalmazó csere-hangtompítórendszerekre és alkatrészekre

5.4.1. Általános adatok

Csak akkor használhatók hangelnyelő szálás anyagok hangtompító rendszerekben vagy azok alkatrészeiben, ha teljesül az alábbi feltételek bármelyike:

- a) a kipufogógáz nem érintkezik a szálás anyaggal;
- b) a hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei ugyanahhoz a termékcsaládhoz tartoznak, mint azok a rendszerek vagy alkatrészek, amelyekről az ezen rendelet követelményeinek megfelelő típus-jóváhagyási eljárás során beigazolódott, hogy nincsenek kitéve állapotromlásnak.

Ha a fenti feltételek egyike sem teljesül, a teljes hangtompító rendszert vagy annak alkatrészeit alá kell vetni az alábbiakban ismertetett három eljárás egyike szerint végzett előkondicionálásnak.

5.4.1.1. 10 000 km-es folyamatos közúti üzem

5.4.1.1.1. Az üzem $50 \pm 20\%$ -át városi forgalomban, másik felét távolsági forgalomban, nagy sebességgel kell megvalósítani. A folyamatos közúti üzemeltetés megfelelő próbapálya-programmal is helyettesíthető.

A két eltérő sebességtartományra épülő üzemmódot célszerű legalább kétszer váltogatni.

A teljes vizsgálati programnak legalább tíz, egyenként legalább három óra hosszúságú szünetet kell tartalmaznia, amelyek révén modellezhető a lehűlés és az ennek során esetleg előforduló lecsapódás hatása.

5.4.1.2. Kondicionálás próbapadon

5.4.1.2.1. A hangtompító rendszert vagy annak alkatrészeit a sorozatgyártásban használt tartozékokkal kell felszerelni az 1.3.3. pontban meghatározott járműre vagy az 1.3.4. pontban meghatározott motorra a jármű gyártójának előírásai szerint. Az előbbi esetben a járművet görgős fékpadra kell állítani. A második esetben a motort egy fékpadra kell szerelni.

5.4.1.2.2. A vizsgálatot hat darab hatórás szakaszban, az egyes szakaszok között legalább 12 óra szünetet hagyva kell elvégezni. A szünetek révén modellezhető a lehűlés és az ennek során esetleg előforduló lecsapódás hatása.

5.4.1.2.3. Az egyes hatórás szakaszok során a motort a következőképpen kell üzemeltetni:

- a) 5 perc alapjárat;
- b) 1 óra negyed terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszám (S) háromnegyedén;
- c) 1 óra fél terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszám (S) háromnegyedén;
- d) 10 perces teljes terheléssel, az S legnagyobb névleges fordulatszám háromnegyedén;
- e) 15 perces fél terheléssel, az S legnagyobb névleges fordulatszámán;
- f) 30 perces negyed terheléssel a legnagyobb névleges fordulatszámán (S).

Minden periódusnak két sorozatot kell tartalmaznia az a)–f) pontban leírt feltételekből, egymást követő sorrendben.

2013. február 6., szerda

- 5.4.1.2.4. A vizsgálat során a hangtompítót vagy annak alkatrészeit nem szabad a jármű körüli szokásos légáramot modellező mesterséges légárammal hűteni.
- A gyártó kérésére ugyanakkor a hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei lehűthetők annak biztosítására, hogy a hangtompító rendszer bevezető nyílásánál kialakuló hőmérséklet ne haladja meg a legnagyobb sebességgel haladó járművön mért értéket.
- 5.4.1.3. Kondicionálás váltakozó nyomáson
- 5.4.1.3.1. A hangtompító rendszer vagy annak alkatrészei felszerelhetők az 1.3.3. pontban meghatározott járműre vagy az 1.3.4. pontban meghatározott motorra. Az előbbi esetben a járművet görgős próbapadra, az utóbbi esetben a motort fékpadra kell elhelyezni.
- 5.4.1.3.2. A vizsgálóberendezést, amelynek részletes felépítését a IV. melléklet 1. függelékében található 1. ábra mutatja, a hangtompító rendszer kimenetére kell felszerelni. Alkalmazható bármilyen más, egyenértékű eredményeket szolgáltatató vizsgálóberendezés is.
- 5.4.1.3.3. A vizsgálóberendezést úgy kell beállítani, hogy a kipufogógáz áramát egy gyors működtetésű szelep 2 500-szor megszakítsa és visszaállítsa.
- 5.4.1.3.4. A szelepnek akkor kell nyitnia, amikor a kipufogógáz-ellennyomás, a belépő peremtől legalább 100 mm-re az áramlás irányában mérve eléri a 35–40 kPa értéket. Zárnia akkor kell, amikor a nyomás legfeljebb 10 %-kal tér el a nyitott szelep esetében beálló értéktől.
- 5.4.1.3.5. A késleltető kapcsolót a kipufogásnak az 5.4.1.3.4. pont rendelkezései alapján meghatározott időtartamára kell beállítani.
- 5.4.1.3.6. A motor fordulatszámának a legnagyobb motorteljesítményhez tartozó fordulatszám (S) 75 %-ának kell lennie.
- 5.4.1.3.7. A motorfékpad által jelzett teljesítménynek a motorfordulatszám (S) 75 %-ánál mért, teljesen nyitott fojtószelephez tartozó teljesítmény 50 %-ának kell lennie.
- 5.4.1.3.8. A vizsgálat során le kell zárni a vízleeresztő furatokat.
- 5.4.1.3.9. A teljes vizsgálatot 48 óra alatt kell végrehajtani. Szükség esetén óránként hűtési időszakot lehet beiktatni.
- 5.4.1.3.10. Az előkondicionálást követően a zajszintet az 5.2. pontnak megfelelően kell ellenőrizni.
6. A jóváhagyás kiterjesztése
- A hangtompító rendszer gyártója vagy meghatalmazott képviselője kérheti, hogy a hangtompító rendszert egy vagy több járműtípus tekintetében jóváhagyó hatóság további járműtípusokra is kiterjessze a jóváhagyást.
- Az eljárást az 1. pontban leírtaknak megfelelően kell végrehajtani. A tagállamokat a 2007/46/EK irányelvben meghatározott eljárás szerint kell értesíteni a jóváhagyás kiterjesztéséről (vagy annak elutasításáról).
7. A hangtompító rendszer típusának módosítása
- Az ezen rendelet értelmében jóváhagyott típus módosítása esetén a 2007/46/EK irányelv 13–16. cikkében és 17. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.
8. Gyártásmegfelelőség
- 8.1. A gyártás megfelelőségének biztosítására a 2007/46/EK irányelv 12. cikkében megállapított követelményeknek megfelelő intézkedéseket kell végrehajtani.
- 8.2. Különös rendelkezések:
- 8.2.1. A 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 2.3.5. pontjában meghatározott vizsgálatok megfelelnek az ezen rendelet VI. mellékletében foglalt előírásoknak.

2013. február 6., szerda

- 8.2.2. A 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 3. pontja rendes körülmények között kétévenként egy vizsgálatot ír elő.

1. függelék

(...) számú adatközlő lap gépjárművek kipufogórendszereinek önálló műszaki egységként történő EU-típusjóváahagyásához (a ... rendelet szerint)

Az alábbi adatokat kell adott esetben tartalomjegyzékkel ellátva három példányban benyújtani. A rajzokat megfelelő méretarányban és részletezettséggel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtva kell benyújtani. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, a teljesítményükre vonatkozó információkat is meg kell adni.

0. Általános adatok:
- 0.1. Gyártmány (a gyártó által bejegyzett védjegy):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EU-típusjóváahagyási jelnek az elhelyezési helye és módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):
1. Annak a gépjárműnek a leírása, amelyhez a berendezést szánják (amennyiben a berendezés több járműtípusba való beszerelésre is alkalmas, akkor az ebben a pontban kért információt minden típusra vonatkozóan meg kell adni).
- 1.1. Gyártmány (a gyártó által bejegyzett védjegy):
- 1.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):
- 1.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön:
- 1.4. Jármű-kategória:
- 1.5. EU-típusjóváahagyási szám a zajsint esetében:
- 1.6. A típus-jóváahagyási bizonyítvány 1.1–1.4. pontjában említett összes, gépjárműre vonatkozó adat (ezen rendelet I. mellékletének 2. függeléke):
1. Kiegészítő adatok:
- 1.1. Az önálló műszaki egység alkotórészei:
- 1.2. Azon gépjárműtípus(ok) gyártójának védjegye vagy kereskedelmi neve, amelyekbe beszerelik a kipufogódobot⁽¹⁾
- 1.3. Járműtípus(ok) és jóváahagyási számuk/számaik:
- 1.4. Motor
- 1.4.1. Típus (külső gyújtás, dízel):
- 1.4.2. Munkaciklusok: kétütemű vagy négyütemű
- 1.4.3. Teljes hengerűrtartalom:

2013. február 6., szerda

- 1.4.4. Legnagyobb névleges motorteljesítmény ... kW/min⁻¹
- 1.5. Áttételi arányok száma:
- 1.6. Alkalmazott áttételi arányok:
- 1.7. Hajtótengely-arány(ok):
- 1.8. Zajszintértékek:
mozgó jármű: ... dB (A) ... km/h sebességnél gyorsulás előtt,
álló jármű dB (A), ...min⁻¹ értéknél
- 1.9. A kipufogógáz-ellennyomás értéke:
- 1.10. A használatlalt vagy a rögzítési követelményekkel kapcsolatos korlátozások:
2. Észrevételek:
3. A berendezés leírása:
 - 3.1. A csere-kipufogórendszer leírása minden alkatrész relatív helyzetének feltüntetésével és a beszerelésre vonatkozó utasítások megadásával:
 - 3.2. Az egyes alkatrészek részletes rajza a megtalálásuk elősegítése és azonosításuk érdekében, valamint a felhasznált anyagok feltüntetése. Fel kell tüntetni a rajzokon az EU-típusjóváahagyási jel elhelyezésére javasolt helyet.

Dátum, ügyiratszám

2. függelék

MINTA

EU-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

(Legnagyobb méret: A4 [210 x 297 mm])

A hatóság pecsétjének helye

Értesítés jármű/alkatrész/önálló műszaki egység ⁽¹⁾ típusa

- típusjóváahagyásának megadásáról ⁽¹⁾
- típusjóváahagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- típusjóváahagyásának elutasításáról ⁽¹⁾
- típusjóváahagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

tekintettel a(z) ... számú rendeletre.

A típusjóváahagyás száma:

A kiterjesztés indoka:

⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törlendő.

2013. február 6., szerda

I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó által bejegyzett védjegy):
- 0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):
- 0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. A jelölés elhelyezése:
- 0.4. Jármű-kategória ⁽³⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EU-típusjóváahagyási jel elhelyezésének helye és módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i):

II. SZAKASZ

1. Esetleges kiegészítő adatok: lásd a függelék
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
5. (Esetleges) megjegyzések: lásd a függelék
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:
9. A jóváhagyó hatóságnál kérésre hozzáférhető dokumentációk jegyzéke mellékelve van.

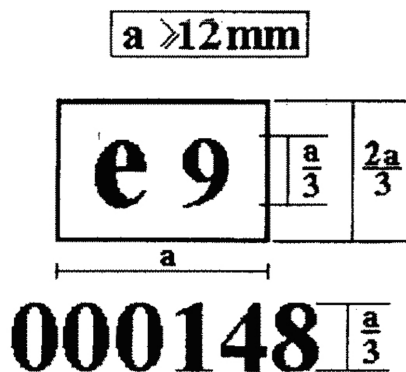
⁽¹⁾ A nem megfelelő rész törölendő.

⁽²⁾ Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az ezen típusbizonyítványban megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (például: ABC??123??).

⁽³⁾ A 2007/46/EK irányelv IIA. mellékletének A. pontjában foglaltak szerint.

3. függelék

Az EU-típusjóváahagyási jel mintája

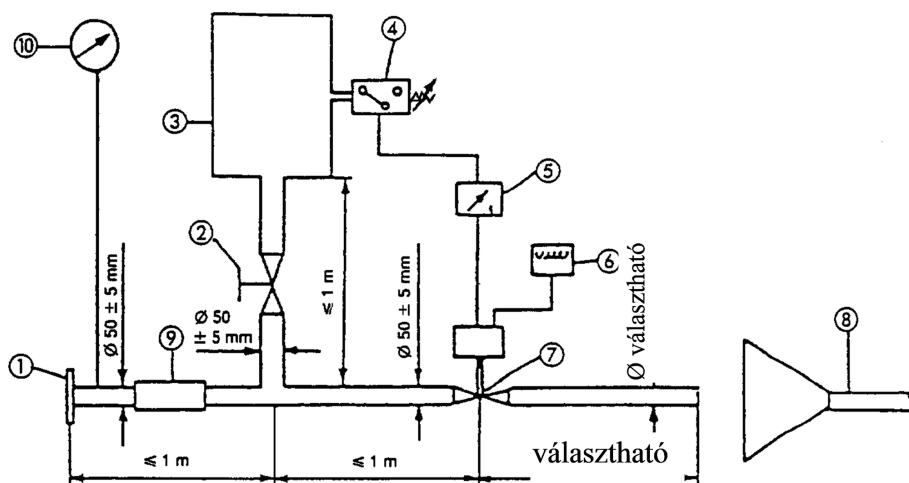


Az ábrázolt EU-típusjóváahagyási jelet viselő kipufogórendszert vagy annak alkatrészét a ... számú rendelet szerint Spanyolországban (e 9) a 0148 alap-jóváahagyási számon hagyták jóvá.

A számok csak példaként vannak feltüntetve.

4. függelék

Vizsgálóberendezés



1. Bemeneti nyílás pereme vagy bemeneti cső – a vizsgálati kipufogórendszer hátuljához történő csatlakozáshoz.
2. Szabályozó szelep (kézi működtetésű).
3. Kiegyenlítőtartály (35–40 l).
4. Nyomáskapcsoló (5–250 kPa) a 7. elem megnyitásához.
5. Késleltető kapcsoló a 7. elem zárásához.

2013. február 6., szerda

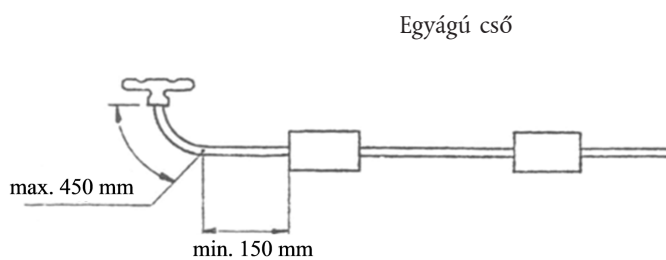
6. Impulzusszámláló.
7. Gyorsreagálású szelep – például 60 mm átmérőjű kipufogófék-szelep, amelyet 400 kPa nyomáson 120 N erőt kifejtő pneumatikus henger működtet. A reakcióidő sem nyitáskor, sem záráskor nem haladhatja meg a 0,5 másodpercet.
8. A kipufogógáz elvezetése.
9. Rugalmas cső.
10. Nyomásmérő.

5. függelék

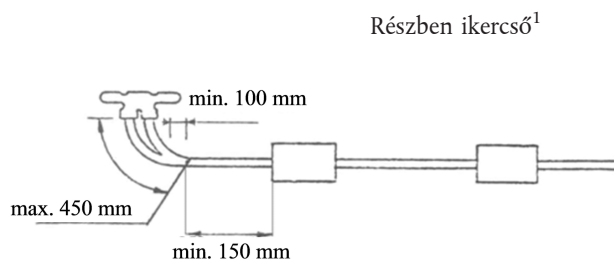
Mérési pontok a kipufogógáz-ellennyomás méréséhez

Lehetséges mérési pontok nyomásesés vizsgálatához. A mérési pont tényleges helyét fel kell tüntetni a vizsgálati jegyzőkönyvben. A mérési pontot olyan területen kell felvenni, ahol a gáz egyenletesen áramlik.

1. ábra

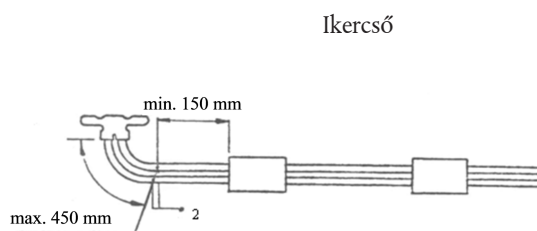


2. ábra



¹ Ha nem lehetséges, lásd a 3. ábrát.

3. ábra



² Két mérési pont, egy érték.

2013. február 6., szerda

XI. MELLÉKLET

A gyártás megfelelőségének ellenőrzése a kipufogórendszerre mint önálló műszaki egységre vonatkozóan

1. Általános adatok

Ezek a követelmények megegyeznek az ezen rendelet I. mellékletének 1. pontja szerint a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére végzett vizsgálattal.

2. Vizsgálat és eljárások

A vizsgálati módszerek, a mérőeszközök és az eredmények értelmezése megfelel a X melléklet 5. pontjában leírtaknak. A vizsgált kipufogórendszeren vagy annak alkatrészén el kell végezni a X. melléklet 5.2., 5.3. és 5.4. pontjában leírt vizsgálatot.

3. Mintavétel és az eredmények értékelése

3.1. Ki kell választani egy hangtompító rendszert vagy annak egy alkatrészét, és el kell rajta végezni a 2. pontban leírt vizsgálatoknak. Ha a vizsgálati eredmények megfelelnek a X. melléklet 8.1. pontjában leírt gyártásmegfeleléségi követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy a hangtompító rendszer vagy annak alkatrésze megfelel a gyártásmegfeleléségi rendelkezéseknek.

3.2. Amennyiben az egyik vizsgálati eredmény nem felel meg a X. melléklet 8.1. pontjában leírt gyártásmegfeleléségi követelményeknek, meg kell vizsgálni két további, azonos típusú hangtompító rendszert vagy annak alkatrészeit a 2. pont szerint.

3.3. Ha a második és a harmadik hangtompító rendszer vagy annak alkatrészének vizsgálati eredményei megfelelnek a X. melléklet 8.1. pontjában leírt gyártásmegfeleléségi követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy a hangtompítórendszer- vagy alkatrész típus megfelel a gyártásmegfeleléségi rendelkezéseknek.

3.4. Amennyiben a második vagy a harmadik hangtompító rendszer vagy alkatrészének esetében a vizsgálati eredmények egyike nem felel meg a X. melléklet 8.1. pontjában leírt gyártásmegfeleléségi követelményeknek, akkor úgy kell tekinteni, hogy a hangtompítórendszer- vagy alkatrész típus nem felel meg ezen rendelet követelményeinek, és a gyártónak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a gyártás megfelelőségének helyreállítása érdekében.

XII. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

(a 15.2. cikkben foglaltak szerint)

70/157/EKG irányelv	Ez a rendelet
—	1. cikk
—	2. cikk
—	3. cikk
2. cikk	4. cikk (1) bekezdése
2a. cikk	4. cikk (2) és (3) bekezdése
—	5. cikk
—	6. cikk

2013. február 6., szerda

70/157/EKG irányelv	Ez a rendelet
—	7. cikk
—	8. cikk
—	9. cikk
—	10., 11., 12., és 13. cikk
—	14. cikk
—	15. cikk
—	16. cikk
I. melléklet 1. pontja	I. melléklet 1. pontja
I. melléklet 3. pontja	I. melléklet 2. pontja
I. melléklet 4. pontja	I. melléklet 3. pontja
I. melléklet 5. pontja	I. melléklet 4. pontja
I. melléklet 6. pontja	I. melléklet 5. pontja
I. melléklet 1. függeléke	I. melléklet 1. függeléke
I. melléklet 2. függeléke (kiegészítés nélkül)	I. melléklet 2. függeléke
—	I. melléklet 3. függeléke
—	II. melléklet
I. melléklet 2. pontja	III. melléklet
—	IV. melléklet
—	V. melléklet
—	VI. melléklet
—	VII. melléklet
—	VIII. melléklet
—	IX. melléklet
II. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontja	X. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontja
—	X. melléklet 5. és 6. pontja
II. melléklet 5. és 6. pontja	X. melléklet 7. és 8. pontja

2013. február 6., szerda

70/157/EKG irányelv	Ez a rendelet
II. melléklet 1. függeléke	X. melléklet 1. függeléke (+ kiegészítő információk)
II. melléklet 2. függeléke (kiegészítés nélkül)	X. melléklet 2. függeléke
II. melléklet 3. függeléke	X. melléklet 3. függeléke
—	X. melléklet 4. és 5. függeléke
—	XI. melléklet
—	XII. melléklet
III. melléklet 1. pontja	—
III. melléklet 2. pontja	—

P7_TA(2013)0042

Az Európai Menekültügyi Alap, az Európai Visszatérési Alap és a harmadik országok állampolgárainak beilleszkedését segítő európai alap *I**

Az Európai Parlament 2013. február 6-i jogalkotási állásfoglalása az Európai Menekültügyi Alap, az Európai Visszatérési Alap és a harmadik országok állampolgárainak beilleszkedését segítő európai alap társfinanszírozási arányának növelése érdekében a 2007/573/EK határozatnak, a 2007/575/EK határozatnak és a 2007/435/EK tanácsi határozatnak a pénzügyi stabilitás vonatkozásában súlyos nehézségekkel küzdő vagy súlyos nehézségekkel fenyegetett bizonyos tagállamok esetében a pénzügyi irányításra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi határozatra irányuló javaslatról (COM(2012)0526 – C7-0302/2012 – 2012/0252(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

(2016/C 024/24)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2012)0526),
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére, 78. cikkének (2) bekezdésére, valamint 79. cikkének (2) és (4) bekezdésére, amelynek alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C7-0302/2012),
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
- tekintettel a Tanács képviselőjének 2012. december 19-i írásbeli kötelezettségvállalására, amely szerint elfogadja az Európai Parlament álláspontját, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (4) bekezdésével összhangban,
- tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,