

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 692/2008/EK RENDELETE

(2008. július 18.)

a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (4) bekezdésére, 5. cikke (3) bekezdésére és 8. cikkére,

mivel:

(1) A 715/2007/EK rendelet egyike a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽²⁾ által létrehozott EK-típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó külön jogi aktusoknak.

(2) A 715/2007/EK rendelet előírja, hogy az új könnyű járművek új kibocsátási határértékeknek feleljenek meg és további követelményeket ír elő az információk elérhetősége tekintetében. A műszaki előírások két fázisban lépnek hatályba, az Euro 5 2009. szeptember 1-jén, az Euro 6 pedig 2014. szeptember 1-jén. El kell fogadni az említett rendelet végrehajtásához szükséges konkrét műszaki rendelkezéseket. E rendeletnek ezért az a célja, hogy megállapítsa az Euro 5 és Euro 6 specifikációjú járművek típusjóváhagyásához szükséges előírásokat.

(3) A 715/2007/EK rendelet 5. cikke arról rendelkezik, hogy a járművek kibocsátásainak szabályozására vonatkozó konkrét műszaki előírásokat a rendelet végrehajtási jogszabályában kell megállapítani. Indokolt ezért ezeknek az előírásoknak az elfogadása.

(4) Miután a 715/2007/EK rendeletben megtörtént a típusjóváhagyásra vonatkozó főbb előírások elfogadása, közigazgatási rendelkezéseket kell hozni a könnyű járművek EK-típusjóváhagyására. Ezek közé a közigazgatási rendelkezések közé tartoznak a sorozatgyártású járművek folytatolagos jó működésének biztosítását célzó, a gyártásmegfelelőségre és a használat közbeni megfelelésre vonatkozó előírások.

(5) A 715/2007/EK rendelet 11. cikke szerint előírásokat kell megállapítani a szennyezéscsökkentő cserekomponensek típusjóváhagyására, biztosítandó, hogy ezek megfelelően működjenek.

(6) A 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikke szerint előírásokat kell meghatározni továbbá annak biztosítására is, hogy a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információk könnyen elérhetők legyenek, biztosítandó, hogy független gazdasági szereplők is hozzáférhessenek ezekhez.

(7) A 715/2007/EK rendelet szerint az e rendeletben a jármű javítására és karbantartására, a diagnosztikai műszerekre és a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszereivel kompatibilis cserekomponensekre vonatkozó információkhoz való hozzáférés nem korlátozandó csak a kibocsátással kapcsolatos komponensekre és rendszerekre, hanem az e rendelet hatálya alá eső típusjóváhagyás tárgyát képező járművek összes szempontjára vonatkozik.

⁽¹⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 715/2007/EK rendelettel módosított irányelv.

- (8) A 715/2007/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint a részecskék tömegére vonatkozó határértékeken némileg változtatni kell, és új határértékeket kell bevezetni a kibocsátott részecskék számát illetően.
- (9) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak 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 irányelv⁽¹⁾ („keretirányelv”) 40. cikkével létrehozott „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” bizottság véleményével.
- (10) A XIV. melléklet 2.2. pontjának végrehajtása tekintetében a járművek biztonsági tulajdonságaira vonatkozó információkhoz való hozzáférést illetően felmerült aggályok megvizsgálása céljából létre kell hozni egy fórumot. A fórumon folyó információcserének segítenie kell a járművek biztonsági információival való visszaélés kockázatának csökkentését. A téma érzékenysége miatt szükséges lehet, hogy a fórumon folytatott megbeszéléseket és azok eredményeit bizalmasan kezeljék.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet a 715/2007/EK rendelet 4., 5. és 8. cikkének végrehajtására határoz meg intézkedéseket.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „járműtípus a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében”: olyan járművek csoportja, amelyek a következő szempontok tekintetében nem különböznek egymástól:
 - a) a referenciatömeggel ekvivalens tehetetlenségi nyomaték, az ENSZ-EGB 83. sz. előírása⁽²⁾ 4. mellékletének 5.1. szakaszában előírtak szerint,
 - b) a motor és a jármű jellemzői az I. melléklet 3. függelékében meghatározottak alapján,
2. „jármű EK-típusjóváhagyása a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében”: egy jármű EK-típusjóváhagyása a kipufogócsőből, a forgattyúházból, a párolgásból származó kibocsátások, az üzemanyag-fogyasztás és a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés tekintetében,
3. „gáznemű káros anyag”: a kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, nitrogén-oxidok (nitrogén-dioxid-egyenértékben kifejezve) és szénhidrogének az alábbi sztöchiometriai összetételeket feltételezve:
 - a) $C_1H_{1,89}O_{0,016}$ benzin esetében (E5),
 - b) $C_1H_{1,86}O_{0,005}$ dízel esetében (B5),
 - c) $C_1H_{2,525}$ PB-gáz (cseppfolyósított szénhidrogén gázok) (LPG) esetében,
 - d) CH_4 földgáz (NG) és biometán esetében,
 - e) $C_1H_{2,74}O_{0,385}$ etanol esetében (E85),
4. „indítássegítés”: a motor indításának segítése a levegő/üzemanyag keverék dúsítása nélkül, például izzítógyertyák, az injektálás vezérlésének módosítása és más eszközök,
5. „motor ürtartalma”: az alábbiak valamelyike:
 - a) dugattyús motornál a névleges lökettérfogat,
 - b) forgómotoroknál (Wankel) a névleges lökettérfogat kétszerese,
6. „időszakos regenerálású rendszer”: olyan katalizátoros átalakító, részecskeszűrő vagy más szennyezéscsökkentő eszköz, amely szabályos időközönként (mielőtt a jármű normál üzemben 4 000 km utat tenne meg) regenerálást igényel,
7. „cserekomponensként szolgáló eredeti szennyezéscsökkentő eszköz”: az e rendelet I. mellékletének 4. függelékében felsorolt típusú szennyezéscsökkentő eszköz vagy azokból álló rendszer, amelyeket a jármű típusjóváhagyásának birtokosa a piacon önálló műszaki egységként kínál,
8. „szennyezéscsökkentő eszköz típusa” olyan katalizátoros átalakító és részecskeszűrő, amelyek a következő alapvető szempontokból nem különböznek egymástól:
 - a) hordozórétegek száma, szerkezete és anyaga,
 - b) az egyes hordozórétegek működésének típusa,
 - c) térfogat, a homlokfelület és a hordozóréteg hosszának aránya,
 - d) a katalizátor mennyisége,
 - e) a katalizátor aránya,
 - f) cellasűrűség,
 - g) méretek és alak,
 - h) hővédelem,
9. „egyfajta üzemanyaggal működő jármű”: olyan jármű, amely tervezése alapján elsődlegesen egyfajta üzemanyagot használ,

⁽¹⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽²⁾ HL L 375., 2006.12.27., 223. o.

10. „egyfajta üzemanyaggal működő gázüzemű jármű”: olyan jármű, amely elsődlegesen PB-gázt, földgázt/biométánt vagy hidrogént használ, de esetleg – csak szükséghelyzetek esetére vagy indításra – benzinrendszerrel is rendelkezik, ha a benzintartalva legfeljebb 15 liter benzin tárolására alkalmas,
11. „kétfajta üzemanyaggal működő jármű”: olyan jármű, két különálló üzemanyag-tároló rendszerrel, amely adott ideig két különböző üzemanyagot használhat és tervezése alapján szerint egyszerre csak az egyik üzemanyagot használja,
12. „kétfajta üzemanyaggal működő gázüzemű jármű” olyan jármű, amely benzinnel is, és PB-gázzal, földgázzal/biométánnal, vagy hidrogénnel is működik,
13. „rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű”: olyan jármű, amely egy üzemanyag-tároló rendszerrel rendelkezik és több üzemanyag különböző keverékeivel működik,
14. „rugalmas üzemanyag-felhasználású etanolmotoros jármű” olyan rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű, amely benzinnel, vagy legfeljebb 85 % etanolt tartalmazó benzin/etanol keverékkel (E85) működik,
15. „rugalmas üzemanyag-felhasználású biodízel-motoros jármű” olyan rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű, amely ásványi dízellel, vagy ásványi dízel/biodízel keverékkel működik,
16. „hibridhajtású elektromos jármű (HEV)”: olyan jármű, amely a mechanikus hajtáshoz a járműben lévő következő két tárolt energiaforrásból kap energiát:
 - a) fogyasztó üzemanyag,
 - b) akkumulátor, kondenzátor, lendkerék/generátor vagy más elektromos energiatároló eszköz,
17. „megfelelően karbantartott és használt”: a vizsgált jármű tekintetében azt jelenti, hogy az ilyen jármű teljesíti egy kiválasztott járműre a II. melléklet 1. függelékének 2. pontjában megállapított elfogadási kritériumokat,
18. „kibocsátáscsökkentő rendszer”: a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel összefüggésben: az elektronikus motorvezérlő egység és a kipufogórendszerben vagy párolgásvesztéses rendszerben lévő azon kibocsátással kapcsolatos komponensek, amelyek ennek a vezérlőnek bemenő jeleket adnak vagy attól kimenő jeleket kapnak,
19. „hibajelző (MI)”: olyan optikai kijelző vagy hangjelzés, amely a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött, kibocsátással kapcsolatos komponens működési hibája, vagy magának a diagnosztikai rendszernek a működési hibája esetén egyértelműen tájékoztatja a járművezetőt,
20. „működési hiba”: kibocsátással kapcsolatos komponens vagy rendszer olyan meghibásodása, amely a XI. melléklet 3.3.2. szakaszában meghatározott határértékeket meghaladó kibocsátást eredményezhet, vagy azt okozhatja, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem képes eleget tenni a XI. mellékletben meghatározott alapvető ellenőrzési követelményeknek,
21. „másodlagos levegő”: a kipufogó rendszerbe szivattyú, szívószelep vagy más eszköz segítségével bevezetett levegő azzal a céllal, hogy segítse a kipufogógáz-áramban lévő CH és CO oxidációját,
22. „menetciklus”: a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszerei tekintetében a motor indításából, egy olyan menetből, amelynek során egy esetleg fennálló működési hiba észlelhető, és a motor leállításából álló folyamat,
23. „információhoz való hozzáférés”: a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés, amely szükséges a jármű ellenőrzéséhez, diagnosztizálásához, szervizeléséhez vagy javításához,
24. „hiányosság”: a fedélzeti diagnosztikai rendszer szempontjából az, ha az ellenőrzött komponensek vagy rendszerek közül legfeljebb kettő olyan ideiglenes vagy állandó működési jellemzőket mutat, amelyek hátrányosan befolyásolják a komponenseknek vagy rendszereknek a fedélzeti diagnosztika által történő, egyébként hatékony ellenőrzését, vagy nem felelnek meg a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel szemben támasztott összes többi követelménynek,
25. „lerontott szennyezéscsökkentő egység cserekomponensként”: olyan mértékben előregített vagy mesterségesen lerontott, a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének (11) bekezdése értelmében vett szennyezéscsökkentő egység, amely többé nem képes eleget tenni az ENSZ-EGB 83. sz. előírása XI. melléklete 1. függelékének 1. szakaszában meghatározott követelményeknek,
26. „jármű fedélzeti diagnosztikai információi”: a jármű elektronikus rendszereit ellenőrző fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó információk,
27. „reagens”: a járműben tárolt anyag, az üzemanyag kivételével, amelynek a kipufogógáz-utókezelő rendszerbe történő adagolását a kibocsátáscsökkentő rendszer szabályozza,
28. „a menetkész jármű tömege”: a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömeg,
29. „gyújtáshiba”: szikragyújtású motor hengerében szikra hiánya, rossz üzemanyag-adagolás, gyenge kompresszió vagy más ok miatt az égés elmaradása,
30. „hidegindító rendszer vagy berendezés”: olyan rendszer, amely ideiglenesen dúsítja a levegő/üzemanyag keveréket, ezzel segítve a motor indulását,
31. „mellékahajtás vagy annak működése”: a motor általi hajtás, amely a járműre szerelt segédberendezéseket hajtja,
32. „kis termelésű gyártók”: olyan járműgyártók, amelyeknek éves termelése világviszonylatban nem éri el a 10 000 darabot.

3. cikk

A típusjóváhagyásra vonatkozó előírások

1. A kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében történő EK-típusjóváhagyás megszerzéséhez a gyártónak igazolnia kell, hogy a jármű megfelel az e rendelet III.-VIII., X.-XII., XIV. és XVI. mellékletében ismertetett vizsgálatokon. A gyártónak továbbá biztosítania kell azt is, hogy a jármű megfeleljen a referencia-üzemanyagok e rendelet IX. mellékletében ismertetett specifikációinak.

2. A járművön az I. melléklet I.2.4. ábráján ismertetett méréseket kell elvégezni.

3. A II., III., V.-XI. és XVI. melléklet előírásai alternatívaként a kis termelésű gyártók kérhetnek EK-típusjóváhagyást olyan járműtípusra, amelyet egy harmadik ország hatósága már jóváhagyott, az I. melléklet 2.1. pontjában szereplő jogszabályok alapján.

A kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében történő EK-típusjóváhagyás e bekezdés szerinti megszerzéséhez ugyanakkor ez esetben is el kell végezni a IV. mellékletben előírt, a közúti közlekedésre való alkalmasság megállapításához szükséges kibocsátásméréseket, a XII. mellékletben az üzemanyag-fogyasztásra és a CO₂-kibocsátásra előírt méréseket, illetve teljesíteni kell a XIV. mellékletben a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak és a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségére vonatkozó előírásokat.

A jóváhagyó hatóság tájékoztatja a Bizottságot az e bekezdés alapján megadott minden egyes típusjóváhagyás feltételeiről.

4. Az üzemanyagtartály töltőelemeire és az elektronikus rendszerek biztonságára vonatkozó egyedi előírásokat az I. melléklet 2.2. és 2.3. pontja tartalmazza.

5. A gyártónak olyan műszaki megoldásokat kell alkalmaznia, amelyek biztosítják a kipufogócsőből és a párolgásból származó kibocsátások hatékony korlátozását, e rendeletnek megfelelően, a jármű teljes szokásos élettartama alatt és szokásos üzemi körülmények között.

Ezek közé tartozik a kibocsátáscsökkentő rendszerekben használt tömlők és csatlakozók biztonsága is, amelyeket úgy kell kialakítani, hogy megfeleljenek az eredetileg tervezett célnak.

6. A gyártó biztosítja, hogy az e rendeletben meghatározott mérési feltételek között végzett kibocsátásmérés eredményei megfeleljenek a vonatkozó határértékeknek.

7. A IV. melléklet 1. függelékében ismertetett 2. típusú mérés esetében a normál üresjáratú fordulatszámra a kipufogógáz legnagyobb megengedett szén-monoxid-tartalma az, amit a járműgyártó megad. A legnagyobb megengedett szén-monoxid-tartalom azonban nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot.

Nagyobb üresjáratú fordulatszámra a szén-monoxidnak a kipufogógáz térfogatára vonatkoztatott mennyisége nem haladhatja meg a 0,2 %-ot akkor, amikor a fordulatszám legalább 2 000 min⁻¹ és a lambda $1 \pm 0,03$ vagy a gyártó specifikációi szerinti.

8. A gyártó biztosítja, hogy az V. mellékletben ismertetett 3. típusú mérés esetében a motor forgattyúházának szellőztető rendszere ne engedjen gázt a levegőbe.

9. A VIII. mellékletben ismertetett, kibocsátásokat kis hőmérsékleten mérő 6. típusú mérést nem kell alkalmazni dízelüzemű járművekre.

A típusjóváhagyás kérésekor azonban a gyártónak be kell nyújtania a jóváhagyó hatósághoz olyan információkat, amelyek bizonyítják, hogy az NO_x-utókezelő elegendően nagy hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt - 7 °C-os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan működjön.

Ezenkívül a gyártónak információkat kell szolgáltatnia a jóváhagyó hatósághoz a kipufogógáz-visszavezető rendszer működési stratégiájáról, beleértve a kis hőmérsékleteken való működését is.

Az információknak tartalmazniuk kell a kibocsátásokra gyakorolt hatások leírását is.

A jóváhagyó hatóság nem adhat meg típusjóváhagyást, ha a beadott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően nagy hőmérsékletet.

A Bizottság kérésére a jóváhagyó hatóság információkat ad az NO_x-utókezelő és a kipufogógáz-visszavezető rendszer kis hőmérsékleteken való működéséről.

4. cikk

A fedélzeti diagnosztikai rendszer tekintetében történő típusjóváhagyásra vonatkozó előírások

1. A gyártó biztosítja, hogy az összes jármű el legyen látva fedélzeti diagnosztikai rendszerrel.

2. A fedélzeti diagnosztikai rendszereket úgy kell kialakítani, legyártani és a járműbe beépíteni, hogy képesek legyenek a jármű teljes élettartama alatt a funkciócsökkenések vagy működési hibák típusainak felismerésére.

3. A fedélzeti diagnosztikai rendszernek a szokásos használati körülmények között meg kell felelnie e rendelet előírásainak.

4. A XI. melléklet 1. függeléke szerinti hibás komponenssel történő tesztelés során a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzőjének be kell kapcsolódnia.

A fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzője a XI. mellékletben megadott diagnosztikai küszöbértékek alatti kibocsátások esetén is bekapcsolódhat ebben a tesztben.

5. A gyártó biztosítja, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer az ésszerűen feltételezhető vezetési körülmények között megfeleljen a használat közbeni működésre e rendelet XI. melléklete 1. függelékének 3. pontjában előírt követelményeknek.

6. A gyártó biztosítja a használat közbeni működésre vonatkozó, a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszere által a XI. melléklet 1. függelékének 3.6. pontja szerint tárolt és továbbított adatok kódolás nélküli könnyű elérhetőségét a nemzeti hatóságok és független gazdasági szereplők számára.

7. Járművek csak akkor kaphatnak az Euro 6 kibocsátási előírások szerinti típusjóváahagyást, ha – a dízelüzemű járművek kivételével – az alkalmazott diagnosztikai küszöbértékek megegyeznek a XI. melléklet 2.3.2. pontjában előírt diagnosztikai küszöbértékekkel.

5. cikk

Jármű EK-típusjóváahagyási kérelme a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében

1. A gyártó benyújtja a jóváahagyó hatósághoz a járműnek a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő EK-típusjóváahagyása iránti kérelmét.

2. Az (1) bekezdésben említett kérelmet az I. melléklet 3. függelékében mintaként szereplő adatközlő lapoknak megfelelően kell összeállítani.

3. A gyártó benyújtja továbbá a következő információkat:

- a) szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében a gyártó nyilatkozata a gyújtáshibáknak arról a legkisebb számáról az összes gyújtási esemény százalékában, amelyek – ha az e rendelet III. mellékletében leírt 1. típusú mérésnél a mérés kezdetétől fogva előfordulnak – a XI. melléklet 2.3. pontjában megadott kibocsátási határértékek túllépését okozhatják, vagy pedig a kipufogórendszer katalizátorának vagy katalizátorainak visszafordíthatatlan károsodáshoz vezető túlhevülését okozhatják,
- b) részletes írásos információ, amely teljeskörűen leírja a fedélzeti diagnosztikai rendszer funkcionális működési jellemzőit, beleértve a jármű kibocsátáscsökkentő rendszere minden olyan elemének felsorolását is, amelyet a fedélzeti diagnosztikai rendszer ellenőriz,
- c) leírás arról a hibajelzőről, amellyel a fedélzeti diagnosztikai rendszer hiba előfordulását jelzi a járművezetőnek,
- d) a gyártó nyilatkozata arról, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer az ésszerűen feltételezhető vezetési körülmények között megfelel a használat közbeni működésre a XI. melléklet 1. függelékének 3. pontjában előírt követelményeknek,
- e) egy terv, amely részletesen leírja azokban az ellenőrző rutinokban a számláló és a nevező megnövelésének műszaki kritériumait és ezek indoklását, amelyeknek meg kell felelniük a XI. melléklet 1. függelékének 3.2. és 3.3. pontjában előírt követelményeknek, valamint a számlálóknak, a nevezőknek és az általános nevezőknek a XI. melléklet 1. függelékének 3.7. pontjában ismertetett feltételek miatti letiltásának műszaki kritériumait és ezek indoklását,

f) leírás azokról az intézkedésekről, amelyek megakadályozzák a kibocsátáscsökkentő számítógép manipulálását és beállításainak megváltoztatását,

g) szükség szerint a XI. melléklet 2. függelékében említett járműcsalád adatai,

h) adott esetben más típusjóváahagyások másolatai, olyan megfelelő adatokkal, melyek lehetővé teszik a jóváahagyás kiterjesztését és a romlási tényezők meghatározását.

4. A (3) bekezdés d) pontja esetében a gyártó az I. melléklet 7. függelékében a fedélzeti diagnosztikai rendszer használat közbeni működésére vonatkozó előírásoknak való megfelelést igazoló gyártói megfelelőségi tanúsítványra megadott mintát használja.

5. A (3) bekezdés e) pontja esetében a jóváahagyást megadó jóváahagyó hatóság az e pontban említett információkat kérésre a jóváahagyó hatóságok vagy a Bizottság rendelkezésére bocsátja.

6. A (3) bekezdés d) és e) pontja esetében a jóváahagyó hatóságok nem adhatnak jóváahagyást a járműre, ha a gyártó által beadott információk nem felelnek meg a XI. melléklet 1. függelékének 3. pontjában előírt követelményeknek.

A XI. melléklet 1. függelékének 3.2., 3.3. és 3.7. pontja alkalmazandó minden ésszerűen feltételezhető vezetési körülményre.

Az első és második albekezdésben ismertetett előírások végrehajtásának értékelésekor a jóváahagyó hatóságoknak figyelembe kell venniük a technológia mindenkorai fejlettségi szintjét.

7. A (3) bekezdés f) pontja esetében a kibocsátáscsökkentő számítógép manipulálásának és beállításai megváltoztatásának megakadályozására tett intézkedések között lennie kell olyan frissítési lehetőségnek, amely a gyártó által jóváahagyott programot vagy kalibrációt használja.

8. Az I. melléklet I.2.4. ábráján ismertetett mérésekhez a gyártó a típus-jóváahagyási vizsgálat végrehajtásáért felelős műszaki szolgálat rendelkezésére bocsát egy, a jóváahagyandó járműtípus szempontjából reprezentatív járművet.

9. Az egyfajta üzemanyaggal működő, a kétfajta üzemanyaggal működő és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművekre vonatkozó típus-jóváahagyási kérelemnek meg kell felelnie az I. melléklet 1.1. és 1.2. pontjában előírt kiegészítő követelményeknek.

10. Egy rendszer, komponens vagy önálló műszaki egység gyártmányának a típusjóváahagyás utáni megváltozása nem jár automatikusan a típusjóváahagyás érvénytelenítésével, kivéve ha eredeti jellemzőik vagy műszaki paramétereik oly mértékben megváltoztak, hogy az érinti a motor működését vagy a kibocsátáscsökkentő rendszert.

6. cikk

Jármű kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő EK-típus-jóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések

1. Ha az összes vonatkozó előírás teljesült, a jóváhagyó hatóság megadja az EK-típusjóváhagyást és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban kiad egy típus-jóváhagyási számot.

A 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében foglalt rendelkezéseket is figyelembe véve a típus-jóváhagyási szám 3. részét az e rendelet I. mellékletének 6. függeléke szerint kell meghatározni.

A jóváhagyó hatóság nem adhatja ugyanazt a számot egy másik járműtípusnak.

2. Az (1) bekezdés rendelkezéseitől eltérően a gyártó kérésére fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott jármű kaphat típusjóváhagyást a kibocsátások és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információk tekintetében akkor is, ha a rendszernek egy vagy több hiányossága van – például ha a XI. melléklet egyedi előírásai nem teljesülnek maradéktalanul –, feltéve hogy az említett melléklet 3. pontjában előírt egyedi közigazgatási rendelkezések teljesülnek.

A jóváhagyó hatóság az ilyen típusjóváhagyás megadásáról szóló döntéséről a 2007/46/EK irányelv 8. cikke szerint tájékoztatja a többi tagország összes jóváhagyó hatóságát.

3. Az EK-típusjóváhagyásnak az (1) bekezdés szerinti megadásakor a jóváhagyó hatóság az I. melléklet 4. függelékében megadott minta felhasználásával állítja ki az EK-típusjóváhagyási tanúsítványt.

7. cikk

A típusjóváhagyások módosításai

A 2007/46/EK irányelv 13., 14. és 16. cikke vonatkozik a típusjóváhagyások módosítására.

A gyártó kérésére az I. melléklet 3. pontjában előírt rendelkezések csak ugyanolyan típusú járművekre vonatkoznak anélkül, hogy szükség lenne további vizsgálatra.

8. cikk

Gyártásmegfelelőség

1. A gyártás megfelelőségének biztosítása érdekében hozott intézkedéseknek meg kell felelniük a 2007/46/EK irányelv 12. cikkében foglalt rendelkezéseknek.

2. A gyártás megfelelőségét az e rendelet I. mellékletének 4. függelékében meghatározott típus-jóváhagyási tanúsítványban szereplő leírás alapján kell ellenőrizni.

3. A gyártásmegfelelőségre vonatkozó egyedi rendelkezéseket e rendelet I. mellékletének 4. pontja, a vonatkozó statisztikai módszereket pedig az említett melléklet 1. és 2. függeléke tartalmazza.

9. cikk

Használatban lévő járművek megfelelősége

1. A használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó rendelkezéseket e rendelet II. melléklete, a 70/220/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ szerint típusjóváhagyást kapott járművekre vonatkozókat pedig e rendelet XV. melléklete tartalmazza.

2. Az e rendelet vagy a 70/220/EGK irányelv szerint típusjóváhagyást kapott használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére a 2007/46/EK irányelv 12. cikke szerint kell intézkedéseket hozni.

3. A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére hozott intézkedéseknek alkalmasnak kell lenniük a kibocsátáscsökkentő rendszerek működésének ellenőrzésére a jármű hasznos élettartama alatt, a szokásos használati körülmények között, az e rendelet II. mellékletében meghatározottak szerint.

4. A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére hozott intézkedéseket a jármű öt éves koráig, illetve 100 000 km megtételéig kell ellenőrizni (amelyik hamarabb bekövetkezik).

5. A gyártó nem kötelezhető a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére, ha az értékesített járművek száma miatt nem lehet a vizsgálathoz megfelelő méretű mintát venni. Nem írható ezért elő ellenőrzés, ha az adott járműtípusból a Közösségen belül évente 5 000-nél kevesebbet értékesítenek.

Az ilyen kis sorozatú járművek gyártójának azonban jelentést kell beadnia a jóváhagyó hatósághoz a kibocsátással kapcsolatos garanciális és javítási igénybejelentésekről és a fedélzeti diagnosztika meghibásodásairól, e rendelet II. mellékletének 2.3. pontja szerint. Ezenkívül a jóváhagyó hatóság előírhatja az ilyen járműtípusok e rendelet II. mellékletének 1. függeléke szerinti vizsgálatát.

6. Ha az e rendelet szerint típusjóváhagyást kapott járművek tekintetében a jóváhagyó hatóság nem fogadja el a II. melléklet 2. függelékében meghatározott kritériumok szerinti mérések eredményeit, akkor a 2007/46/EK irányelv 30. cikke (1) bekezdésében és X. mellékletében említett javítási intézkedések a II. melléklet 1. függelékének 6. pontja szerint kiterjesztendők az ugyanolyan járműtípushoz tartozó, használatban lévő olyan járművekre, amelyekre ugyanezek a hibák valószínűleg szintén érintenek.

A gyártó által az e rendelet II. melléklete 1. függelékének 6.1. pontja szerint készített javítási intézkedési tervet a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia. A gyártó felelős a jóváhagyott javítási terv végrehajtásáért.

⁽¹⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o.

A jóváhagyó hatóság döntéséről 30 napon belül értesíti az összes tagállamot. A tagállamok kérhetik, hogy ugyanezeket a javítási intézkedéseket hajtsák végre a területükön regisztrált összes ugyanilyen típusú járművön is.

7. Ha a jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy egy járműtípus nem felel meg az 1. függelék vonatkozó előírásainak, akkor erről késedelem nélkül értesíti azt a tagállamot, amely az eredeti típus-jóváhagyást a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (3) bekezdése szerint kiadta.

Az értesítés után és a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (6) bekezdésétől függően az eredeti típusjóváhagyást kiadó jóváhagyó hatóság tájékoztatja a gyártót, hogy a járműtípus nem felel meg e rendelkezések előírásainak, és hogy a gyártótól intézkedéseket várnak. A gyártó a fenti értesítéstől számított két hónapon belül beadja a hatóságnak a hibák kiküszöbölését célzó intézkedések tervét, amelynek lényegét tekintve meg kell felelnie az 1. függelék 6.1.–6.8. pontjában foglalt előírásoknak. Az eredeti típusjóváhagyást kiadó jóváhagyó hatóság két hónapon belül konzultál a gyártóval, hogy megállapodjanak egy intézkedési tervről és a terv végrehajtásáról. Ha az eredeti típusjóváhagyást kiadó jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy nem lehet megállapodást elérni, akkor kezdeményezni kell a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (3) és (4) bekezdésében előírt eljárást.

10. cikk

Szennyezéscsökkentő komponensek

1. A gyártónak biztosítani kell, hogy a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjóváhagyással rendelkező járművekbe a 2007/46/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.

E rendelet értelmezésében a katalizátoros átalakítók és a részecszezsűrők szennyezéscsökkentő komponenseknek minősülnek.

2. Az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontjában megadott típusú, és a vonatkozó típus-jóváhagyási tanúsítványban szereplő járműbe való beszerelésre tervezett eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponenseknek nem kell megfelelniük a XIII. melléklet előírásainak, feltéve hogy eleget tesznek az említett melléklet 2.1. és 2.2. pontja előírásainak.

3. A gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy az eredeti szennyezéscsökkentő komponenseken fel legyenek tüntetve az azonosító jelölések.

4. A (3) bekezdésben említett azonosító jelölések a következőket tartalmazzák:

- a) a jármű vagy motor gyártójának neve vagy védjegye,
- b) az eredeti szennyezéscsökkentő komponens gyártmánya és termékazonosító száma, ahogy az az I. melléklet 3. függelékének 3.2.12.2. pontja szerint megadott információkban szerepel.

11. cikk

Szennyezéscsökkentő cserekomponens egy típusának önálló műszaki egységként való EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelem

1. A gyártó benyújtja a jóváhagyó hatósághoz a szennyezéscsökkentő cserekomponens egy típusának önálló műszaki egységként való EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelmet.

A kérelmet a XIII. melléklet 1. függelékében mintaként szereplő adatközlő lapoknak megfelelően kell összeállítani.

2. Az (1) bekezdésben előírtak mellett a gyártó a típus-jóváhagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgáltatnak átadja a következőket is:

- a) az e rendelet szerint jóváhagyott típusú jármű vagy járművek új eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponenssel felszerelve,
- b) a szennyezéscsökkentő cserekomponens típusának egy mintapéldánya,
- c) a szennyezéscsökkentő cserekomponens típusának egy további mintapéldánya, ha a szennyezéscsökkentő cserekomponenst fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott járműbe tervezik beszerelni.

3. A (2) bekezdés a) pontja esetében a vizsgálandó járműveket a műszaki szolgálattal egyeztetve a kérelmező választja ki.

A vizsgált járműveknek meg kell felelniük az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. mellékletének 3.1. szakaszában előírt követelményeknek.

A vizsgált járműveknek meg kell felelniük a következő követelményeknek is:

- a) nem lehetnek hibák a kibocsátáscsökkentő rendszerben,
- b) minden túlzott mértékben elhasználódott vagy hibásan működő, kibocsátással kapcsolatos eredeti alkatrészt meg kell javítani vagy ki kell cserélni,
- c) a vizsgált járművet a kibocsátásmérés előtt a gyártó specifikációinak megfelelően be kell állítani és be kell szabályozni,

4. A (2) bekezdés b) és c) pontja esetében a mintapéldányon egyértelműen és eltávolíthatatlanul fel kell tüntetni a kérelmező kereskedelmi nevét vagy védjegyét, és a kereskedelmi megnevezést.

5. A (2) bekezdés c) pontja esetében a mintapéldánynak a 2. cikk 25. pontjában meghatározottak szerint lerontott komponensnek kell lennie.

12. cikk

Szennyezéscsökkentő cserekomponens önálló műszaki egységként való EK-típusjóváahagyására vonatkozó közzéadandó rendelkezések

1. Ha az összes vonatkozó előírás teljesült, a jóváahagyó hatóság megadja a szennyezéscsökkentő cserekomponensre mint önálló műszaki egységre az EK-típusjóváahagyást és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban kiad egy típus-jóváahagyási számot.

A jóváahagyó hatóság nem adhatja ugyanazt a számot a szennyezéscsökkentő cserekomponens másik típusának.

Ugyanaz a típus-jóváahagyási szám vonatkozhat a szennyezéscsökkentő cserekomponens adott típusának több különböző járműtípuson való használatára is.

2. Az (1) bekezdés esetében a jóváahagyó hatóság a XIII. melléklet 2. függelékében megadott minta szerint állítja ki az EK-típusjóváahagyási tanúsítványt.

3. Ha a típusjóváahagyást kérelmező igazolni tudja a jóváahagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat felé, hogy a szennyezéscsökkentő cserekomponens az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontjában meghatározott típusba tartozik, akkor a típusjóváahagyás megadása nem függ a XIII. melléklet 4. pontjában meghatározott követelmények teljesülésének ellenőrzésétől.

13. cikk

Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információhoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz

1. A gyártók az e rendelet XIV. mellékletének és a 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikkének megfelelően olyan szervezési és eljárási intézkedéseket alkalmaznak, amelyek biztosítják, hogy a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz könnyen hozzá lehessen férni.

2. A jóváahagyó hatóságok csak akkor adhatnak meg típusjóváahagyást, ha a gyártótól kaptak egy „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylatot.

3. A „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylat igazolja a 715/2007/EK rendelet 6. cikke (7) bekezdésének való megfelelést.

4. A „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylatot a XIV. mellékletben előírt mintának megfelelően kell elkészíteni.

5. Ha típus-jóváahagyási kérelem készítésekor a jármű fedélzeti diagnosztikai információi és a járműjavítási és -karbantartási információk nem állnak rendelkezésre vagy nem felelnek meg az e rendelet XIV. mellékletének és a 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikkének, akkor a gyártó a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (2) bekezdésében előírt vonatkozó időponttól számított hat hónapon belül, illetve a típusjóváahagyástól számított hat hónapon belül (amelyik későbbi) szolgáltatja ezeket az információkat.

6. Az információknak az (5) bekezdésben meghatározott határidőkre való benyújtását előíró kötelezettség csak akkor alkalmazandó, ha a típusjóváahagyást követően a járművet forgalomba hozzák.

Ha a jármű forgalomba hozatala a típusjóváahagyástól számított hat hónap után történik, akkor az információkat abban az időpontban kell szolgáltatni, amikor a járművet forgalomba hozták.

7. A jóváahagyó hatóság a beadott „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylat alapján feltételezheti, hogy a gyártó a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a járműjavítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférés tekintetében megtette a megfelelő szervezési és eljárási intézkedéseket, feltéve hogy nem érkezett panasz, és hogy a gyártó az (5) bekezdésben előírt határidőre szolgáltatja ezeket az információkat.

8. A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó információkhoz való hozzáférésre a XI. melléklet 4. szakaszában előírt követelmények mellett a gyártó az érdekelt felek rendelkezésére bocsátja a következő információkat is:

- a) olyan cserekomponensek kifejlesztését lehetővé tévő fontos információk, melyek kritikus fontosságúak a fedélzeti diagnosztikai rendszer helyes működése szempontjából,
- b) általános diagnosztikai műszerek kifejlesztését lehetővé tévő információk.

Az a) pont esetében a cserekomponensek kifejlesztését nem korlátozhatják a következők: a vonatkozó információ hiánya, a működési hiba jelzésére szolgáló stratégiákra vonatkozó műszaki követelmények akkor, amikor a kibocsátások túllépik a diagnosztikai küszöbértékeket vagy akkor, amikor a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem képes az e rendeletben előírt alapvető ellenőrzési követelmények teljesítésére; a benzin- vagy gázüzemű járművek eltérő kezelése céljából a diagnosztikára vonatkozó információ kezelésének konkrét módosításai; és az olyan gázüzemű járművek típusjóváahagyása, amelyek korlátozott számban kisebb hiányosságokat mutatnak.

A b) pont esetében, ha a gyártó az ISO 22900 szabvány (Modulrendszerű kommunikációs interfész járművekhez – MVI) és az ISO 22901 szabvány (Nyílt diagnosztikai adatcseré – ODX) szerinti diagnosztikai eszközöket és mérőműszereket használ a saját franchise-rendszerű hálózatán belül, akkor a ODX fájlokat a független gazdasági szereplők számára a gyártó weboldalán keresztül kell elérhetővé tenni.

9. A rendelet létrehozza a járműinformációkhoz való hozzáférés fórumát (a továbbiakban: fórum).

A fórum mérlegelni fogja, hogy az információkhoz való hozzáférés érinti-e a járműlopások csökkentésében elért haladást és ajánlásokat készít az információkhoz való hozzáférésre vonatkozó előírások fejlesztésére. A fórum kiemelt feladata, hogy tanácsot adjon a Bizottságnak a független gazdasági szereplőkre alkalmazandó akkreditációs eljárás bevezetéséhez, hogy azok felhatalmazást kapjanak a jármű biztonsági tulajdonságaira vonatkozó információkhoz való hozzáférésre.

A Bizottság dönthet úgy, hogy a fórumon folytatott megbeszéléseket és azok eredményeit bizalmasan kezeli.

14. cikk

A jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó kötelezettségek teljesítése

1. A jóváhagyó hatóság akár saját kezdeményezésére, akár panasz alapján, akár a műszaki szolgáltatótól kapott értékelés alapján bármikor dönthet úgy, hogy ellenőrzi, hogy egy gyártó betartja-e a rendelet, illetve a 715/2007/EK rendelet rendelkezéseit és a „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylatban leírtakat.

2. Ha a jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy a gyártó nem teljesítette a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó kötelezettségeit, akkor a vonatkozó típusjóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság megfelelő lépéseket tesz a helyzet orvoslására.

3. Ezek közé tartozhat a típusjóváhagyás visszavonása vagy felfüggesztése, bírság, vagy a 715/2007/EK rendelet 13. cikke szerint elfogadott más intézkedés.

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

Kelt Brüsszelben, 2008. július 18.-án.

4. A jóváhagyó hatóságnak ellenőrzést kell végeznie, megvizsgálva, hogy a gyártó teljesítette-e a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó kötelezettségeit, ha független gazdasági szereplő, vagy a független gazdasági szereplők érdekképviselői szervezete panaszt nyújt be a jóváhagyó hatósághoz.

5. Az ellenőrzés során a jóváhagyó hatóság felkérhet egy műszaki szolgáltatót vagy más független szakértőt annak értékelésére, hogy a gyártó teljesítette-e a kötelezettségeket.

15. cikk

A típus-jóváhagyási információkra vonatkozó egyedi előírások

1. Eltérve a 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ I. mellékletétől, 2009. április 29-ig az e rendelet XVIII. mellékletében ismertetett kiegészítő előírások is alkalmazandók.

2. Eltérve a 70/156/EGK tanácsi irányelv III. mellékletétől, 2009. április 29-ig az e rendelet XIX. mellékletében ismertetett kiegészítő előírások is alkalmazandók.

16. cikk

Az 715/2007/EK rendelet módosítása

A 715/2007/EK rendelet e rendelet XVII. mellékletének megfelelően módosul.

17. cikk

Hatálybalépés

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

A 4. cikk (5) bekezdésében, a 4. cikk (6) bekezdésében, az 5. cikk (3) bekezdésének d) pontjában és az 5. cikk (3) bekezdésének e) pontjában előírt kötelezettségek azonban 2011. szeptember 1-jétől alkalmazandók a járművek új típusainak típusjóváhagyására és 2014. január 1-jétől a Közösségen belül értékesített, regisztrált vagy üzembe helyezett összes új járműre.

a Bizottság részéről

Günter VERHEUGEN

alelnök

⁽¹⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 2007/37/EK bizottsági irányelvvel módosított irányelv.

A MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

I. MELLÉKLET	Az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések
1. függelék	A gyártás megfelelőségének ellenőrzése (1. statisztikai módszer)
2. függelék	A gyártás megfelelőségének ellenőrzése (2. statisztikai módszer)
3. függelék	Adatközlő lapok mintája
4. függelék	EK-típusjóváhagyási tanúsítvány mintája
5. függelék	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó információk
6. függelék	EK-típusjóváhagyási tanúsítvány számozási rendszere
7. függelék	A gyártó bizonylata a használatban lévő fedélzeti diagnosztikára vonatkozó működési követelmények teljesüléséről
II. MELLÉKLET	Használatban lévő járművek megfelelősége
1. függelék	Használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése
2. függelék	Statisztikai eljárás használatban lévő járművek megfelelőségi vizsgálatához
3. függelék	Használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó felelősségek
III. MELLÉKLET	Az átlagos kipufogógáz-kibocsátások ellenőrzése szokásos környezeti viszonyok mellett (1. típusú mérés)
IV. MELLÉKLET	A közúti közlekedésre való alkalmasság tekintetében történő típusjóváhagyáshoz szükséges kibocsátási adatok
1. függelék	Szén-monoxid-kibocsátás mérése üresjáratú fordulatszámra (2. típusú mérés)
2. függelék	Füst opacitásának mérése
V. MELLÉKLET	A forgattyúházból származó kibocsátás ellenőrzése (3. típusú mérés)
VI. MELLÉKLET	A párolgási kibocsátás meghatározása (4. típusú mérés)
VII. MELLÉKLET	A szennyezéscsökkentő komponensek tartósságának ellenőrzése (5. típusú mérés)
1. függelék	Normál próbapadi ciklus (SBC)
2. függelék	Normál próbapadi ciklus (dízel) (SDBC)
3. függelék	Normál közúti ciklus (SRC)
VIII. MELLÉKLET	Az átlagos kipufogógáz-kibocsátások ellenőrzése kis környezeti hőmérsékleten (6. típusú mérés)
IX. MELLÉKLET	A referencia-üzemanyagok specifikációi
X. MELLÉKLET	Kibocsátásmérési eljárás hibridhajtású elektromos járművekhez (HEV)
XI. MELLÉKLET	Fedélzeti diagnosztika gépjárművekhez
1. függelék	A fedélzeti diagnosztikai rendszer működési vonatkozásai
2. függelék	A járműcsalád lényeges jellemzői
XII. MELLÉKLET	A CO ₂ -kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás meghatározása
XIII. MELLÉKLET	Szennyezéscsökkentő cserekomponensek önálló műszaki egységként való EK-típusjóváhagyása
1. függelék	Adatközlő lapok mintája
2. függelék	EK-típusjóváhagyási tanúsítvány mintája
3. függelék	EK-típusjóváhagyási jel mintája
XIV. MELLÉKLET	Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz
1. függelék	Megfelelőségi bizonylat

XV. MELLÉKLET	A 70/220/EK irányelv szerinti típusjóváhagyással rendelkező, használatban lévő járművek megfelelése
1. függelék	Használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzése
2. függelék	Statisztikai eljárás használatban lévő járművek megfelelési vizsgálatához
XVI. MELLÉKLET	A kipufogógáz-utókezelő rendszerükben reagenst használó járművekre vonatkozó előírások
XVII. MELLÉKLET	A 715/2007/EK rendelet módosítása
XVIII. MELLÉKLET	A 70/156/EGK tanácsi irányelv I. mellékletére vonatkozó egyedi előírások
XIX. MELLÉKLET	A 70/156/EGK tanácsi irányelv III. mellékletére vonatkozó egyedi előírások

I. MELLÉKLET

AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VONATKOZÓ KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

1. KIEGÉSZÍTŐ ELŐÍRÁSOK EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSÁRA
 - 1.1. **Kiegészítő előírások egyfajta üzemanyaggal működő gázüzemű járművekre és kétfajta üzemanyaggal működő gázüzemű járművekre**
 - 1.1.1. Az 1.1. pont alkalmazásában:
 - 1.1.1.1. A járműcsalád olyan PB-üzemű, földgáz-/biometán-üzemű járműtípusok csoportját jelenti, amelyeket egy alapjármű határoz meg.
 - 1.1.1.2. Az alapjármű olyan jármű, amelyet arra választottak ki, hogy az üzemanyagadagoló rendszer alkalmazkodási képességét e járművön igazolják, és amely reprezentálja a járműcsalád tagjait. Egy járműcsaládban több alapjármű is lehet.
 - 1.1.1.3. A járműcsalád tagja olyan jármű, amely az alábbi lényeges jellemzők tekintetében megegyezik az alapjárművel:
 - a) ugyanaz a járműgyártó gyártotta,
 - b) ugyanazok a kibocsátási határértékek vonatkoznak rá,
 - c) ha a gázüzemű üzemanyag adagolórendszerében egy központi adagolás van az egész motorra, akkor annak a hitelesített teljesítménye az alapjármű motorteljesítményének 0,7-szerese és 1,15-szöröse közé esik,
 - d) ha a gázüzemű üzemanyag adagolórendszerében hengerenként egyedi adagolás van, akkor annak hengerenkénti hitelesített teljesítménye az alapjármű motorteljesítményének 0,7-szerese és 1,15-szöröse közé esik,
 - e) ha a gépjármű katalizátorrendszerrel van ellátva, akkor a katalizátor típusa ugyanaz, azaz háromutas, oxidációs, NO_x-mentesítő,
 - f) A gázüzemű üzemanyag adagolórendszere (beleértve a nyomásszabályozót) ugyanattól a rendszergyártótól származik, és ugyanolyan típusú: indukciós, gázinjektálós (egypontos, többpontos), folyadékinjektálós (egypontos, többpontos),
 - g) A gázüzemű üzemanyag adagolórendszerét ugyanolyan típusú és műszaki specifikációjú elektronikus vezérlőegység (ECU) vezérli, amely ugyanazokat a szoftveralapelveket és szabályozási stratégiát használja. A járműnek az alapjárműhöz képest lehet egy második elektronikus vezérlőegysége is – feltéve, hogy az elektronikus vezérlőegység csak az injektorokat vezérli –, illetve lehetnek további elzárószelepei, és további érzékelőktől is történhet adatgyűjtés.
 - A c) és d) pontokban említett követelmények tekintetében ha az igazolás során az mutatkozik, hogy két gázüzemű jármű csak a hitelesített teljesítményük, P_1 és P_2 ($P_1 < P_2$) miatt nem lehet ugyanazon járműcsalád tagja, és mindkettőt úgy vizsgálják, mintha alapjármű lenne, akkor a családhoz tartozást minden olyan gépjárműre érvényesnek kell tekinteni, amelynek hitelesített teljesítménye $0,7 \times P_1$ és $1,15 \times P_2$ között van.
 - 1.1.2. PB-üzemű, földgáz-/biometán-üzemű járművek esetében EK-típusjóváhagyás az alábbi követelmények teljesítése esetén adható:
 - 1.1.2.1. Alapjármű típusjóváhagyásához az alapjárműről igazolni kell, hogy az alkalmazkodni tud a kereskedelemben kapható tetszőleges összetételű üzemanyaghoz. PB-gáz esetében a C₃/C₄ összetétel változó. Földgáz esetében általában két üzemanyag-fajta létezik: a nagy fűtőértékű üzemanyag (H-tartományú gáz) és a kis fűtőértékű üzemanyag (L-tartományú gáz), de mindkét tartományon belül nagyok az eltérések; a Wobbe index tekintetében jelentősek a különbségek. A referencia-üzemanyagok tükrözik ezeket a változatokat.

- 1.1.2.2. Az alapjárművet az 1. típusú méréssel kell vizsgálni a IX. mellékletben előírt két szélsőértékű referencia-üzemanyaggal. Földgáz/biométán esetében, ha az egyik üzemanyagról a másikra való átváltás a gyakorlatban kapcsoló segítségével történik, ezt a kapcsolót nem szabad használni a típus-jóváhagyási vizsgálat alatt.
- 1.1.2.3. A járművet megfelelőnek kell tekinteni, ha mindkét referencia-üzemanyaggal megfelel a kibocsátási határértékeknek.
- 1.1.2.4. Meg kell határozni az egyes káros anyagokra a mért kibocsátások „r” viszonzszámát, a következőképpen:

Az üzemanyag típusa	Referencia-üzemanyag	Az „r” kiszámítása
PB	A üzemanyag	$r = \frac{B}{A}$
	B üzemanyag	
Földgáz/biométán	G 20 üzemanyag	$r = \frac{G25}{G20}$
	G 25 üzemanyag	

- 1.1.3. Egy járműcsalád tagjaként gázüzemmódban működő, egyfajta, illetve kétfajta üzemanyaggal működő gázüzemű jármű típusjóváhagyásához az 1. típusú mérést kell elvégezni ez egyik referencia-üzemanyaggal. Ez bármelyik referencia-üzemanyag lehet. A jármű megfelelőnek tekinthető, ha teljesíti az alábbi követelményeket:
- a jármű megfelel a járműcsaládhoz tartozás 1.1.1.3. pont szerinti meghatározásának,
 - ha a méréshez használt üzemanyag PB-gáz esetében az A referencia-üzemanyag, illetve földgáz/biométán esetében a G20 referencia-üzemanyag, akkor a mért kibocsátásokat mindegyik káros anyagra meg kell szorozni az 1.1.2.4. pont szerint kiszámított megfelelő „r” tényezővel, ha $r > 1$; ha $r < 1$, akkor korrigálás nem szükséges,
 - ha a méréshez használt üzemanyag PB-gáz esetében a B referencia-üzemanyag, illetve földgáz/biométán esetében a G25 referencia-üzemanyag, akkor a mért kibocsátásokat mindegyik káros anyagra el kell osztani az 1.1.2.4. pont szerint kiszámított megfelelő „r” tényezővel, ha $r < 1$; ha $r > 1$, akkor korrigálás nem szükséges,
 - a gyártó kérésére az 1. típusú mérést mindkét referencia-üzemanyaggal is el lehet végezni, hogy ne legyen szükség korrekcióra,
 - a járműnek meg kell felelnie az adott kategóriára érvényes kibocsátási határértékeknek, mind a mért, mind a számított kibocsátási értékek vonatkozásában,
 - ha a méréseket ugyanazon a motoron megismétlik, a G20 vagy az A referencia-üzemanyaggal, illetve a G25 vagy a B referencia-üzemanyaggal kapott eredményeket először átlagolni kell, az „r” tényezőt ezután ezekből az átlagolt értékekből kell kiszámítani,
 - az 1. típusú mérés alatt a jármű – amikor gázüzemmódban működik – benzint csak legfeljebb 60 másodpercig használhat.

1.2. Kiegészítő előírások rugalmas üzemanyag-felhasználású járművekre

- 1.2.1. Rugalmas üzemanyag-felhasználású, etanol- vagy biodízel-üzemű jármű típusjóváhagyásához a járműgyártónak ismertetnie kell a jármű azon képességét, hogy alkalmazkodni tud a kereskedelemben kapható tetszőleges összetételű benzint és etanol (legfeljebb 85 % etanolt tartalmazó keverék) üzemanyaghoz vagy dízel és biodízel üzemanyaghoz.
- 1.2.2. A rugalmas üzemanyag-felhasználású járműveknél a mérések között az egyik referencia-üzemanyagról a másikra való átállásnak a motorbeállítások kézi megváltoztatása nélkül kell megtörténnie.

2. KIEGÉSZÍTŐ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ÉS MÉRÉSEK

2.1. Kis termelésű gyártók

2.1.1. A 3. cikk (3) bekezdésében említett jogszabályok felsorolása:

Jogszabály	Előírások
Kaliforniai Törvénykönyv (California Code of Regulations), 13. cím, a 2001. és későbbi években gyártott járművekre alkalmazandó 1961 (a) és 1961(b) (1)(C)(1) pontok, 1968.1., 1968.2., 1968.5., 1976. és 1975.. Kiadó: Barclay's Publishing.	A típusjóváhagyást a Kaliforniai Törvénykönyvnek a könnyű járművek legutóbbi modellévére vonatkozó előírásai szerint kell megadni.

A gyártónak a kaliforniai rendeletnek a modellévekre a típusjóváhagyáskor hatályos előírásait kell alkalmaznia.

2.2. Az üzemanyagtartály töltőelemei

2.2.1. A benzin- vagy etanoltartály töltőnyílását úgy kell kialakítani, hogy a tartályt ne lehessen 23,6 mm vagy nagyobb külső átmérőjű benzinkúti töltőpisztollyal feltölteni.

2.2.2. A 2.2.1. pont nem vonatkozik olyan járművekre, amelyek mind a két következő feltételt teljesítik:

- a járművet úgy tervezték és gyártották, hogy a gáznemű károsanyag-kibocsátás csökkentésére szolgáló eszközöket nem érinti hátrányosan az ólmozott benzin, és
- a járművet feltűnően, olvashatóan és letörölhetetlenül megjelölték az ólmozatlan benzinnek az ISO 2575:2004 szabványban előírt jelzésével, az üzemanyag-tartályba üzemanyagot töltő személy számára közvetlenül látható helyen. Kiegészítő jelölések használata megengedett.

2.2.3. Gondoskodni kell annak megakadályozásáról, hogy a tanksapka hiánya esetén túl nagy párolgási kibocsátás vagy üzemanyag-kiömlés következhesen be. Ez az alábbi megoldások egyikével érhető el:

- automatikusan nyíló és záródó, nem levehető tanksapka,
- olyan tervezési jellemzők, amelyekkel elkerülhető a túl nagy párolgási kibocsátás a tanksapka hiánya esetén,
- minden más megoldás, amellyel ugyanez a hatás érhető el. Ilyen megoldások lehetnek például (a teljesség igénye nélkül) a rögzített vagy láncra fűzött tanksapka, vagy a tanksapkához ugyanannak a kulcsnak a használata, mint amelyik a jármű indítására is szolgál. Ebben az esetben gondoskodni kell arról, hogy a kulcsot csak akkor lehessen kivenni a tanksapkából, ha az zárt állásban van.

2.3. Az elektronikus rendszer biztonságára vonatkozó rendelkezések

2.3.1. Kibocsátásszabályozó számítógéppel felszerelt járműnek rendelkeznie kell a gyártó által nem engedélyezett módosításokat megakadályozó funkciókkal. A gyártó akkor engedélyezhet módosításokat, ha azok a jármű diagnosztikájához, szervizeléséhez, ellenőrzéséhez, feljavításához vagy javításához szükségesek. Az átprogramozható számítógépes programoknak vagy működési paramétereknek védetteknek kell lenniük illetéktelen beavatkozással szemben, és az ISO 15031-7, 2001. március 15-i kiadású szabvány (SAE J2186, 1996. október) rendelkezéseit kell alkalmazni, feltéve hogy a biztonsági információk cseréje a XI. melléklet 1. függelékében leírt protokollokkal és diagnosztikai csatlakozóval történik. Minden kivehető kalibrálási memóriachipet tokozva, leplombált tartóban kell elhelyezni vagy elektronikus algoritmusokkal kell védeni, és biztosítani kell, hogy ezeket csak speciális eszközökkel és különleges eljárásokkal lehessen kicserélni. Csak a kibocsátási kalibrációval vagy a járműlopás elleni védekezéssel közvetlenül kapcsolatos funkciók kaphatnak ilyen védelmet.

2.3.2. Gondoskodni kell arról, hogy a motor számítógépes programozású működési paramétereit különleges eszköz vagy eljárás nélkül ne lehessen megváltoztatni (például forrasztott vagy tokozott számítógép-komponensek vagy leplombált (vagy leforrasztott) számítógépház).

2.3.3. Mechanikus üzemanyag-injektáló szivattyúval felszerelt kompressziós gyújtású motor esetében a gyártónak megfelelő intézkedésekkel meg kell akadályozniuk, hogy használatban lévő járműnél illetéktelenül meg lehessen változtatni a maximális üzemanyag-szállítás értékét.

- 2.3.4. A gyártó kérheti a jóváhagyó hatóságot, hogy mentesítse a 2.3. pont követelményeinek egyike alól olyan járművek esetében, amelyeknél valószínűleg nem szükséges ilyen védelem. A mentesítési kérelem elbírálásakor a jóváhagyó hatóság által figyelembe veendő kritériumok közé tartozik a teljesítménychipek mindenkori beszerezhetősége, a jármű teljesítőképessége, és a jármű tervezett eladási mennyisége.
- 2.3.5. A programozható számítástechnikai eszközöket (például elektromosan törölhető, programozható, csak olvasható memória: EEPROM) alkalmazó gyártóknak meg kell akadályozniuk az illetéktelen átprogramozást. A gyártóknak fejlett manipulálás elleni védelmi stratégiákat és olyan írásvédelmi funkciókat kell használniuk, amelyekhez a gyártó által kezelt külső számítógépen, elektronikusan lehet hozzáférni, és amelyekhez független gazdasági szereplők számára is hozzáférést kell biztosítani a XIV. melléklet 2.3.1. és 2.2. pontjában említett védelemmel. A manipulálás elleni védelem megfelelő szintjét nyújtó módszereket a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia.
- 2.4. **A vizsgálat végrehajtása**
- 2.4.1. Az I.2.4. ábrán láthatók a jármű típusjóváahagyásához szükséges mérések. A konkrét mérési eljárások leírása a II., III., IV., V., VI., VII., VIII., X., XI., XII. és XVI. mellékletben található ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ A hidrogénüzemű és a rugalmas üzemanyag-felhasználású biodízelüzemű járművek konkrét mérési eljárásainak meghatározása egy későbbi időpontban történik.

I.2.4. ábra

A típusjóváhagyásokhoz és kiterjesztésekhez szükséges mérések

Járműkategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is							Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	
	Egyfajta üzemanyag				Kétfajta üzemanyag ⁽¹⁾			Rugalmas üzemanyag-felhasználás ⁽¹⁾	Egyfajta üzemanyag
Referencia-üzemanyag	Benzin (E5)	PB	Földgáz/biométán	Hidrogén	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Dízel (B5)
					PB	Földgáz/biométán	Hidrogén	Etanol (E85)	Biodízel
Gáznemű káros anyagok (1. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen
Részecskék (1. típusú mérés)	Igen (közvetlen injektálás)	—	—		Igen (közvetlen injektálás) (benzin)	Igen (közvetlen injektálás) (benzin)		Igen (közvetlen injektálás) (mindkét üzemanyag)	Igen
Üresjáratú kibocsátások (2. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)		Igen (mindkét üzemanyag)	—
Forgattyúházból származó kibocsátások (3. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (benzin)	Igen (benzin)		Igen (benzin)	—
Párolgási kibocsátások (4. típusú mérés)	Igen	—	—		Igen (benzin)	Igen (benzin)		Igen (benzin)	—
Tartósság (5. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen		Igen (benzin)	Igen (benzin)		Igen (benzin)	Igen
Kibocsátások kis hőmérsékleten (6. típusú mérés)	Igen	—	—		Igen (benzin)	Igen (benzin)		Igen ⁽²⁾ (mindkét üzemanyag)	
Használatban lévő járművek megfelelése	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen
Fedélzeti diagnosztika	Igen	Igen	Igen		Igen	Igen		Igen	Igen
CO ₂ -kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás	Igen	Igen	Igen		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen (mindkét üzemanyag)		Igen (mindkét üzemanyag)	Igen
Füst opacitása	—	—	—		—	—		—	Igen

⁽¹⁾ Egy kétfajta üzemanyaggal működő és egy rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű kombinációja esetén mindkét mérést el kell végezni.

⁽²⁾ Benzinnel csak azoknál a járműveknél kell a méréseket elvégezni, amelyek a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (6) bekezdésében említett időpontok előtt kaptak típusjóváhagyást. A mérést mindkét üzemanyaggal el kell végezni ezekben az időpontokban vagy később.

3. A TÍPUSJÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

3.1. Kiterjesztés a kipufogócsőből származó kibocsátások tekintetében (1. típusú, 2. típusú és 6. típusú mérés)

3.1.1. Különböző referenciatömegű járművek

3.1.1.1. A jóváhagyást csak olyan referenciatömegű járművekre szabad kiterjeszteni, amelyeknél a használandó ekvivalens tehetetlenségi nyomaték a két következő nagyobb, vagy bármely kisebb osztályba esik.

3.1.1.2. N kategóriájú járművek esetében a jóváhagyást csak kisebb referenciatömegű járművekre szabad kiterjeszteni, ha a már jóváhagyott jármű kibocsátásai arra a járműre előírt határértékeken belül vannak, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kéri.

3.1.2. Különböző össz-áttételű járművek

3.1.2.1. A típusjóváhagyást csak bizonyos feltételek mellett szabad kiterjeszteni különböző áttételű járművekre.

3.1.2.2. Annak eldöntéséhez, hogy a típusjóváhagyás kiterjeszthető-e, az 1. típusú és a 6. típusú mérésnél használt mindegyik áttételre meg kell határozni az alábbi arányt:

$$E = (V_2 - V_1) / V_1$$

ahol 1 000 ford./perc fordulatszám mellett a V_1 a típusjóváhagyást kapott jármű sebessége, a V_2 pedig annak a járműtípusnak a sebessége, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kéri.

3.1.2.3. Ha minden áttételnél az $E \leq 8\%$, akkor a kiterjesztés az 1. típusú és a 6. típusú mérés megismétlése nélkül megadható.

3.1.2.4. Ha legalább egy áttételnél az $E > 8\%$, és ha minden áttételnél az $E \leq 13\%$, az 1. típusú és a 6. típusú mérést meg kell ismételni. A méréseket végezheti a gyártó által a műszaki szolgálat jóváhagyásával kiválasztott laboratórium. A mérési jegyzőkönyvet meg kell küldeni a típus-jóváhagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgálatnak.

3.1.3. Különböző áttételű és különböző referenciatömegű járművek

A típusjóváhagyás kiterjeszthető különböző referenciatömegű és különböző áttételű járművekre, feltéve hogy a 3.1.1. és 3.1.2. pontban leírt összes feltétel teljesül.

3.1.4. Időszakos regenerálási rendszerrel rendelkező járművek

Időszakos regenerálási rendszerrel rendelkező járműtípusok típusjóváhagyása kiterjeszthető időszakos regenerálási rendszerrel rendelkező más olyan járművekre, melyek az alább ismertetett paraméterek tekintetében azonosak, vagy a megadott tűréseken belül vannak. A kiterjesztés csak a megnevezett időszakos regenerálási rendszerre specifikus mérésekre vonatkozik.

3.1.4.1. A jóváhagyás kiterjesztéséhez a következő paramétereknek kell azonosnak lenniük:

- (1) motor,
- (2) égési folyamat,
- (3) időszakos regenerálási rendszer (azaz katalizátor, részecskesapda),
- (4) szerkezeti kialakítás (azaz a védőburkolat típusa, a nemesfém típusa, a hordozó típusa, cellasűrűség),
- (5) típus és működési elv,
- (6) adagolás és adalékrendszer,
- (7) térfogat $\pm 10\%$,
- (8) elhelyezkedés (120 km/h sebességnél $\pm 50^\circ\text{C}$ hőmérséklet vagy a legnagyobb hőmérséklet/legnagyobb nyomás 5% -on belül).

3.1.4.2. A Ki tényezők használata különböző referenciatömegű járművekhez

Az időszakos regenerálású rendszerrel rendelkező járműtípus típusjóváahagyásához az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában leírt eljárással előállított Ki tényező más olyan járművekhez is használható, amelyek megfelelnek a 3.1.4.1. pontban említett kritériumoknak, és amelyek referenciatömege olyan, hogy az ekvivalens tehetetlenségi nyomaték a két következő nagyobb, vagy bármely kisebb osztályba esik.

3.1.5. A kiterjesztések alkalmazása más járművekre

Ha egy kiterjesztést a 3.1.1–3.1.4. pont szerint megadtak, az ilyen típusjóváahagyás nem terjeszthető ki tovább más járművekre.

3.2. **Kiterjesztések a párolgási kibocsátások tekintetében (4. típusú mérés)**

3.2.1. A típusjóváahagyás kiterjeszthető párolgási kibocsátást csökkentő rendszerrel felszerelt olyan járművekre, amelyek megfelelnek az alábbi feltételeknek:

3.2.1.1. Az üzemanyag/levegő adagolás alapelvei (például egy pontos injektálás) ugyanazok.

3.2.1.2. Az üzemanyag-tartály alakjai, valamint az üzemanyag-tartály és a folyékony üzemanyagot szállító tömlők anyagai ugyanolyanok.

3.2.1.3. A tömlők keresztmetszete és megközelítő hosszúsága tekintetében a legkedvezőtlenebb járművön méréseket kell végezni. A típus-jóváahagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgálat határozza meg, hogy nem ugyanolyan gőz/folyadék szétválasztók elfogadhatók-e.

3.2.1.4. Az üzemanyag-tartályok térfogata $\pm 10\%$ tűréssel megegyezik.

3.2.1.5. Az üzemanyag-tartály biztonsági szelepeinek beállításai ugyanolyanok.

3.2.1.6. Az üzemanyag-gőzök tárolási módszerei azonosak, azaz a csapda alakja és térfogata, tárolóközeg, levegőszűrő (ha használják a párolgási kibocsátás csökkentésére) stb.

3.2.1.7. A tárolt gőz kifúvatási módszerei azonosak (például levegőáram, kiindulási pont vagy kifúvatási térfogat az elő-kondicionálási ciklusban).

3.2.1.8. Az üzemanyag-adagoló rendszer tömítési és szellőztetési módjai azonosak.

3.2.2. A típusjóváahagyás kiterjeszthető olyan járművekre is, amelyek:

3.2.2.1. motormérete különböző,

3.2.2.2. motorteljesítménye különböző,

3.2.2.3. automata és kézi sebességváltóval rendelkeznek,

3.2.2.4. két- és négykerék-meghajtásúak,

3.2.2.5. karosszérialakítása különböző, és

3.2.2.6. kerék- és gumibroncs mérete különböző.

3.3. **Kiterjesztések a szennyezéscsökkentő rendszerek tartóssága tekintetében (5. típusú mérés)**

3.3.1. A típusjóváahagyás kiterjeszthető más járműtípusokra, feltéve hogy a jármű, a motor vagy a szennyezéscsökkentő rendszer alább ismertetett paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül vannak.

3.3.1.1. Jármű:

Tehetlenségi nyomaték: a két következő nagyobb, vagy bármely kisebb osztály

Teljes közúti terhelés 80 km/h sebességnél: $+5\%$ felette és bármilyen érték alatta.

3.3.1.2. Motor

- a) hengerek úrtartalma ($\pm 15 \%$),
- b) szelepek száma és vezérlése,
- c) üzemanyagrendszer,
- d) hűtőrendszer típusa,
- e) égési folyamat.

3.3.1.3. A szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei:

- a) Katalizátoros átalakítók és részecskeszűrők:

a katalizátoros átalakítók, szűrők és elemek darabszáma

a katalizátoros átalakítók és szűrők mérete (monolit-térfogat $\pm 10 \%$),

a katalitikus reakció típusa (oxidáció, háromutas, NO_x -csapda, szelektív redukció, NO_x -katalizátoros vagy más),

nemesfémtöltet (azonos vagy nagyobb),

nemesfém típusa és aránya ($\pm 15 \%$),

hordozó (szerkezet és anyag),

cellasűrűség,

a hőmérséklet-változás nem lehet több, mint 50 K a katalizátoros átalakító vagy a szűrő bemeneténél. Ezt a hőmérséklet-változást 120 km/h sebességnél a stabil állapot kialakulása után és az 1. típusú mérés szerinti terhelési beállítások mellett kell ellenőrizni.

- b) Levegőinjektálás:

van vagy nincs

típus (szakaszos levegőadagoló, levegőszivattyúk, más(ok)).

- c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:

van vagy nincs

típus (hűtött vagy nem hűtött, aktív vagy passzív szabályozás, nagy nyomás vagy kis nyomás).

3.3.1.4. A tartóssági vizsgálat lefolytatható olyan járművel, amelynek karosszériakialakítása, sebességváltója (automata vagy kézi kapcsolású), valamint kerék- és gumibroncsméretei mások, mint annak a járműtípusnak, amelyre a típusjóvá hagyást kéri.

3.4. Kiterjesztések a fedélzeti diagnosztika tekintetében

3.4.1. A típusjóvá hagyás kiterjeszthető azonos motorral és kibocsátáscsökkentő rendszerrel rendelkező más járművekre is, a XI. melléklet 2. függelékében meghatározottak szerint. A típusjóvá hagyást a jármű következő jellemzőitől függetlenül kell kiterjeszteni:

- a) motortartozékok,
- b) gumibroncsok,
- c) ekvivalens tehetetlenségi nyomaték
- d) hűtőrendszer
- e) össz-áttétel,
- f) erőátvitel típusa, és
- g) karosszéria típusa.

3.5. Kiterjesztések a CO₂-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás tekintetében

3.5.1. Csak belső égésű motorral felszerelt járművek, kivéve az időszakos regenerálású kibocsátáscsökkentő rendszerrel felszerelt járművek

3.5.1.1. A típusjóvá hagyást ki lehet terjeszteni a következő jellemzők tekintetében különböző járművekre, abban az esetben, ha a műszaki szolgálat által mért CO₂-kibocsátás nem lépi túl több mint 4 %-kal a típusjóvá hagyásra meghatározott értéket az M kategóriájú járműveknél, illetve több mint 6 %-kal az N kategóriájú járműveknél:

- referenciatömeg,
- a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg,
- a 2007/46/EK irányelv II. melléklete C. szakaszának meghatározása szerinti karosszériatípus,
- össz-áttétel,
- a motor felszerelése és tartozékai.

3.5.2. Csak belső égésű motorral felszerelt és időszakos regenerálású kibocsátáscsökkentő rendszerrel rendelkező járművek

3.5.2.1. A típusjóvá hagyást ki lehet terjeszteni azokra a járművekre, melyek a fenti 3.5.1.1. pontban megadott jellemzők tekintetében különböznek, de nem haladják meg az ENSZ-EGB 101. sz. előírás ⁽¹⁾ 10. mellékletében a járműcsaládra megadott jellemzőket, abban az esetben, ha a műszaki szolgálat által mért CO₂-kibocsátás nem lépi túl több mint 4 %-kal a típusjóvá hagyásra meghatározott értéket az M kategóriájú járműveknél, illetve több mint 6 %-kal az N kategóriájú járműveknél, és ha ugyanaz a Ki tényező használható.

3.5.2.2. A típusjóvá hagyást ki lehet terjeszteni más Ki tényezőkkel rendelkező járművekre is, ha a műszaki szolgálat által mért CO₂-kibocsátás nem lépi túl több mint 4 %-kal a típusjóvá hagyásra meghatározott értéket az M kategóriájú járműveknél, illetve több mint 6 %-kal az N kategóriájú járműveknél.

3.5.3. Csak elektromos meghajtással működő járművek

A vizsgálatért felelős műszaki szolgálattal történt megállapodás alapján a kiterjesztés megadható.

3.5.4. Hibridhajtású elektromos járművek

A típusjóvá hagyást ki lehet terjeszteni a következő jellemzők tekintetében különböző járművekre, abban az esetben, ha a műszaki szolgálat által mért CO₂-kibocsátás és áramfogyasztás nem lépi túl több mint 4 %-kal a típusjóvá hagyásra meghatározott értéket az M kategóriájú járműveknél, illetve több mint 6 %-kal az N kategóriájú járműveknél:

- referenciatömeg,
- a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg,
- a 2007/46/EK irányelv II. melléklete C. szakaszának meghatározása szerinti karosszériatípus,
- más jellemzők változása tekintetében a vizsgálatért felelős műszaki szolgálattal történt megállapodás alapján a kiterjesztés megadható.

3.5.5. N kategóriájú járművek típusjóvá hagyásának kiterjesztése egy járműcsaládon belül

3.5.5.1. A 3.6.2. pontban meghatározott eljárással járműcsalád tagjaként jóvá hagyott N kategóriájú járművekre a típusjóvá hagyás az ugyanazon járműcsaládhoz tartozó más járművekre csak akkor terjeszthető ki, ha a műszaki szolgálat véleménye szerint az új jármű üzemanyag-fogyasztása nem haladja meg annak a járműnek az üzemanyag-fogyasztását, amelyen a járműcsalád üzemanyag-fogyasztása alapul.

A típusjóvá hagyások kiterjeszthetők olyan járművekre is, amelyek:

- tömege legfeljebb 110 kg-mal haladja meg a járműcsalád vizsgált járművének tömegét, amennyiben a járműcsalád legkönnyebb járművénél legfeljebb 220 kg-mal nagyobb tömegűek,
- össz-áttétele kizárólag az abroncsméret változása következtében kisebb, mint a járműcsalád vizsgált járművéé, és
- minden más szempontból megfelelnek a járműcsaládnak.

⁽¹⁾ HL L 158., 2007.6.19., 34. o.

- 3.5.5.2. A 3.6.3. pontban meghatározott eljárással járműcsalád tagjaként típusjóvá hagyást kapott N kategóriájú járművekre a típusjóvá hagyás az ugyanazon járműcsaládhoz tartozó más járművekre további vizsgálat nélkül kiterjeszthető, ha a műszaki szolgálat véleménye szerint az új jármű üzemanyag-fogyasztása azon járművek fogyasztása közé esik, amelyeknek a járműcsaládon belül a legkisebb, illetve a legnagyobb az üzemanyag-fogyasztása.

3.6. **N kategóriájú járművek típusjóvá hagyásának kiterjesztése egy járműcsaládon belül az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás tekintetében**

N kategóriájú járművek a 3.6.1. pontban meghatározott járműcsaládon belül a 3.6.2. és a 3.6.3. pontban leírt két módszer egyikének alkalmazásával kaphatnak típusjóvá hagyást.

- 3.6.1. Az N kategóriájú járművek egy járműcsaládba csoportosíthatók az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás mérése céljából, ha a következő paraméterek azonosak vagy a meghatározott határértékeken belül vannak.

- 3.6.1.1. A következő paramétereknek kell azonosaknak lenniük:

- a gyártó és a típus a 4. függelék I. szakaszában meghatározottak szerint,
- a motor űrtartalma,
- a kibocsátáscsökkentő rendszer típusa,
- az üzemanyagrendszer típusa a 4. függelék 1.10.2. pontjának meghatározása szerint.

- 3.6.1.2. A következő paramétereknek az alábbi határértékeken belül kell lenniük:

- össz-áttétel (legfeljebb 8 %-kal lehet nagyobb, mint a legkisebb érték) a 4. függelék 1.13.3. pontjának meghatározása szerint,
- referenciatömeg (legfeljebb 220 kg-mal lehet kisebb, mint a legnehezebb változat),
- elülső felület (legfeljebb 15 %-kal lehet kisebb, mint a legnagyobb változatnál),
- motorteljesítmény (legfeljebb 10 %-kal lehet kisebb, mint a legnagyobb érték).

- 3.6.2. A 3.6.1. pont meghatározása szerinti járműcsaládra jóvá hagyás adható, ha a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás adatai azonosak a járműcsalád összes tagjára. A műszaki szolgálat vizsgálatra a járműcsaládnak azt a tagját választja ki, amelynek a szolgálat véleménye szerint a legnagyobb a CO₂-kibocsátása. A méréseket a XII. melléklet szerint kell végezni és az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 5.5. szakaszában ismertetett módszerrel kapott eredményeket kell használni típus-jóvá hagyási értékeként, amelyek a járműcsalád összes tagjára azonosak.

- 3.6.3. A 3.6.1. pont meghatározása szerint egy járműcsaládba csoportosított járművek jóvá hagyása megadható a járműcsalád minden egyes tagjának egyedi CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási adatai alapján. A műszaki szolgálat vizsgálatra a járműcsaládnak azt a két járművet választja ki, amelynek a szolgálat véleménye szerint a legnagyobb, illetve a legkisebb a CO₂-kibocsátása. A méréseket a XII. mellékletben leírtak szerint kell végezni. Ha a gyártó által erre a két járműre megadott adatok az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 5.5. szakaszában meghatározott tűrőhatárok közé esnek, akkor a gyártó által a járműcsalád összes tagjára megadott CO₂-kibocsátási érték alkalmazható típus-jóvá hagyási értékként. Ha a gyártó adatai nem esnek a tűrőhatárok közé, akkor az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 5.5. szakaszában leírt módszerrel kapott eredmények használhatók típus-jóvá hagyási értékeként, és a műszaki szolgálat a járműcsaládból megfelelő számú járművet választ ki további vizsgálatra.

4. **A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE**

4.1. **Bevezetés**

- 4.1.1. Értelmezésül az 1., 2., 3., 4. típusú mérést, a fedélzeti diagnosztika tesztelését, a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás mérését és a füst opacitásának mérését kell elvégezni, a 2.4. pontban leírtak szerint. A gyártás megfelelőségére vonatkozó konkrét eljárásokat a 4.2.–4.10. pont írja le.

4.2. **A jármű megfelelőségének ellenőrzése az 1. típusú mérés tekintetében**

- 4.2.1. Az 1. típusú mérést a típus-jóvá hagyási tanúsítványban leírt specifikációjú járművön kell elvégezni. Ha az 1. típusú mérést olyan típusjóvá hagyásra kell elvégezni, amelynek egy vagy több kiterjesztése van, akkor a mérést vagy az eredeti adatsomagban leírt járművel vagy az adott kiterjesztéshez kiállított adatsomagban leírt járművel kell elvégezni.

4.2.2. A jóváhagyó hatóság által végzett kiválasztás után a gyártó már nem végezhet semmilyen beállítást a kiválasztott járműveken.

4.2.2.1. Szűrőpróbaszerűen három járművet kell kiválasztani a sorozatból és azokon kell elvégezni a méréseket e rendelet III. melléklete szerint. A romlási tényezőket mindig ugyanúgy kell alkalmazni. A határértékeket a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázata sorolja fel.

4.2.2.2. Ha a jóváhagyó hatóság egyetért a gyártó által a 2007/46/EK irányelv X. melléklete szerint megadott gyártástechnológiai szórás értékével, akkor a méréseket e melléklet 1. függeléke szerint kell elvégezni.

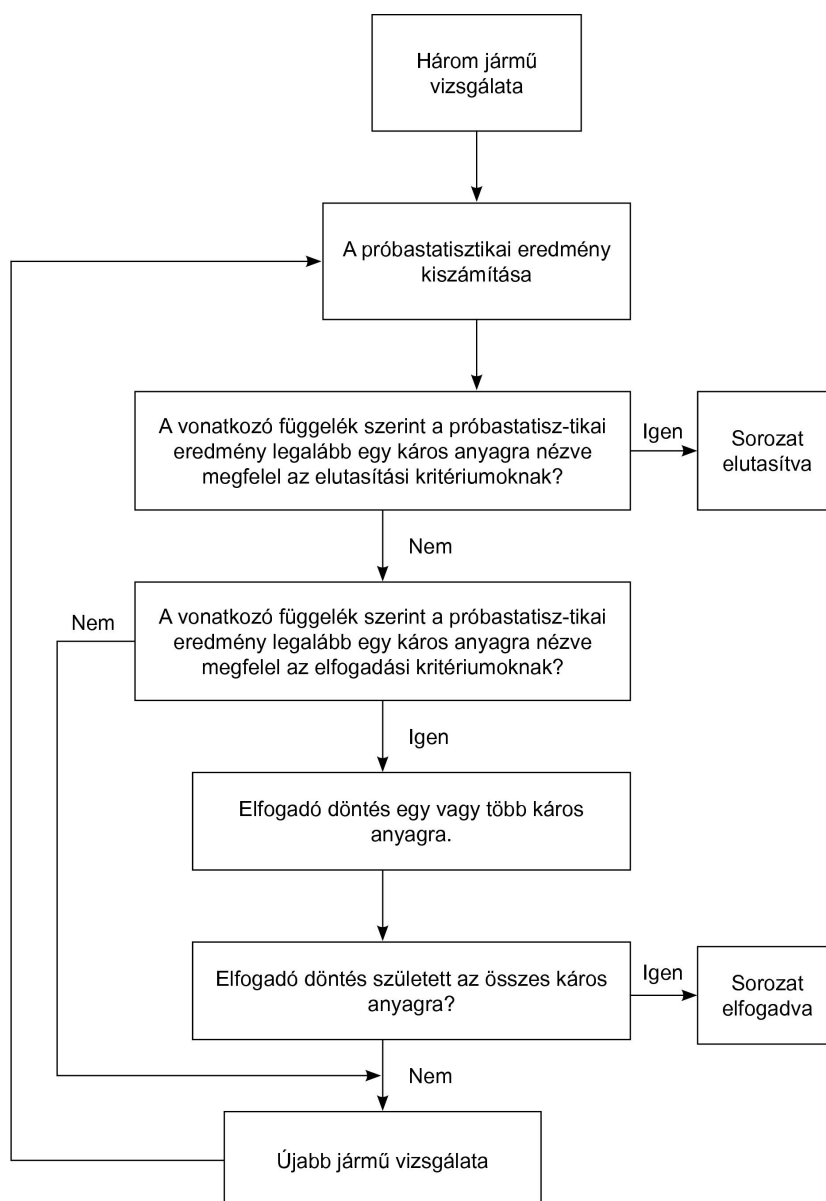
Ha a jóváhagyó hatóság nem ért egyet a gyártó által a 2007/46/EK irányelv X. melléklete szerint megadott gyártástechnológiai szórás értékével, akkor a méréseket e melléklet 2. függeléke szerint kell elvégezni.

4.2.2.3. A szűrőpróbák alapján akkor minősül a sorozatgyártás az előírásnak megfelelőnek, ha a vonatkozó függelékben foglalt kritériumok alapján elfogadó döntés születik az összes káros anyagra, illetve akkor minősül az előírástól eltérőnek, ha a kibocsátott káros anyagok egyikére nézve elutasító döntés születik.

Ha egy káros anyagra nézve elfogadó döntés született, akkor ezt a döntést a más káros anyagokra vonatkozó döntés céljából végzett további mérések már nem változtathatják meg.

Ha nem született elfogadó döntés valamennyi káros anyagra, és nem született elutasító döntés egyetlen káros anyagra sem, a vizsgálatot egy másik járművön is el kell végezni (lásd I.4.2. ábra).

I.4.2. ábra



4.2.3. A III. melléklet előírásait is figyelembe véve, a méréseket közvetlenül a gyártósorról érkező járműveken kell elvégezni.

4.2.3.1. A gyártó kérésére azonban a mérések elvégezhetők olyan járművön is, amely

- a) legfeljebb 3 000 kilométert tett meg, szikragyújtású motorral rendelkező jármű esetén,
- b) legfeljebb 15 000 kilométert tett meg, kompressziós gyújtású motorral rendelkező jármű esetén.

A bejáratást a gyártó végzi el, akinek vállalnia kell, hogy semmiféle beállítást sem végez ezeken a járműveken.

4.2.3.2. Ha a gyártó be kívánja járatni a járművet („x” km, ahol $x = 3\,000$ km szikragyújtású motorral, illetve $x = 15\,000$ km kompressziós gyújtású motorral felszerelt járműre), akkor a következő eljárást kell alkalmazni:

- a) az első vizsgált járművön mérik a károsanyag-kibocsátást (1. típusú mérés) nulla km-nél, majd „x” km-nél,
- b) minden káros anyagra ki kell számítani a károsanyag-kibocsátásnak a nulla és az „x” km közötti távolságra vonatkozó változási együtthatóját:

kibocsátás „x” km-nél/kibocsátás nulla km-nél

Ez 1-nél kisebb lehet, és

- c) a többi járművet nem járatják be, de a 0 km-nél mért kibocsátásokat meg kell szorozni a változási együtthatóval. Ebben az esetben tehát a következő értékeket kell használni:
 - i. az első jármű „x” km-nél mért értékei,
 - ii. a többi jármű nulla km-nél mért értékei szorozva a változási együtthatóval.

4.2.3.3. Az összes ilyen mérést kereskedelmi forgalomban kapható üzemanyaggal kell elvégezni. A gyártó kérésére azonban a IX. mellékletben leírt referencia-üzemanyagok is használhatók.

4.3. Jármű megfelelőségének ellenőrzése a CO₂-kibocsátás tekintetében

4.3.1. Ha a járműtípus egy vagy több kiterjesztéssel rendelkezik, akkor a méréseket az első típus-jóváhagyási kérelmet kísérő, vagy pedig a vonatkozó kiterjesztési kérelmet kísérő adatcsomagban leírt járművön kell elvégezni.

4.3.2. Ha a jóváhagyó hatóság nem találja megfelelőnek a gyártó ellenőrzési eljárását, akkor a 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 3.3. és 3.4. pontját kell alkalmazni.

4.3.3. E pontban és az 1. és 2. függelékben a „káros anyag” kifejezés az e rendelet hatálya alá eső káros anyagokat (a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázata) és a CO₂-kibocsátást foglalja magában.

4.3.4. Egy járműnek a CO₂-kibocsátás tekintetében való megfelelőségét a 4.2.2. pontban leírt eljárással kell meghatározni, az alábbi kivételekkel:

4.3.4.1. A 4.2.2.1. pont rendelkezései helyébe az alábbi szöveg lép:

Szűrőpróbaszerűen három járművet kell kiválasztani a sorozatból és azokon kell elvégezni a méréseket a XII. melléklet szerint.

4.3.4.2. A 4.2.3.1. pont rendelkezései helyébe az alábbi szöveg lép:

A gyártó kérésére azonban a mérések elvégezhetők olyan járművön is, amely már megtett legfeljebb 15 000 km-t.

Ebben az esetben a bejáratást a gyártó végzi el, akinek vállalnia kell, hogy semmiféle beállítást sem végez ezeken a járműveken.

4.3.4.3. A 4.2.3.2. pont rendelkezései helyébe az alábbi szöveg lép:

Ha a gyártó be kívánja járatni a járművet („x” km, ahol $x \leq 15\,000$ km), akkor a következő eljárást kell alkalmazni:

- a) az első vizsgált járművön mérni kell a károsanyag-kibocsátást nulla km-nél, majd „x” km-nél,
- b) minden káros anyagra ki kell számítani a károsanyag-kibocsátásnak a nulla és az „x” km közötti távolságra vonatkozó változási együtthatóját (EC):

kibocsátás „x” km-nél/kibocsátás nulla km-nél

Ez 1-nél kisebb lehet, és

- c) a többi járművet nem járatják be, de a 0 km-nél mért kibocsátásokat meg kell szorozni a változási együtthatóval. Ebben az esetben tehát a következő értékeket kell használni:
 - i) az első jármű „x” km-nél mért értékei,
 - ii) a többi jármű nulla km-nél mért értékei szorozva a változási együtthatóval.

4.3.4.4. A 4.2.3.3. pont rendelkezései helyébe az alábbi szöveg lép:

A mérésekhez az e rendelet IX. mellékletében leírt referencia-üzemanyagot kell használni.

4.3.4.5. Egy jármű CO₂-kibocsátás tekintetében való megfelelőségének ellenőrzésekor a 4.3.4.3. pontban említett eljárás alternatívaként a járműgyártó alkalmazhat rögzített változási együtthatót (EC = 0,92), minden 0 km-nél mért CO₂-értéket ezzel az együtthatóval szorozva.

4.4. Csak elektromos meghajtással működő járművek

A gyártás áramfogyasztás tekintetében való megfelelőségét biztosító intézkedéseket az e melléklet 4. függelékében meghatározott típus-jóváhagyási tanúsítványban szereplő leírás alapján kell ellenőrizni.

4.4.1. A jóváhagyás birtokosa:

4.4.1.1. biztosítja a gyártásminőség hatékony ellenőrzésére szolgáló eljárások meglétét,

4.4.1.2. hozzáféréssel rendelkezik az egyes jóváhagyott típusok megfelelőségének ellenőrzéséhez szükséges berendezésekhez,

4.4.1.3. biztosítja, hogy a vizsgálati adatokat rögzítsék, és a csatolt dokumentumok a szakhatósággal egyeztetett ideig rendelkezésre álljanak,

4.4.1.4. elemzi az egyes méréstípusok eredményeit, hogy figyelemmel kísérhesse és biztosítsa a termék jellemzőinek állandóságát az ipari termelésben elfogadott tűréseken belül,

4.4.1.5. biztosítja, hogy minden egyes járműtípuson legalább az e rendelet XII. mellékletében említett méréseket elvégezzék, az ENSZ-EGB 101. sz. előírása 7. melléklete 2.3.1.6. szakaszának követelményeit is figyelembe véve a gyártó kérésére a méréseket olyan járművön kell elvégezni, amelyek még egyáltalán nem futottak,

4.4.1.6. biztosítja, hogy minden olyan mintavétel vagy vizsgált komponens esetében, ahol a szóban forgó vizsgálat kimutatja a megfelelőség hiányát, egy újabb mintavétel és további vizsgálat történjen. Minden szükséges lépést meg kell tenni a gyártás megfelelőségének helyreállítása érdekében.

4.4.2. A jóváhagyó hatóságok bármikor ellenőrizhetik azokat a módszereket, amelyeket az egyes termelési egységekben alkalmaznak.

4.4.2.1. Az ellenőrzések alkalmával az ellenőrnek betekintést kell kapnia a gyártás ellenőrzésének és a vizsgálatok nyilvántartásaiba.

4.4.2.2. Az ellenőr szűrőpróbaszerűen mintákat vehet a gyártó laboratóriumában történő vizsgálat céljára. A minták legkisebb számát a gyártó által végzett saját ellenőrzések eredményei alapján kell meghatározni.

4.4.2.3. Ha a minőség színvonala nem kielégítő, vagy ha a 4.4.2.2. pont szerint elvégzett vizsgálatok érvényességét ellenőrizni kell, az ellenőr mintákat vesz, amelyeket elküld a jóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgáltatnak.

4.4.2.4. A jóváhagyó hatóságok elvégezhetik az összes olyan vizsgálatot, amely szerepel e rendeletben.

4.5. Hibridhajtású elektromos járművek

4.5.1. A gyártásnak a hibridhajtású elektromos járművek CO₂-kibocsátása és áramfogyasztása tekintetében való megfelelőségét biztosító intézkedéseket az e melléklet 4. függelékében lévő mintának megfelelő típus-jóváhagyási tanúsítványban szereplő leírás alapján kell ellenőrizni.

4.5.2. A gyártásmegfelelőség ellenőrzése a gyártó által a járműtípus CO₂-kibocsátás és áramfogyasztás szempontjából való megfelelőségének biztosítására alkalmazott ellenőrzési eljárásának a jóváhagyó hatóság általi értékelésén alapul.

4.5.3. Ha a jóváhagyó hatóság nem találja megfelelőnek a gyártó ellenőrző eljárásának színvonalát, akkor ellenőrző vizsgálat végrehajtását írja elő a gyártásban levő járművekre.

4.5.4. A CO₂-kibocsátás tekintetében való megfelelőséget az 1. és 2. függelék 4.3. pontjában leírt statisztikai eljárásokkal kell ellenőrizni. A járműveket a XII. mellékletben említett eljárással kell vizsgálni.

4.6. A jármű megfelelőségének ellenőrzése a 3. típusú mérés tekintetében

4.6.1. Ha 3. típusú mérést kell végezni, akkor azt el kell végezni a 4.2. pontban leírt, az 1. típusú mérés tekintetében való gyártásmegfelelőség vizsgálatára kiválasztott összes járművön. Az V. mellékletben megállapított feltételeket kell alkalmazni.

4.7. A jármű megfelelőségének ellenőrzése a 4. típusú mérés tekintetében

4.7.1. Ha 4. típusú mérést kell végezni, akkor azt a VI. melléklet szerint kell végezni.

4.8. A gépjármű megfelelőségének ellenőrzése a fedélzeti diagnosztika tekintetében

4.8.1. Ha ellenőrizni kell a fedélzeti diagnosztikai rendszer működésének megfelelőségét, akkor a következők szerint kell eljárni.

4.8.1.1. Ha a jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy a gyártás minősége nem tűnik kielégítőnek, akkor szűrőpróbaszerűen kiválasztanak egy járművet a sorozatból, és elvégzik rajta a XI. melléklet 1. függelékében leírt vizsgálatot.

4.8.1.2. A gyártást megfelelőnek kell tekinteni, ha ez a jármű kielégíti a XI. melléklet 1. függelékében leírt követelményeket.

4.8.1.3. Ha a sorozatból kiválasztott jármű nem teljesíti a 4.8.1.1. pont előírásait, akkor a sorozatból egy további, négy járműből álló véletlen mintát kell venni, és ezeken kell elvégezni a XI. melléklet 1. függelékében leírt vizsgálatot. A mérések végezhetők olyan járműveken, amelyeket 15 000 km-nél nem hosszabb távon már bejáratnak.

4.8.1.4. A gyártást megfelelőnek kell tekinteni, ha legalább 3 jármű kielégíti a XI. melléklet 1. függelékében leírt követelményeket.

4.9. PB-üzemű vagy földgázüzemű jármű megfelelőségének ellenőrzése

4.9.1. A gyártás megfelelőségére vonatkozó méréseket el lehet végezni kereskedelembe kapható olyan üzemanyaggal, amelynek PB-gáz esetében a C3/C4 aránya a referencia-üzemanyagok aránya közé esik, illetve amelynek földgáz esetében a Wobbe-indexe a két szélső értékű referencia-üzemanyag Wobbe-indexe között van. Ilyenkor a jóváhagyó hatósághoz nem kell benyújtani üzemanyag-elemzést.

4.10. Jármű megfelelésének ellenőrzése a füst opacitása tekintetében

4.10.1. A járműnek a kompressziós gyújtású motorok károsanyag-kibocsátása tekintetében a jóváhagyott típusnak való megfelelését a 4. függelék 2.4. pontjában előírt típus-jóváhagyási tanúsítványhoz fűzött kiegészítésben felsorolt eredmények alapján kell igazolni.

4.10.2. Ha a 10.1. pont mellett a sorozatból vett járművön ellenőrzést hajtanak végre, a méréseket az alábbiak szerint kell elvégezni:

4.10.2.1. A még nem be nem járatott járművön a IV. melléklet 2. függelékének 4.3. pontjában leírt, terhelés nélküli gyorsítás melletti méréseket kell elvégezni. A jármű akkor felel meg a jóváhagyott típusnak, ha a kapott fényelnyelési együttható a jóváhagyási jelben feltüntetett számadatot nem haladja meg $0,5 \text{ m}^{-1}$ -nél nagyobb mértékben.

4.10.2.2 Ha a 4.10.2.1. pontban említett méréssel meghatározott érték $0,5 \text{ m}^{-1}$ -nél nagyobb mértékben haladja meg a jóváhagyási jelben feltüntetett számot, akkor az érintett típusú járművön vagy annak motorján el kell végezni a IV. melléklet 2. függelékének 4.2. pontjában leírtak szerint a teljes terhelési görbe mentén, állandósult fordulatszám-értékek melletti méréseket. A kibocsátási értékek nem haladhatják meg az ENSZ-EGB 24. sz. előírásának ⁽¹⁾ 7. mellékletében előírt határértékeket.

⁽¹⁾ HL L 326., 2006.11.24., 1. o.

*1. függelék***A gyártásmegfelelőség ellenőrzése – Első statisztikai módszer**

1. Az első statisztikai módszert kell használni a gyártásnak az 1. típusú mérés tekintetében való megfelelésének az ellenőrzésére, ha a gyártó által megadott gyártástechnológiai szórás elfogadható. A vonatkozó statisztikai módszert az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 1. függeléke írja le. Ezen eljárások alól a következők a kivételek:
 - 1.1. A 3. szakaszt illetően: az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének vonatkozó táblázatára való hivatkozásként értendő.
 - 1.2. A 3. szakaszt illetően: az 2. ábrára való hivatkozás e rendelet I.4.2. ábrájára való hivatkozásként értendő.

*2. függelék***A gyártásmegfelelőség ellenőrzése – Második statisztikai módszer**

1. A második statisztikai módszert kell használni a gyártásnak az 1. típusú mérés tekintetében való megfelelésének az ellenőrzésére, ha a gyártó által megadott gyártástechnológiai szórás nem elfogadható, vagy ha nincs ilyen. A vonatkozó statisztikai módszert az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 2. függeléke írja le. Ezen eljárások alól a következők a kivételek:
 - 1.1. A 3. szakaszt illetően: az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének vonatkozó táblázatára való hivatkozásként értendő.
-

3. függelék

MINTA

... sz. ADATKÖZLŐ LAP

jármű EK-típus-jóváhagyása a kibocsátások, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében

A következő adatokat adott esetben három példányban kell megadni, tartalomjegyzékkel együtt. Ha rajzokat is mellékelnek, akkor azokat megfelelő méretarányban és elegendő részletességgel kidolgozva kell benyújtani, A4-es formátumban vagy A4-es formátumú mappában. A fényképeknek, ha vannak, megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, komponensek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, az azok működésére vonatkozó adatokat is meg kell adni.

0. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK
- 0.1. Gyártmány (a gyártó márkanéve):
- 0.2. Típus:
- 0.2.1. Kereskedelmi név vagy nevek, ha vannak:
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha a típus fel van tüntetve a járművön ⁽¹⁾ ^(a)
- 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája ^(b)
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem/üzemek neve/nevei és címe/címei:
- 0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:
1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI FELÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ JELLEMZŐK
- 1.1. Egy reprezentatív jármű fényképei, illetve rajzai:
- 1.3.3. Hajtott tengelyek (szám, elhelyezés, összekapcsolás):
2. TÖMEGEK ÉS MÉRTEK ^(c) (kg és mm)
- (adott esetben utalással a rajzra)

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

^(a) Ha a típusazonosítás olyan karaktereket tartalmaz, amelyek nem lényegesek azon jármű, komponens vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából, amelyre ez az adatközlő lap vonatkozik, akkor ezek a karakterek a dokumentációban kérdőjellel („?”) helyettesítendőek (például ABC??123??).

^(b) Besorolás a II. melléklet A. részében felsorolt meghatározások szerint.

^(c) Ha a szokásos vezetőfülkés mellett van hálólhelyes vezetőfülkés változat is, akkor mindkettőre meg kell adni a tömegeket és a méreteket.

- 2.6. A jármű tömege karosszériával és az M₁ kategória kivételével a vontató járművek esetében a gyári felszerelésű vonóeszközzel együtt, menetkész állapotban, vagy az alváz tömege vagy az alváz és a kocsiszekerény együttes tömege, karosszéria, illetve vonóeszköz nélkül, ha a karosszériát, illetve a vonóeszközt nem a gyártó szereli fel (ideértve a folyadékokat, szerszámokat, pótkereket, ha van, és a járművezetőt, valamint városi és távolsági buszoknál az utaskísérőt, ha van utaskísérői ülés a járműben) ^(a) (legnagyobb és legkisebb mindegyik variánsra):
- 2.8. A gyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg ^(b) ^(*):
3. HAJTÓMŰ ^(c) (olyan jármű esetében, amely akár benzinnel, dízzel stb. akár más üzemanyaggal való kombinációval üzemelhet, a tételeket meg kell ismételni) ^(**)
- 3.1. Gyártó:
- 3.1.1. Motorszám, ahogy fel van tüntetve a motoron:
- 3.2. Belsőégésű motor
- 3.2.1.1. Működési elv: szikragyújtású/kompressziós gyújtású ⁽¹⁾,
négyütemű/kétütemű/forgó ciklusú ⁽¹⁾
- 3.2.1.2. A hengerek száma és elrendezése:
- 3.2.1.2.1. Furat ^(d)mm
- 3.2.1.2.2. Lökethossz ^(d): mm
- 3.2.1.2.3. Gyújtási sorrend:
- 3.2.1.3. Motor űrtartalma^(e): cm³
- 3.2.1.4. Térfogati sűrítési viszony ⁽²⁾:
- 3.2.1.5. Az égéstér, a dugattyúfenék és szikragyújtású motornál a dugattyúgyűrűk rajzai:
- 3.2.1.6. Normál üresjárat fordulatszám ⁽²⁾: min⁻¹
- 3.2.1.6.1. Nagy üresjárat fordulatszám ⁽²⁾: min⁻¹
- 3.2.1.7. A kipufogógáz térfogatra vonatkoztatott szénmonoxid-tartalma üresjáratban ⁽²⁾: . %, a gyártó adja meg (csak szikragyújtású motoroknál)
- 3.2.1.8. 4.2. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(e) . kW a következő fordulatszámon: . min⁻¹ (a gyártó adja meg)
- 3.2.1.9. A gyártó által megadott megengedett legnagyobb fordulatszám: min⁻¹

^(a) A járművezető tömege és adott esetben a kísérőszemély tömege 75 kg-nak veendő (amelyből 68 kg a testtömeg és 7 kg a csomag, az ISO 2416:1992 szabvány szerint), az üzemanyag-tartályt a gyártó által megadott befogadóképesség 90 %-ára, a többi folyadéktároló rendszert pedig (kivéve a vízgűjtőket) 100 %-ára kell feltölteni.

^(b) Pótkocsik vagy félpótkocsik, valamint olyan pótkocsival vagy félpótkocsival összekapcsolt járművek esetében, amelyek jelentős függőleges terhelést gyakorolnak az összekapcsolt blokkra vagy az ötödik kerékre, ezt a terhelést is – osztva a a gravitációs gyorsulással – figyelembe kell venni a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg meghatározásakor.

^(*) Meg kell adni az egyes variánsok felső és alsó értékeit.

^(c) Nem hagyományos motorok és rendszerek esetén a gyártónak az itt megadottakhoz hasonló adatokat kell megadnia.

^(**) Azokat a járműveket, melyek mind benzinnel, mind gáznemű üzemanyaggal üzemelhetnek, de amelyeknél a benzinüzem csak szükség-helyzetek esetére vagy indításra szolgál, és benzintartályuk legfeljebb 15 liter benzin tárolására alkalmas, a vizsgálat szempontjából olyan-nak kell tekinteni, mint amelyek csak gáznemű üzemanyaggal működnek.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlése, ha több tétel is vonatkozik).

^(d) Ezt a számot tized-mm-re kell kerekíteni.

⁽²⁾ Meg kell adni a tűrést.

^(e) Meghatározás a 80/1269/EGK irányelv szerint.

- 3.2.1.10. Legnagyobb hasznos nyomaték ⁽⁴⁾ Nm a következő fordulatszámon: min⁻¹ (a gyártó adja meg)
- 3.2.2. Üzemanyag: Dízel/Benzin/PB-gáz/Földgáz-biometán/Etanol (E85)/Biodízel/Hidrogén ⁽¹⁾
- 3.2.2.2. Kísérleti oktánszám, ólommentes:
- 3.2.2.3. Üzemanyagtartály töltése: korlátozott méretű töltőnyílás/címke ⁽¹⁾
- 3.2.2.4. A jármű üzemanyagának típusa: egyfajta üzemanyag, kétfajta üzemanyag, rugalmas felhasználás
- 3.2.2.5. A bioüzemanyag legnagyobb megengedett mennyisége az üzemanyagban (a gyártó adja meg):
térfogatszázalék
- 3.2.4. Üzemanyag-adagolás
- 3.2.4.2. Üzemanyag-injektálással (csak kompressziós gyújtás): igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.1. A rendszer leírása:
- 3.2.4.2.2. Működési elv: közvetlen injektálás/előkamrás/örvénykamrás ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.3. Injektáló szivattyú
- 3.2.4.2.3.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.3.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.3.3. Legnagyobb üzemanyag-szállítás ⁽¹⁾ ⁽²⁾ . mm³/ütem vagy ciklus . min⁻¹ fordulatszámon, vagy választhatóan szállítási jelleggörbe:
- 3.2.4.2.3.5. Előinjektálási görbe ⁽²⁾:
- 3.2.4.2.4. Fordulatszám-szabályozó
- 3.2.4.2.4.2. Határfordulatszám
- 3.2.4.2.4.2.1. Határfordulatszám terhelés alatt:min⁻¹
- 3.2.4.2.4.2.2. Határfordulatszám terhelés nélkül:min⁻¹
- 3.2.4.2.6. Injektor(ok)
- 3.2.4.2.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.6.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.7. Hidegindító rendszer
- 3.2.4.2.7.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.7.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.7.3. Leírás:
- 3.2.4.2.8. Kiegészítő indítássegítés
- 3.2.4.2.8.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.8.2. Típus(ok):

⁽⁴⁾ Meghatározás a 80/1269/EGK irányelv szerint.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ Meg kell adni a tőrést.

- 3.2.4.2.8.3. A rendszer leírása:
- 3.2.4.2.9. Elektronikusan vezérelt injektálás: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.9.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.9.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.9.3. A rendszer leírása; nem folyamatos injektálású rendszerek esetében is hasonló adatokat kell megadni:
- 3.2.4.2.9.3.1 A vezérlőegység gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.2 Az üzemanyag-szabályozó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.3 A levegőáram-érzékelő típusa:
- 3.2.4.2.9.3.4 Az üzemanyag-elosztó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.5 A gázszelep házának gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.6 A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.7 A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.8 A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3. Üzemanyag-injektálással (csak szikragyújtás): igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Működési elv: szívócső (egypontos/többpontos ⁽¹⁾)/közvetlen injektálás/egyéb (leírás) ⁽¹⁾:
- 3.2.4.3.2. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.3.3. Típus(ok):
- 3.2.4.3.4. A rendszer leírása; nem folyamatos injektálású rendszerek esetében is hasonló adatokat kell megadni:
- 3.2.4.3.4.1. A vezérlőegység gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.3. A levegőáram-érzékelő típusa:
- 3.2.4.3.4.6. A mikrokapcsoló gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.8. A gázszelep házának gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.9. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.10. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.11. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.5. Injektorok: Nyitó nyomás ⁽²⁾: kPa vagy jelleggörbe:
- 3.2.4.3.5.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.3.5.2. Típus(ok):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ Meg kell adni a túrést.

- 3.2.4.3.6. Az injektálás vezérlése:
- 3.2.4.3.7. Hidegindító rendszer
- 3.2.4.3.7.1. Működési elv(ek):
- 3.2.4.3.7.2. Működési határértékek/beállítások ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.4. Tápszivattyú
- 3.2.4.4.1. Nyomás ⁽²⁾: kPa vagy jelleggörbe ⁽²⁾:
- 3.2.5. Villamos rendszer
- 3.2.5.1. Névleges feszültség: V, pozitív/negatív földelés ⁽¹⁾
- 3.2.5.2. Generátor
- 3.2.5.2.1. Típus:
- 3.2.5.2.2. Névleges teljesítmény:VA
- 3.2.6. Gyújtás
- 3.2.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.6.2. Típus(ok):
- 3.2.6.3. Működési elv:
- 3.2.6.4. Előgyújtási jelleggörbe ⁽²⁾:
- 3.2.6.5. Statikus gyújtásvezérlés ⁽²⁾: fok a felső holtpont előtt
- 3.2.7. Hűtőrendszer: folyadék/levegő ⁽¹⁾
- 3.2.7.1. A motorhőmérséklet-szabályozó rendszer névleges beállítási értéke:
- 3.2.7.2. Folyadékos
- 3.2.7.2.1. A folyadék jellege:
- 3.2.7.2.2. Keringető szivattyú(k): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.7.2.3. Jellemzők , vagy
- 3.2.7.2.3.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.7.2.3.2. Típus(ok):
- 3.2.7.2.4. Áttétel(ek):
- 3.2.7.2.5. A ventilátor és hajtómechanizmusának leírása:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ Meg kell adni a tűrést.

- 3.2.7.3. Levegő
- 3.2.7.3.1. Ventilátor: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.7.3.2. Jellemzők , vagy
- 3.2.7.3.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.7.3.2.2. Típus(ok):
- 3.2.7.3.3. Áttétel(ek):
- 3.2.8. Szívórendszer
- 3.2.8.1. Feltöltő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.8.1.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.8.1.2. Típus(ok):
- 3.2.8.1.3. A rendszer leírása (például a legnagyobb feltöltőnyomás: kPa, feltöltéshatároló szelep, ha van):
- 3.2.8.2. Közbenső hűtő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.8.2.1. Típus: levegő-levegő/levegő-víz ⁽¹⁾:
- 3.2.8.3. Szívási nyomásesés névleges fordulatszámon és 100 % terhelésnél (csak kompressziós gyújtású motoroknál)
- legkisebb megengedett: kPa
- legnagyobb megengedett: kPa
- 3.2.8.4. A szívóvezetékek és tartozékaik leírása és rajzai (csillapító kamra, előmelegítő, kiegészítő levegőnyílások stb.):
- 3.2.8.4.1. A szívócső leírása (rajzokkal, illetve fényképekkel együtt):
- 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. Szíváshangtompító, rajzok: , vagy
- 3.2.8.4.3.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.8.4.3.2. Típus(ok):
- 3.2.9. Kipufogórendszer
- 3.2.9.1. A kipufogó-gyűjtőcső leírása, illetve rajzai:
- 3.2.9.2. A kipufogórendszer leírása, illetve rajzai:
- 3.2.9.3. Legnagyobb megengedett ellennyomás a kipufogórendszerben névleges fordulatszámon és 100 %-os terhelésnél (csak kompressziós gyújtású motoroknál): kPa

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.10. A szívó- és kipufogónyílások legkisebb keresztmetszete:
- 3.2.11. Szelepvezérlés vagy hasonló adatok
- 3.2.11.1. Legnagyobb szelepmelkedés, nyitási és zárási szögek vagy az alternatív elosztó rendszerek vezérlési adatai a holtpontokhoz képest. Állítható vezérlőrendszer esetében a vezérlés legnagyobb és legkisebb értékei:
- 3.2.11.2. Referencia-, illetve beállítási tartományok ⁽¹⁾
- 3.2.12. Légszennyezés-csökkentő megoldások
- 3.2.12.1. A forgattyúházból a gázok visszavezetésére szolgáló rendszer (leírás és rajzok):
- 3.2.12.2. További légszennyezés-csökkentő rendszerek (ha vannak, és más cím alatt nem szerepelnek)
- 3.2.12.2.1. Katalizátoros átalakító: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.1.1. A katalizátoros átalakítók és elemek darabszáma (az alábbi adatokat meg kell adni minden külön egységre):
- 3.2.12.2.1.2. A katalizátoros átalakító mérete, alakja és térfogata:
- 3.2.12.2.1.3. A katalitikus folyamat típusa:
- 3.2.12.2.1.4. Teljes nemesfém-töltet:
- 3.2.12.2.1.5. Relatív koncentráció:
- 3.2.12.2.1.6. Hordozó (szerkezet és anyag):
- 3.2.12.2.1.7. Cellasűrűség:
- 3.2.12.2.1.8. A katalizátoros átalakító(k) házának típusa:
- 3.2.12.2.1.9. A katalizátoros átalakító(k) elhelyezése (helye és vonatkoztatási távolsága a kipufogócsőben):
- 3.2.12.2.1.10. Hővédelem: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.1.11. Regeneráló rendszerek/kipufogógáz-utókezelő rendszerek működési módja, leírás:
- 3.2.12.2.1.11.1. Az 1. típusú mérési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás van az I. típusú mérésnek megfelelő körülmények között (a „D” távolság az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 1. ábráján):
- 3.2.12.2.1.11.2. A két regenerálásos ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
- 3.2.12.2.1.11.3. Azok a paraméterek, amelyek meghatározzák a regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
- 3.2.12.2.1.11.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
- 3.2.12.2.1.11.5. Szokásos üzemi hőmérséklet-tartomány (K):
- 3.2.12.2.1.11.6. Fogyó reagensek (ha vannak):
- 3.2.12.2.1.11.7. A katalitikus folyamathoz szükséges reagens típusa és koncentrációja (adott esetben):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.12.2.1.11.8. A reagens szokásos üzemi hőmérséklet-tartománya (adott esetben):
- 3.2.12.2.1.11.9. Nemzetközi szabvány (ha vonatkozik):
- 3.2.12.2.1.11.10. A reagensfeltöltés gyakorisága: folyamatos/karbantartáskor ⁽¹⁾ (ha vonatkozik):
- 3.2.12.2.1.12. A katalizátoros átalakító gyártmánya:
- 3.2.12.2.1.13. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.2. Oxigénérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1. Típus:
- 3.2.12.2.2.2. Elhelyezés:
- 3.2.12.2.2.3. Működési tartomány:
- 3.2.12.2.2.4. Az oxigénérzékelő gyártmánya:
- 3.2.12.2.2.5. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.3. Levegőinjektálás: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Típus (szakaszos levegőadagoló, levegőszivattyú stb.):
- 3.2.12.2.4. Kipufogógáz-visszavezető rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Jellemzők (áramlási sebesség stb.):
- 3.2.12.2.4.2. Vízhűtési rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5. A párolgási kibocsátást csökkentő rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. A komponensek és beállítások részletes leírása:
- 3.2.12.2.5.2. A párolgási kibocsátást csökkentő rendszer rajza:
- 3.2.12.2.5.3. Az aktívszén-tartály rajza:
- 3.2.12.2.5.4. A száraz aktív szén tömege:g
- 3.2.12.2.5.5. Az üzemanyag-tartály elvi rajza, a befogadóképesség és a tartályanyag feltüntetésével:
- 3.2.12.2.5.6. Az üzemanyag-tartály és a kipufogórendszer közötti hővédelem rajza:
- 3.2.12.2.6. Részecskecsapda: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. A részecskecsapda mérete, alakja és térfogata:
- 3.2.12.2.6.2. A részecskecsapda típusa és kialakítása:
- 3.2.12.2.6.3. Elhelyezés (vonatkoztatási távolság a kipufogócsőben):
- 3.2.12.2.6.4. A regenerálás módja vagy rendszere, leírás, illetve rajz:
- 3.2.12.2.6.4.1. Az 1. típusú mérési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás van az I. típusú mérésnek megfelelő körülmények között (a „D” távolság az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 1. ábráján):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.12.2.6.4.2. A két regenerációs ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
- 3.2.12.2.6.4.3. Azok a paraméterek, amelyek meghatározzák a regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
- 3.2.12.2.6.4.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
- 3.2.12.2.6.5. A részecskecsapda típusa:
- 3.2.12.2.6.6. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.7. Fedélzeti diagnosztikai rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.1. A hibajelző szöveges leírása, illetve rajza:
- 3.2.12.2.7.2. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött összes komponens felsorolása, a rendeltetésükkel együtt:
- 3.2.12.2.7.3. Szöveges leírás (általános működési elvek) a következőkre:
- 3.2.12.2.7.3.1. Szikragyújtású motorok ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.3.1.1. A katalizátor ellenőrzése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.1.2. Gyújtáshiba észlelése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.1.3. Az oxigénérzékelő ellenőrzése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.1.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött más komponensek ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.2. Kompressziós gyújtású motorok ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.3.2.1. A katalizátor ellenőrzése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.2.2. A részecskecsapda ellenőrzése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.2.3. Az elektronikusan szabályozott üzemanyag-adagoló rendszer ellenőrzése ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.3.2.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött más komponensek ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.4. A hibajelző bekapcsolódásának kritériumai (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer):
- 3.2.12.2.7.5. A használt összes fedélzeti diagnosztikai kimeneti kód és formátum felsorolása (tételes magyarázattal együtt):
- 3.2.12.2.7.6. Az alábbi kiegészítő információkat a jármű gyártója szolgáltatja abból a célból, hogy lehetőség legyen a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel kompatibilis csere- vagy szervizkomponenseknek, valamint diagnosztikai műszereknek és mérőkészülékeknek a gyártására.
- Az e pontban megadott információt e melléklet 5. függelékében (az EK-típusjóváahagyási tanúsítványnak a jármű diagnosztikai információira vonatkozó függeléke) meg kell ismételni:
- 3.2.12.2.7.6.1. A jármű eredeti típusjóváahagyásakor alkalmazott előkondicionálási ciklusok száma és típusának leírása.
- 3.2.12.2.7.6.2. A jármű eredeti típusjóváahagyása során a diagnosztikai rendszer által ellenőrzött komponensekre alkalmazott fedélzeti diagnosztikai tesztciklus típusának leírása.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.12.2.7.6.3. Az összes ellenőrzött komponens átfogó leírása a hibaészlelés és a hibajelző bekapcsolásának stratégiájával (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött egyes komponensek másodlagos paramétereinek felsorolását is. A fedélzeti diagnosztika összes olyan használt kimeneti kódjának és formátumának felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amelyek a kibocsátással kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez és a kibocsátással nem kapcsolatos ható egyedi erőátviteli komponensekhez kapcsolódnak, ha az adott komponens ellenőrzése szerepet játszik a hibajelző bekapcsolásában. Átfogó ismertetést kell adni különösen a \$05 mód (Test ID \$21–FF) adatairól, illetve a \$06 mód adatairól. Az ISO 15765–4: 2001: „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózaton (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei.” szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében a \$06 módnak (Test ID \$00–FF) az OBD-rendszer által ellenőrzött egyes ID-kre vonatkozó adatairól kell átfogó ismertetést adni.
- 3.2.12.2.7.6.4. Az e pontban előírt információ például megadható egy táblázatnak a következők szerinti kitöltésével, amelyet csatolni kell e melléklethez.

Komponens	Hiba-kód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési kritériumok	Hibajelző bekapcsolási kritériumai	Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás
Katalizátor	PO420	Az 1. és a 2. oxigénérzékelőtől jövő jelek	Az 1. és a 2. érzékelőtől jövő jelek közötti különbség	3. ciklus	Fordulat-szám, motorterhelés, levegő/üzemanyag arány, katalizátor-hőmérséklet	Két 1. típusú ciklus	1. típus

- 3.2.12.2.8. Egyéb rendszerek (leírás és működés):
- 3.2.13. A fényelnyelési együttható jelének helye (csak kompressziós gyújtású motoroknál):
- 3.2.14. Az üzemanyag-felhasználás gazdaságosságának befolyásolására tervezett komponensek részletes ismertetése (ha még nem szerepelnek más tételek alatt):
- 3.2.15. Üzemanyag-adagoló rendszer, PB-gáz: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.15.1. EK-típusjóváhagyási szám a 70/221/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1970.4.6., 23. o.) szerint (miután megtörténik az irányelv módosítása, hogy kiterjedjen a gáznemű üzemanyagok tartályaira is) vagy az ENSZ-EGB 67. sz. előírása szerinti jóváhagyási szám
- 3.2.15.2. Elektronikus motorvezérlő a PB-adagoló rendszerhez
- 3.2.15.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.15.2.2. Típus(ok):
- 3.2.15.2.3. Kibocsátással kapcsolatos beállítási lehetőségek:
- 3.2.15.3. További dokumentáció:
- 3.2.15.3.1. A katalizátorvédelem leírása a benzinüzemről PB-üzemre és vissza történő átkapcsolás során:
- 3.2.15.3.2. A rendszer elrendezési rajza (villamos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.15.3.3. A jel rajza:

(¹) A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.16. Üzemanyag-adagoló rendszer, földgáz: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.16.1. EK-típusjóváhagyási szám a 70/221/EGK irányelv szerint (miután megtörténik az irányelv módosítása, hogy kiterjedjen a gáznemű üzemanyagok tartályaira is) vagy az ENSZ-EGB 110. sz. előírása szerinti jóváhagyási szám:
- 3.2.16.2. Elektronikus motorvezérlő egység földgáz-adagoló rendszerhez
- 3.2.16.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.16.2.2. Típus(ok):
- 3.2.16.2.3. Kibocsátással kapcsolatos beállítási lehetőségek:
- 3.2.16.3. További dokumentáció:
- 3.2.16.3.1. A katalizátorvédelem leírása a benzinüzemről földgázüzemre és vissza történő átkapcsolás során:
- 3.2.16.3.2. A rendszer elrendezési rajza (villamos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.16.3.3. A jel rajza:
- 3.4. Motorok vagy villamos motorok kombinációi
- 3.4.1. Hibridhajtású elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.2. A hibridhajtású elektromos jármű kategóriája
- Külső feltöltés/Nem külső feltöltés ⁽¹⁾
- 3.4.3. Üzem mód-kapcsoló: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Választható üzemmódok
- 3.4.3.1.1. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Tisztán üzemanyag-felhasználású: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Hibrid üzemmódok: vannak/nincsenek ⁽¹⁾
- (ha van, rövid leírás)
- 3.4.4. Az energiatároló eszköz leírása (akkumulátor, kondenzátor, lendkerék/generátor stb.)
- 3.4.4.1. Gyártmány(ok):
- 3.4.4.2. Típus(ok):
- 3.4.4.3. Azonosító szám:
- 3.4.4.4. Az elektrokémiai rendszer típusa:
- 3.4.4.5. Energia: (akkumulátornál: feszültség és kapacitás, amperóra 2 órára, kondenzátornál: J, ...)
- 3.4.4.6. Töltő: a járművön/külső/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.5. Villamos gépek (az egyes villamos gépek típusának leírása külön-külön)
- 3.4.5.1. Gyártmány:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.4.5.2. Típus:
- 3.4.5.3. Elsődleges alkalmazás: hajtómotor/generátor
- 3.4.5.3.1. Hajtómotorként való használat esetén: egy motor/több motor (darabszám):
- 3.4.5.4. Legnagyobb teljesítmény:kW
- 3.4.5.5. Működési elv:
- 3.4.5.5.1. egyenáram/váltóáram/fázisok száma:
- 3.4.5.5.2. külön gerjesztés/soros/egybeépített ⁽¹⁾
- 3.4.5.5.3. szinkron/aszinkron ⁽¹⁾
- 3.4.6. Vezérlőegység
- 3.4.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.4.6.2. Típus(ok):
- 3.4.6.3. Azonosító szám:
- 3.4.7. Teljesítményszabályozó
- 3.4.7.1. Gyártmány:
- 3.4.7.2. Típus:
- 3.4.7.3. Azonosító szám:
- 3.4.8. A jármű hatósugara elektromos hajtás esetén: km (a 101. sz. előírás 7. melléklete szerint):
- 3.4.9. Gyártó javaslata az előkondicionálásra:
- 3.5. CO₂-kibocsátás/üzemanyag-fogyasztás ⁽²⁾(a gyártó által megadott érték)
- 3.5.1. A kibocsátott CO₂ tömege (a méréshez használt mindegyik referencia-üzemanyagra meg kell adni)
- 3.5.1.1. A kibocsátott CO₂ tömege (városi közlekedés): g/km
- 3.5.1.2. A kibocsátott CO₂ tömege (lakott területen kívüli közlekedés): g/km
- 3.5.1.3. A kibocsátott CO₂ tömege (vegyes): g/km
- 3.5.2. Üzemanyag-fogyasztás (a méréshez használt mindegyik referencia-üzemanyagra meg kell adni)
- 3.5.2.1. Üzemanyag-fogyasztás (városi közlekedés): liter/100 km vagy m³/100 km ⁽¹⁾
- 3.5.2.2. Üzemanyag-fogyasztás (lakott területen kívüli közlekedés): liter/100 km vagy m³/100 km ⁽¹⁾
- 3.5.2.3. Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): liter/100 km vagy m³/100 km ⁽¹⁾
- 3.6. A gyártó által megengedett hőmérséklet
- 3.6.1. Hűtőrendszer
- 3.6.1.1. Folyadékűtés
- Legnagyobb kilépő hőmérséklet: K

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ A 80/1268/EGK irányelv előírásai szerint meghatározva.

3.6.1.2.	Léghűtés	
3.6.1.2.1.	Vonatkoztatási pont:	
3.6.1.2.2.	Legnagyobb hőmérséklet a vonatkoztatási pontnál:	K
3.6.2.	A közbenső hűtő legnagyobb kilépő hőmérséklete:	K
3.6.3.	A kipufogógáz legnagyobb hőmérséklete a kipufogócsőnek a gyújtócső külső karimájával szomszédos pontján:	K
3.6.4.	Az üzemanyag hőmérséklete	
	Legkisebb:	K
	Legnagyobb:	K
3.6.5.	Kenőanyag hőmérséklete	
	Legkisebb:	K
	Legnagyobb:	K
3.8.	Kenőrendszer	
3.8.1.	A rendszer leírása	
3.8.1.1.	A kenőanyag-tartály elhelyezése:	
3.8.1.2.	Adagolórendszer (szivattyú/injektálás a szívórendszerbe/üzemanyagba keverve stb ⁽¹⁾).	
3.8.2.	Kenőszivattyú	
3.8.2.1.	Gyártmány(ok):	
3.8.2.2.	Típus(ok):	
3.8.3.	Üzemanyagba keverve	
3.8.3.1.	Százalék:	
3.8.4.	Olajhűtő: van/nincs ⁽¹⁾	
3.8.4.1.	Rajz(ok):	
3.8.4.1.1.	Gyártmány(ok):	
3.8.4.1.2.	Típus(ok):	
4.	ERŐÁTVITEL ^(a)	
4.3.	A lendkerék tehetetlenségi nyomatéka:	
4.3.1.	Kiegészítő tehetetlenségi nyomaték, sebességbe kapcsolás nélkül:	
4.4.	Tengelykapcsoló (típus):	
4.4.1.	Legnagyobb nyomatékátalakítás:	

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

^(a) Az előírt adatokat az összes javasolt változathoz meg kell adni.

4.5. Sebességváltó:

4.5.1. Típus (kézi/automata/fokozatmentes automata sebességváltó (CVT)) ⁽¹⁾

4.6. Sebességfokozatok

Sebességfokozat	Belső áttétel (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a motoréhoz viszonyítva)	Végáttétel(ek) (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a hajtott kerékéhez viszonyítva)	Össz-áttétel
Legnagyobb fokozatmentes sebességváltó esetén			
1			
2			
3			
Legkisebb fokozatmentes sebességváltó esetén			
Hátramenet			

6. FELÜGGESZTÉS

6.6. Gumiabroncsok és kerekek

6.6.1. Gumiabroncs/kerék kombináció(k)

- a) az összes lehetséges gumiabroncsra fel kell tüntetni a méretmegjelölést, a terhelhetőségi jelzőszámot, a sebességkategória-jelét, és a gördülő-ellenállást, az ISO 28580 szabvány szerint (értelmszerűen)
- b) a 300 km/h-nál nagyobb végsebességű járművekhez tervezett Z kategóriájú gumiabroncsokról hasonló információkat kell megadni; a kerekeknél fel kell tüntetni a felni méretét és besajtolási mélységet (ET-szám).

6.6.1.1. Tengelyek

6.6.1.1.1. 1. tengely:

6.6.1.1.2. 2. tengely:

stb.

6.6.2. A gördülősugarak felső és alsó határértékei

6.6.2.1. 1. tengely:

6.6.2.2. 2. tengely:

stb.

6.6.3. A gyártó által ajánlott gumiabroncs-nyomás: kPa

9. KAROSSZÉRIA

9.1. A karosszéria típusa: (a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének C. részében meghatározott kódokkal kell megadni)

9.10.3. Ülések:

9.10.3.1. Darabszám:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

16. A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE
- 16.1. Annak a honlapnak a címe, ahol a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetők:
- 16.1.1. Az elérhetőség kezdetének időpontja (legkésőbb a típusjóváahagyástól számított hat hónap):
- 16.2. A 16.1. pontban említett weboldal elérhetőségének feltételei:
- 16.3. A 16.1. pontban említett weboldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma:
-

Függelék az adatközlő lapokhoz

INFORMÁCIÓK A MÉRÉSI KÖRÜLMÉNYEKRŐL

1. Gyújtógyertyák

1.1. Gyártmány:

1.2. Típus:

1.3. A gyújtógyertya hézaga:

2. Gyújtótekercs

2.1. Gyártmány:

2.2. Típus:

3. A használt kenőanyag

3.1. Gyártmány:

3.2. Típus:

(Ha a kenőanyag az üzemanyaghoz van keverve, az olaj százalékos aránya a keverékben)

4. A teljesítménymérő fékpad terhelésbeállításai (ezt az információt külön meg kell adni minden fékpados mérésnél)

4.1. A jármű karosszériájának típusa (variáns/változat)

4.2. A sebességváltó típusa (kézi/automata/fokozatmentes)

4.3. Rögzített terhelési görbéjű teljesítménymérő fékpad beállításai (ha használják a méréshez)

4.3.1. A teljesítménymérő fékpad alternatív terhelésbeállítási módszere (igen/nem)

4.3.2. Ellensúly (kg)

4.3.3. Felvett effektív teljesítmény 80 km/h sebességnél, beleértve a jármű menetveszteségeit is a fékpadon (kW)

4.3.4. Felvett effektív teljesítmény 50 km/h sebességnél, beleértve a jármű menetveszteségeit is a fékpadon (kW)

4.4. Változtatható terhelési görbéjű teljesítménymérő fékpad beállításai (ha használják a méréshez)

4.4.1. A kigurulásra vonatkozó információk a próbapályáról

4.4.2. A gumik gyártmánya és típusa:

4.4.3. Gumiabroncs-méretek (első/hátsó):

4.4.4. Gumiabroncs-nyomás (első/hátsó) (kPa):

4.4.5. A vizsgált jármű tömege a járművezetővel együtt (kg):

4.4.6. Közúti kigurulási adatok (ha volt)

V (km/h)	V ₂ (km/h)	V ₁ (km/h)	Átlagos korrigált kigurulási idő (s)
120			
100			
80			
60			
40			
20			

4.4.7. Átlagos korrigált közúti teljesítmény (ha használatos)

V (km/h)	Korrigált teljesítmény (kW)
120	
100	
80	
60	
40	
20	

4. függelék

EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI TANÚSÍTVÁNY MINTÁJA

(Legnagyobb megengedett formátum: A4 (210 × 297 mm))

EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI TANÚSÍTVÁNY

A szakhatóság bélyegzője

Értesítés

- EK-típusjóváhagyásról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás elutasításáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás visszavonásáról ⁽¹⁾
- egy rendszertípus/egy járműtípus egy rendszere ⁽¹⁾ tekintetében való típusjóváhagyását illetően, a 715/2007/EK rendelet ⁽²⁾ és 692/2008/EK rendelet ⁽³⁾ alapján.

EK-típusjóváhagyás száma:

A kiterjesztés oka:

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): A szakhatóság bélyegzője
- 0.2. Típus: A szakhatóság bélyegzője
 - 0.2.1. Kereskedelmi név vagy nevek, ha vannak: A szakhatóság bélyegzője
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha a típus fel van tüntetve a járművön ⁽⁴⁾
 - 0.3.1. A jelölés helye: A szakhatóság bélyegzője
- 0.4. A jármű kategóriája ⁽⁵⁾
- 0.5. A gyártó neve és címe: A szakhatóság bélyegzője
- 0.8. Az összeszerelő üzem/üzemek neve/nevei és címe/címei: A szakhatóság bélyegzője
- 0.9. A gyártó képviselője: A szakhatóság bélyegzője

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).⁽²⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.⁽³⁾ HL L 199., 2008.7.28., 1. o.⁽⁴⁾ Ha a típusazonosítás olyan karaktereket tartalmaz, amelyek nem lényegesek a jármű, komponens vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából, akkor ezek a karakterek a dokumentációban kérdőjellel („?”) helyettesítendőek (pl. ABC??123??).⁽⁵⁾ A II. melléklet A. részének meghatározása szerint.

II. RÉSZ

1. Kiegészítő adatok (értelmszerűen): (lásd a kiegészítést)
2. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: A szakhatóság bélyegzője
3. A mérési jegyzőkönyv kelte: A szakhatóság bélyegzője
4. A mérési jegyzőkönyv száma: A szakhatóság bélyegzője
5. Megjegyzések: (lásd a kiegészítést)
6. Hely: A szakhatóság bélyegzője
7. Kelt: A szakhatóság bélyegzője
8. Aláírás: A szakhatóság bélyegzője

Mellékletek: Adatcsomag.
Mérési jegyzőkönyv.

Kiegészítés a ... számú EK-típusjóváahagyási tanúsítványhoz

jármű típus-jóváahagyása a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében a 715/2007/EK rendelet szerint

1. Kiegészítő információk

- 1.1. A menetkész jármű tömege:
- 1.2. Legnagyobb tömeg:
- 1.3. Referenciatömeg:
- 1.4. Az ülések száma:
- 1.6. A karosszéria típusa:
- 1.6.1. M₁, M₂ kategória esetében: lépcsőshátú limuzin, ferdehátú limuzin, kombi, kupé, kabrió, többcélú jármű ⁽¹⁾
- 1.6.2. N₁, N₂ kategória esetében: teherautó, zárt kisteherautó ⁽¹⁾
- 1.7. Kerékmeghajtás: első, hátsó, 4 x 4 ⁽¹⁾:
- 1.8. Tisztán elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 1.9. Hibridhajtású elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 1.9.1. A hibridhajtású elektromos jármű kategóriája: Külső feltöltés/Nem külső feltöltés ⁽¹⁾
- 1.9.2. Üzem mód-kapcsoló: van/nincs ⁽¹⁾
- 1.10. A motor azonosítása:
- 1.10.1. A motor űrtartalma:
- 1.10.2. Üzemanyagrendszer: közvetlen injektálásos/közvetett injektálásos ⁽¹⁾
- 1.10.3. A gyártó által ajánlott üzemanyag:
- 1.10.4. Legnagyobb teljesítmény: kW a következő fordulatszámon: min⁻¹
- 1.10.5. Feltöltő: van/nincs ⁽¹⁾
- 1.10.6. Gyújtásrendszer: kompressziós gyújtás/szikragyújtás ⁽¹⁾
- 1.11. Erőátvitel (tisztán elektromos járműnél vagy hibridhajtású elektromos járműnél) ⁽¹⁾
- 1.11.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény: kW, a következő fordulatszám-tartományban: – min⁻¹
- 1.11.2. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: kW.
- 1.12. Hajtóakkumulátor (tisztán elektromos járműnél vagy hibridhajtású elektromos járműnél)
- 1.12.1. Névleges feszültség: V
- 1.12.2. Kapacitás (2 órás): Ah

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 1.13. Erőátvitel:,
- 1.13.1. A sebességváltó típusa: kézi/automata/fokozatmentes ⁽¹⁾
- 1.13.2. Sebességfokozatok száma:
- 1.13.3. Össz-áttétel (beleértve a gumibroncsok terhelés alatti gördülőkerületét is): a jármű sebessége (km/h) a motor 1 000 min⁻¹ fordulatszámára vetítve
1. Első fokozatban: 6. Hatodik fokozatban:
2. Második fokozatban: 7. Hetedik fokozatban:
3. Harmadik fokozatban: 8. Nyolcadik fokozatban:
4. Negyedik fokozatban: Gyorsító fokozatban:
5. Ötödik fokozatban:
- 1.13.4. Végáttétel:
- 1.14. Gumibroncsok:,,
- Típus: Méretek:
- Gördülőkerület terhelés alatt:
- Az I. típusú méréshez használt gumibroncsok gördülőkerülete:

2. Mérési eredmények:

2.1. A kipufogócsőből származó kibocsátások mérési eredményei

A kibocsátások besorolása: Euro 5/Euro 6 ⁽¹⁾

Az 1. típusú mérés eredményei, értelemszerűen

A típusjóváhagyás száma, ha nem alapjármű ⁽¹⁾:

1. típusú mérés eredményei	Mérés	CO (mg/km)	Összes szénhid- rogén (THC) (mg/km)	Metántól külön- böző szénhid- rogének (NMHC) (mg/km)	NO _x (mg/km)	Összes szénhidro- gén + NO _x (mg/km)	Részecs- kék (mg/km)	Részecskék száma (darab/km)
Mért ⁽ⁱ⁾ ^(iv)	1							
	2							
	3							
Mért átlagérték, M ⁽ⁱ⁾ ^(iv)								
Ki ⁽ⁱ⁾ ^(v)						⁽ⁱⁱ⁾		
Ki-vel számított átlag- érték, (M.Ki) ^(iv)						⁽ⁱⁱⁱ⁾		
DF ⁽ⁱ⁾ ^(v)								
Ki-vel és DF-fel szá- mított végső átlagér- ték, (M.Ki.DF) ^(vi)								
Határérték								

⁽ⁱ⁾ ha vonatkozik

⁽ⁱⁱ⁾ nem vonatkozik

⁽ⁱⁱⁱ⁾ az összes szénhidrogénre és NO_x-re kiszámított átlagértékek (M.Ki) összeadásával kapott átlagérték

^(iv) kerekítés 2 tizedesjegyre

^(v) kerekítés 4 tizedesjegyre

^(vi) kerekítés eggyel több tizedesjegyre, mint a határérték

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlése, ha több tétel is vonatkozik).

Információk a regenerálási stratégiáról

$D = a$ működési ciklusok száma két olyan ciklus között, amelyben regenerálás történt:

$d = a$ regeneráláshoz szükséges működési ciklusok száma:

2. típus: %

3. típus:

4. típus: g/mérés

5. típus: – Tartóssági vizsgálat: teljes jármű vizsgálata/próbapadi öregedési vizsgálat/egyik sem ⁽¹⁾

– DF romlási tényező: számított/rögzített ⁽¹⁾

– Értékek:

6. típus	CO (mg/km)	Összes szénhidrogén (mg/km)
Mért érték		

2.1.1. Ugyanilyen táblázatot kell megadni az egyfajta üzemanyaggal működő gázüzemű járművek esetében a referencia-üzemanyagként használt összes PB-gázra vagy földgázra, jelezve, hogy az mért vagy számított értékeket tartalmaz, és ugyanilyen táblázatot kell megadni a jármű PB-gázzal vagy földgázzal mért károsanyag-kibocsátásának végső (egyetlen) eredményére. Kétfajta üzemanyaggal működő gázüzemű jármű esetében meg kell adni a benzinnel kapott eredményt, és ugyanilyen táblázatot kell készíteni a referencia-üzemanyagként használt összes PB-gázra vagy földgázra, jelezve, hogy az mért vagy számított értékeket tartalmaz, és ugyanilyen táblázatot kell megadni a jármű PB-gázzal vagy földgázzal mért károsanyag-kibocsátásának végső (egyetlen) eredményére. Kétfajta üzemanyaggal működő más járművek és rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek esetében a két különböző referencia-üzemanyaggal kapott eredményeket kell megadni.

2.1.2. A hibajelző szöveges leírása, illetve rajza:

2.1.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött összes komponens felsorolása, a funkciókkal együtt:

2.1.4. Szöveges leírás (általános működési elvek) a következőkre:

2.1.4.1. Gyújtáshiba észlelése ⁽²⁾:

2.1.4.2. A katalizátor ellenőrzése ⁽²⁾:

2.1.4.3. Az oxigénérzékelő ellenőrzése ⁽²⁾:

2.1.4.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött más komponensek ⁽²⁾:

2.1.4.5. A katalizátor ellenőrzése ⁽³⁾:

2.1.4.6. A részecskecsapda ellenőrzése ⁽³⁾:

2.1.4.7. Az elektronikus üzemanyag-adagoló rendszer működtetőjének ellenőrzése ⁽³⁾:

2.1.4.8. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött más komponensek:

2.1.5. A hibajelző bekapcsolódásának kritériumai (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer):

2.1.6. A használt összes fedélzeti diagnosztikai kimeneti kód és formátum felsorolása (tételes magyarázattal együtt):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ Szikragyújtású motorral felszerelt járműveknél.

⁽³⁾ Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járműveknél.

- 2.2. A közúti közlekedésre való alkalmasság vizsgálatához szükséges kibocsátási adatok

Mérés	CO-érték (térfogat%)	Lambda ⁽¹⁾	Fordulatszám (min ⁻¹)	A motorolaj hőmérséklete (°C)
Mérés kis üresjáratú fordulatszámon		nem alkalmazandó		
Mérés nagy üresjáratú fordulatszámon				

⁽¹⁾ Mérés nagy üresjáratú fordulatszámon

- 2.3. Katalizátoros átalakítók, vannak/nincsenek ⁽¹⁾

- 2.3.1. E rendelet összes vonatkozó követelményének megfelelően vizsgált eredeti katalizátoros átalakító, igen/nem ⁽¹⁾

- 2.4. A füst opacitásmérésének eredményei ⁽¹⁾

- 2.4.1. Állandósult fordulatszámon: lásd a műszaki szolgálat sz. mérési jegyzőkönyvét

- 2.4.2. Terhelés nélküli gyorsítással végzett mérések

- 2.4.2.1. A fényelnyelési együttható mért értéke: m⁻¹

- 2.4.2.2. A fényelnyelési együttható korrigált értéke: m⁻¹

- 2.4.2.3. A fényelnyelési együttható jelének helye a járművön:

- 2.5. A CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás mérési eredményei

- 2.5.1. Belső égésű motorral felszerelt és nem külső feltöltésű (NOVC) hibridhajtású elektromos jármű

- 2.5.1.1. A kibocsátott CO₂ tömege (a méréshez használt mindegyik referencia-üzemanyagra meg kell adni)

- 2.5.1.1.1. A kibocsátott CO₂ tömege (városi közlekedés): g/km

- 2.5.1.1.2. A kibocsátott CO₂ tömege (lakott területen kívüli közlekedés): g/km

- 2.5.1.1.3. A kibocsátott CO₂ tömege (vegyes): g/km

- 2.5.1.2. Üzemanyag-fogyasztás (a méréshez használt mindegyik referencia-üzemanyagra meg kell adni)

- 2.5.1.2.1. Üzemanyag-fogyasztás (városi közlekedés): liter/100 km ⁽²⁾

- 2.5.1.2.2. Üzemanyag-fogyasztás (lakott területen kívüli közlekedés): liter/100 km

- 2.5.1.2.3. Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): liter/100 km ⁽²⁾

- 2.5.1.3. Az e rendelet 2. cikkének (6) bekezdése szerinti időszakos regenerálású rendszerrel felszerelt, csak belső égésű motorral hajtott járműveknél a mérési eredményeket meg kell szorozni az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának a 10. mellékletében megadott Ki tényezővel.

- 2.5.1.3.1. Információk a regenerálási stratégiáról a CO₂-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás tekintetében

D= a működési ciklusok száma két olyan ciklus között, amelyben regenerálás történt:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlése, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ Gázüzemű járműveknél a l/100 km mértékegység helyett m³/km-t kell használni.

d = a regeneráláshoz szükséges működési ciklusok száma:

	városi közlekedés	lakott területen kívül	vegyes
Ki			
Értékek a CO ₂ -re és az üzemanyag-fogyasztásra ⁽¹⁾			
⁽¹⁾ kerekítés 4 tizedesjegyre			

2.5.2. Tisztán elektromos jármű ⁽¹⁾

2.5.2.1. Áramfogyasztás (a gyártó által megadott érték)

2.5.2.1.1. Áramfogyasztás: Wh/km

2.5.2.1.2. A ciklusban az összes olyan idő, amikor az értékek túréson kívül voltak: s

2.5.2.2. Hatósugár (a gyártó által megadott érték): km

2.5.3. Külső feltöltésű (OVC) hibridhajtású elektromos jármű:

2.5.3.1. A kibocsátott CO₂ tömege (A. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: g/km

2.5.3.2. A kibocsátott CO₂ tömege (B. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: g/km

2.5.3.3. A kibocsátott CO₂ tömege (súlyozott, vegyes) ⁽²⁾: g/km

2.5.3.4. Üzemanyag-fogyasztás (A. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: liter/100 km

2.5.3.5. Üzemanyag-fogyasztás (B. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: liter/100 km

2.5.3.6. Üzemanyag-fogyasztás (súlyozott, vegyes) ⁽²⁾: liter/100 km

2.5.3.7. Áramfogyasztás (A. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: Wh/km

2.5.3.8. Áramfogyasztás (B. feltétel, vegyes) ⁽²⁾: Wh/km

2.5.3.9. Áramfogyasztás (súlyozott és vegyes) ⁽²⁾: Wh/km

2.5.3.10. Hatósugár tisztán elektromos hajtással: km

3. Járműjavítási információk

3.1. Annak a weboldalnak a címe, ahol a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetők:

3.1.1. Az elérhetőség kezdetének időpontja (legkésőbb a típusjóváahagyástól számított hat hónap):

3.2. A 3.1. pontban említett weboldal elérhetőségének feltételei (azaz meddig érhetők el az információk, az elérhetőség órai, napi, havi és éves díja):

3.3. A 3.1. pontban említett weboldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma:

3.4. A gyártó által adott bizonylat a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről:

4. Megjegyzések

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

⁽²⁾ A vegyes ciklusban mérve, azaz az első rész (városi közlekedés) és a második rész (lakott területen kívüli) együtt.

5. függelék

A jármű fedélzeti diagnosztikai információi

1. Az e függelékben előírt információkat a jármű gyártója szolgáltatja abból a célból, hogy lehetőség legyen a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel kompatibilis csere- vagy szervizkomponenseknek, valamint diagnosztikai műszereknek és mérőkészülékeknek a gyártására.
2. Kérésre a következő információkat a komponensek, diagnosztikai műszerek vagy mérőkészülékek bármely érdekelt gyártójának a rendelkezésére kell bocsátani, megkülönböztetés nélkül.
 - 2.1. A jármű eredeti típusjóváhagyásakor alkalmazott előkondicionálási ciklusok száma és típusának leírása.
 - 2.2. A járműnek a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött komponensek tekintetében történt eredeti jóváhagyásakor a fedélzeti diagnosztika igazolására használt eljárás típusának leírása.
 - 2.3. Az összes ellenőrzött komponens átfogó leírása a hibaészlelés és a hibajelző bekapcsolásának stratégiájával (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött egyes komponensek másodlagos paramétereinek felsorolását is, valamint a fedélzeti diagnosztika összes olyan használt kimeneti kódjának és formátumának felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amelyek a kibocsátással kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez és a kibocsátással nem kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez kapcsolódnak, ha az adott komponens ellenőrzése szerepet játszik a hibajelző bekapcsolásában. Átfogó ismertetést kell adni különösen a \$05 mód (Test ID \$21–FF) adatairól, illetve a \$06 mód adatairól. Az ISO 15765–4: 2001: „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózaton (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei.” szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében a \$06 módnak (Test ID \$00–FF) az OBD-rendszer által ellenőrzött egyes ID-kre vonatkozó adatairól kell átfogó ismertetést adni.

Ezeket az adatokat táblázat formájában is meg lehet adni az alábbiak szerint:

Komponens	Hiba-kód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési kritériumok	Hibajelző bekapcsolási kritériumai	Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás
Katalizátor	P0420	Az 1. és a 2. oxigénérzékelőtől jövő jelek	Az 1. és a 2. érzékelőtől jövő jelek közötti különbség	3. ciklus	Fordulat-szám, motorterhelés, levegő/üzemanyag arány, katalizátor-hőmérséklet	Két 1. típusú ciklus	1. típus

3. Diagnosztikai műszerek gyártásához szükséges információk

A járműgyártóknak a javítási információkról szóló weboldalukon elérhetővé kell tenniük a 3.1.–3.3. pontban meghatározott információkat, hogy megkönnyítsék a többféle gyártmánnyal foglalkozó szervizek ellátását általános diagnosztikai műszerekkel. Az információknak tartalmazniuk kell a diagnosztikai műszerek összes funkcióját, és a javítási információk és a hibaelhárítási utasítások összes elérhetőségét. Az információk elérhetőségéért a gyártó méltányos díjat kérhet.

3.1. A kommunikációs protokollra vonatkozó információk

A következő információkat kell megadni, mindegyikhez feltüntetve a jármű gyártmányát, modelljét és variánsát, vagy más használható meghatározást, mint például a járműazonosító számot (VIN) vagy a jármű és a rendszerek megnevezését.

- a) a XI. melléklet 4. pontjában előírtak mellett a teljes diagnosztikát lehetővé tévő kiegészítő kommunikációs protokollra vonatkozó információrendszer, beleértve a kiegészítő hardver- vagy szoftverprotokollra vonatkozó információkat, a paraméterazonosítást, a továbbítási funkciókat, a működésben tartási feltételeket vagy a hibaállapotokat,
- b) részletes ismertetése annak, hogyan lehet megszerezni és értelmezni az összes olyan hibakódot, amelyek eltérnek a XI. melléklet 4. pontjában előírtaktól.

- c) az összes érvényes adatparaméter felsorolása, beleértve az arányosítási és hozzáférési információkat is,
- d) az összes lehetséges működéspróba felsorolása, beleértve az eszközök bekapcsolását vagy szabályozását is, valamint az ezek megvalósításához szükséges eszközök,
- e) részletes ismertetés annak, hogyan lehet megszerezni a komponensekre és állapotokra vonatkozó információkat, az időbélyegeket, a függő hibakódokat és a pillanatfelvételeket,
- f) az adaptív tanulási paramétereknek, a variánskódolásnak, a cserekomponensek paramétertáblázatának, valamint a felhasználói preferenciáknak a visszaállítása az alapállapotba,
- g) a motorvezérlő egység azonosítása és variáns programozás,
- h) részletes ismertetése annak, hogyan lehet visszaállítani a szervizlámpákat,
- i) a diagnosztikai csatlakozó helye és a csatlakozó részletes ismertetése,
- j) a motorkód azonosítása.

3.2. A fedélzeti diagnosztika által ellenőrzött komponensek tesztelése és diagnosztizálása

Az alábbi információkat kell megadni:

- a) a működőképességet ellenőrző tesztelés leírása, a komponens vagy a kábelgyűjtő szintjén,
- b) teszteljárás, beleértve a tesztelési paramétereket és a komponensre vonatkozó információkat is,
- c) a csatlakozások részletes ismertetése, beleértve a bemenetek és kimenetek legnagyobb és legkisebb értékeit, és a menet- és terhelési értékeket is,
- d) adott menetviszonyok között – többek között üresjáratban – várható értékek,
- e) a komponensek villamos értékei, statikus és dinamikus állapotukban,
- f) meghibásodási módok az összes fenti mechanizmusra,
- g) meghibásodási módok diagnosztizálási eljárása, beleértve a hibafákat és az irányított diagnosztikai kizárást is

3.3. A javításhoz szükséges adatok

Az alábbi információkat kell megadni:

- a) a motorvezérlő egység és a komponensek inicializálása (cserekomponens beszereléskor)
- b) adott esetben új vagy csereként beépített motorvezérlő egység inicializálása átadásos (át)programozási eljárásokkal.

6. függelék

Az EK-típusjóváahagyási tanúsítványok számozási rendszere

1. A 6. cikk (1) bekezdése szerint kiadott EK-típusjóváahagyási szám 3. része az EK-típusjóváahagyásra vonatkozó végrehajtási jogszabály vagy a legutóbbi módosító jogszabály számából áll. Ezt a számot egy betű követi, amely a különböző járműkategóriákat jelöli, az alábbi 1. táblázat szerint. Ezek a betűk különbséget tesznek a jóváahagyás alapját képező Euro 5 és Euro 6 kibocsátási határértékek között is.

1. táblázat

Betűjel	Kibocsátási előírás	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A regisztrálás utolsó dátuma
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ I. osztály	PI, CI	2009.9.1.	2011.1.1.	2012.12.31.
B	Euro 5a	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M ₁ (kivéve M ₁ G)	CI	2009.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
C	Euro 5a	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M ₁ G	CI	2009.9.1.	2012.1.1.	2012.8.31.
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ II. osztály	PI, CI	2010.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ III. osztály, N ₂	PI, CI	2010.9.1.	2012.1.1.	2012.12.31.
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ I. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
G	Euro 5b	Euro 5	Speciális szociális igényeket kielégítő M ₁ (kivéve M ₁ G)	CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ II. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ III. osztály, N ₂	PI, CI	2011.9.1.	2013.1.1.	2013.12.31.
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ I. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2015.8.31.
K	Euro 5b	Euro 5+	Speciális szociális igényeket kielégítő M ₁ (kivéve M ₁ G)	CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2015.8.31.
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ II. osztály	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2016.8.31.
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ III. osztály, N ₂	PI, CI	2011.9.1.	2014.1.1.	2016.8.31.
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ I. osztály	CI			2012.12.31.
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ II. osztály	CI			2012.12.31.
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ III. osztály, N ₂	CI			2012.12.31.
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ I. osztály	CI			2013.12.31.
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ II. osztály	CI			2013.12.31.
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ III. osztály, N ₂	CI			2013.12.31.
T	Euro 6b	Euro 6-plusz IUPR	M, N ₁ I. osztály	CI			2015.8.31.
U	Euro 6b	Euro 6-plusz IUPR	N ₁ II. osztály	CI			2016.8.31.
V	Euro 6b	Euro 6-plusz IUPR	N ₁ III. osztály, N ₂	CI			2016.8.31.
W	Euro 6b	Euro 6	M, N ₁ I. osztály	PI, CI	2014.9.1.	2015.9.1.	

Betűjel	Kibocsátási előírás	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A regisztrálás utolsó dátuma
X	Euro 6b	Euro 6	N ₁ II. osztály	PI, CI	2015.9.1.	2016.9.1.	
Y	Euro 6b	Euro 6	N ₁ III. osztály, N ₂	PI, CI	2015.9.1.	2016.9.1.	

Magyarázat:

PI = szikragyújtás

CI = kompressziós gyújtás

„Euro 5a” kibocsátási előírás = nem tartalmazza a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit.

„Euro 6a” kibocsátási előírás = nem tartalmazza a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást és a rugalmas üzemanyag-felhasználású járművek bioüzemanyaggal kis hőmérsékleten végzett kibocsátásméréseit.

„Euro 5+” OBD előírás = kevésbé szigorú használat közbeni működési arány (IUPR), NO_x-ellenőrzés benzinüzemű járműveknél és a dízelre vonatkozóan szigorított részecske-kibocsátási küszöbértékek.

„Euro 6-” OBD előírás = dízelre vonatkozóan kevésbé szigorú diagnosztikai küszöbértékek, nincs használat közbeni működési arány (IUPR).

„Euro 6- plusz IUPR” OBD = dízelre vonatkozóan kevésbé szigorú diagnosztikai küszöbértékek és kevésbé szigorú használat közbeni működési arány (IUPR).

Megjegyzés: A 4. cikk (7) bekezdése az Euro 6 diagnosztikai küszöbértékek bevezetése után már csak a W, X és Y szerinti típusjóváahagyást engedi meg.

2. Példák az EK-típusjóváahagyási tanúsítvány számára

- 2.1. Az alábbi példában egy Euro 5 könnyű személygépjármű kiterjesztés nélküli első jóváahagyása szerepel. A jóváahagyás megadása az alaprendelet és annak végrehajtási rendelete alapján történt, így a negyedik komponens 0001. A jármű kategóriája M₁, amit az A betű jelöl. A jóváahagyási tanúsítványt Hollandia állította ki:

e4*715/2007*692/2008A*0001*00

- 2.2. A második példában egy speciális szociális igényeket kielégítő M₁G kategóriájú Euro 5 könnyű személygépjármű (C betű) második kiterjesztésének negyedik jóváahagyása szerepel. A jóváahagyás megadása az alaprendelet és annak 2009. évi módosító rendelete alapján történt, és a tanúsítványt Németország állította ki.

e1*715/2007*.../2009C*0004*02

7. függelék

A gyártó bizonylata a használatban lévő fedélzeti diagnosztikára vonatkozó működési követelmények teljesüléséről

(A gyártó):

(A gyártó címe):

igazolja, hogy

- az e bizonylat mellékletében felsorolt járműtípusok megfelelnek a fedélzeti diagnosztikai rendszernek az ésszerűen feltételezhető vezetési körülmények közötti használat közbeni működésére a(z) 692/2008/EK rendelet XI. melléklete 1. függelékének 3. pontjában előírt követelményeknek,
- az e bizonylathoz mellékelte, az egyes ellenőrző rutinokban a számláló és a nevező növelésének műszaki kritériumait részletesen leíró tervrajz(ok) helytállóak és teljesek az e bizonylat alá tartozó összes járműtípusra.

Kelt, (..... hely)

[..... dátum]

[A gyártó képviselőjének aláírása]

Mellékletek:

- A bizonylat alá tartozó járműtípusok felsorolása
- Tervrajz, amely részletesen leírja az egyes ellenőrző rutinokban a számláló és a nevező megnövelésének műszaki kritériumait, valamint a számlálók, a nevezők és az általános nevező letiltásának rajzai.

II. MELLÉKLET

HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE

1. Bevezetés

- 1.1. Ez a melléklet az e rendelet szerint típusjóvá hagyást kapott járművek használat közbeni megfelelésére vonatkozó előírásokat állapítja meg.

2. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzése

- 2.1. A használatban lévő járművek megfelelésének a jóváhagyó hatóság által történő ellenőrzése a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (1) és (2) bekezdésében, és ezen irányelv X. mellékletének 1. és 2. pontjában meghatározottakhoz hasonló eljárásokkal a gyártó rendelkezésére álló információk alapján történik. A jóváhagyó hatóság és a tagállamok által végzett felügyeleti vizsgálatokból származó információk kiegészíthetik a gyártó által a használat közbeni megfigyelésről szolgáltatott jelentéseket.

- 2.2. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzési eljárása az e melléklet 2. függelékének 9. pontjában említett ábrán és az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 4/2 ábráján látható. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzési eljárását e melléklet 3. függeléke írja le.

- 2.3. A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzéséhez szolgáltatott információk részeként a jóváhagyó hatóság kérésére a gyártó a típusjóvá hagyáskor elfogadott formátumban tájékoztatja a típusjóváhagyó hatóságot a garanciális igénybejelentésekről, a garanciális javításokról és a szervizeléskor rögzített fedélzeti diagnosztikai hibákról. Az információknak részletesen tartalmazniuk kell a kibocsátással kapcsolatos komponensek és rendszerek észlelt hibáinak gyakoriságát és lényegét. Az e rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében meghatározott időszak alatt évente legalább egyszer be kell adni egy ilyen tájékoztatást mindegyik járműmodellre.

- 2.4. A használatban lévő járműcsaládot meghatározó paraméterek

A használatban lévő járműcsaládot olyan alapvető tervezési paraméterekkel kell meghatározni, amelyek a járműcsaládba tartozó járművek tekintetében közösek. Ennek megfelelően azok a járműtípusok, amelyeknek az alábbi paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül azonosak, ugyanahhoz a használatban lévő járműcsaládhoz tartozónak tekinthetők:

- 2.4.1. égési folyamat (kétütemű/négyütemű/forgó ciklus),
- 2.4.2. hengerek száma,
- 2.4.3. hengerek elrendezése (soros, V-elrendezésű, sugárirányú, vízszintesen egymással szemben levő, egyéb). A hengerek dőlése vagy iránya nem tartozik a kritériumok közé),
- 2.4.4. üzemanyag-adagolás módja (például közvetett vagy közvetlen injektálás),
- 2.4.5. hűtőrendszer típusa (levegő, víz, olaj),
- 2.4.6. levegőbeszívás módja (feltöltés nélküli, feltöltéses),
- 2.4.7. a motor által terv szerint használt üzemanyag (benzin, dízel, földgáz, PB-gáz stb.). Kétfajta üzemanyaggal működő járművek egy csoportba vehetők csak egyfajta üzemanyaggal működő járművekkel, ha az egyik üzemanyag közös,
- 2.4.8. a katalizátoros átalakító típusa (háromutas katalizátor, NO_x-csapda, szelektív redukciós katalizátor, NO_x-katalizátor vagy más),
- 2.4.9. a részecskecsapda típusa (van vagy nincs),
- 2.4.10. kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs, hűtött vagy hűtés nélküli), és

2.4.11. a családon belüli legnagyobb motor hengerűrtartalma mínusz 30 %.

2.5. *Az információkra vonatkozó előírások*

A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzését a gyártó által szolgáltatott információk alapján a jóváhagyó hatóság végzi. Az információknak különösen a következőket kell tartalmazniuk:

2.5.1. a gyártó neve és címe,

2.5.2. a gyártó által szolgáltatott információk egyes területeire vonatkozóan a gyártó által meghatalmazott képviselő neve, címe, telefon- és telefaxszáma és e-mail címe,

2.5.3. a járműnek a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő modellneve(i),

2.5.4. adott esetben a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműtípusok felsorolása, azaz a 2.1. pont szerinti használatban lévő járműcsaládok csoportja,

2.5.5. a használatban lévő járműcsaládba tartozó e járműtípusokra vonatkozó járműazonosító szám (VIN) kódjai (VIN-előtag),

2.5.6. a használatban lévő járműcsaládon belüli járműtípusokra vonatkozó típusjóváhagyások száma, beleértve értelem-szerűen az összes kiterjesztés és helyszíni javítás/visszahívás (átalakítás) számát,

2.5.7. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járművek típusjóváhagyásaira vonatkozóan a kiterjesztések, helyszíni javítások/visszahívások részletes ismertetése (a jóváhagyó hatóság kérésére),

2.5.8. az az időszak, amelyről a gyártó az információkat gyűjtötte,

2.5.9. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműgyártási időszak (például a 2007-es naptári év során gyártott járművek),

2.5.10. a gyártó által a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére alkalmazott eljárás, beleértve a következőket:

- a) a járművek helyének meghatározására használt módszer,
- b) a járművek kiválasztásának és elutasításának kritériumai,
- c) a programhoz használt vizsgálati típusok és eljárások,
- d) a használatban lévő járműcsalád gyártó általi elfogadásának/elutasításának kritériumai,
- e) az(ok) a földrajzi terület(ek), ahol a gyártó az információkat gyűjtötte,
- f) az alkalmazott mintaméret és mintavételi terv,

2.5.11. a használatban lévő járművek gyártó által lefolytatott megfelelőségi ellenőrzésének eredményei, beleértve az alábbiakat:

- a) a programba felvett járművek azonosítása (függetlenül attól, hogy azt vizsgálták-e). Az azonosításnak a következőket kell tartalmaznia:
 - modell neve,
 - járműazonosító szám (VIN),
 - a jármű hatósági rendszáma,
 - a gyártás időpontja,
 - a használat földrajzi területe (ha ismert),
 - a felszerelt gumiabroncsok,
- b) a jármű mintába történő bevétele elutasításának indokolása,
- c) a mintában lévő összes jármű üzemi előzményei (beleértve bármilyen átalakítást),

- d) a mintában lévő összes jármű javítási előzményei (ha ismert),
- e) mérési adatok, beleértve az alábbiakat:
 - a mérés időpontja,
 - a mérés helye,
 - a jármű kilométerórájának állása,
 - a méréshez használt üzemanyag specifikációi (például referencia-üzemanyag vagy kereskedelembe kapható üzemanyag),
 - mérési feltételek (hőmérséklet, páratartalom, teljesítménymérő fékpad ellensúlya),
 - a fékpad beállításai (például teljesítményérték),
 - mérési eredmények (járműcsaládonként legalább három különböző járműre),

2.5.12. a fedélzeti diagnosztikai rendszer kijelzései.

3. Járművek kiválasztása a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzéséhez

- 3.1. A gyártó által összegyűjtött információknak elegendően átfogónak kell lennie annak biztosítására, hogy a használat közbeni működést az 1. pontban meghatározottak szerint szokásos használati körülmények között értékelni lehessen. A gyártónak a mintát legalább két olyan tagállamból kell összeállítania, ahol a járművek működési viszonyai jelentősen különböznek. A tagállamok kiválasztásakor olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint az üzemanyagok különbözősége, a környezeti viszonyok, az átlagos sebesség a közutakon, és a városi és a lakott területen kívüli közlekedés megszólása.
- 3.2. A minta összeállítása során a tagállamok kiválasztásakor a gyártó választhat járműveket egy olyan tagállamból, amelyet különösen reprezentatívnak tart. Ebben az esetben a gyártónak igazolnia kell a típusjóvá hagyást megadó hatóság felé, hogy a kiválasztás reprezentatív (például a Közösségen belül az adott járműcsaládnak éves szinten ez a legnagyobb felvevő piaca). Ha a 3.5. pont szerint egy használatban lévő járműcsalád esetében egynél több mintát kell vizsgálni, akkor a második és harmadik mintában lévő járműveknek az első mintában lévőktől eltérő működési körülményeket kell tükrözniük.
- 3.3. A kibocsátásmérések végezhetők olyan mérőhelyen, amely nem azon a piacon, vagy nem abban a régióban van, ahonnan a járműveket kiválasztották.
- 3.4. A használatban lévő járművek megfelelőségét ellenőrző méréseket a gyártónak folyamatosan kell végeznie, tükrözve a vizsgált járműcsaládban lévő járműtípusokra vonatkozó gyártási ciklust. A használatban lévő járművek két ellenőrzésének megkezdése között legfeljebb 18 hónap telhet el. Kibocsátásmérést nem igénylő típusjóvá hagyás kiterjesztése alá tartozó járműtípusok esetében ez az idő legfeljebb 24 hónapra meghosszabbítható.
- 3.5. A 2. függelékben meghatározott statisztikai eljárás alkalmazása esetén a minták száma a használatban lévő járműcsaládba tartozó járműveknek a Közösségben egy évben értékesített darabszámától függ, az alábbi táblázat szerint:

Egy naptári évre eső regisztrációk száma	Minták száma
100 000-ig	1
100 001–200 000	2
200 000 fölött	3

4. A 2. pontban említett ellenőrzés alapján a jóváhagyó hatóságnak a következő döntéseket és intézkedéseket kell hoznia:
- a) úgy dönt, hogy a járműtípus vagy a használatban lévő járműcsalád használat közbeni megfelelősége kielégítő, és nem tesz további intézkedéseket,
 - b) úgy dönt, hogy a gyártó által szolgáltatott információk nem elegendőek a döntés meghozásához, és a gyártótól további információkat vagy mérési adatokat kér,

- c) úgy dönt, hogy a jóváhagyó hatóság vagy a tagállamok által végzett felügyeleti ellenőrző programokból származó adatok alapján a gyártó által szolgáltatott információk nem elegendőek a döntés meghozatalához, és a gyártótól további információkat és/vagy mérési adatokat kér,
 - d) úgy dönt, hogy a használatban lévő járműcsaládba tartozó egyik járműtípus megfelelősége nem kielégítő, és az 1. függelék szerint lefolytatja e járműtípus vizsgálatát.
 - 4.1. Ha annak ellenőrzéséhez, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek megfelelnek-e a használat közbeni működésre vonatkozó előírásoknak, 1. típusú mérések szükségesek, akkor ezeket a 2. függelékben meghatározott statisztikai kritériumoknak megfelelő mérési eljárással kell elvégezni.
 - 4.2. A jóváhagyó hatóságnak a gyártóval együttműködve ki kell választania egy elegendő kilométert lefutott járművekből álló mintát, amelyeknél valószínűsíthető a szokásos körülmények közötti használat. Ki kell kérni a gyártó véleményét a járműveknek a mintába való beválasztásáról, és lehetővé kell tenni részvételét a járművek igazoló ellenőrzésében.
 - 4.3. A típusjóváhagyást kiadó hatóság felügyelete alatt a gyártó jogosult ellenőrzéseket végezni, akár roncsolásos jellegűeket is, azokon a járműveken, amelyeknél a kibocsátások meghaladják a határértékeket, hogy megállapítsák, nincs-e olyan oka a funkciócsökkenésnek, ami nem a gyártónak róható fel (pl. ólmozott benzin használata a mérés előtt). Ha az ilyen ellenőrzés igazolja, hogy ilyen okok állnak fenn, akkor az érintett mérési eredményeket ki kell zárni az igazoló vizsgálatból.
-

1. függelék

HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ELLENŐRZÉSE

1. BEVEZETÉS

- 1.1. E függelék a vizsgálandó járművek kiválasztására és a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzési eljárásaira vonatkozó, a 4. pontban említett kritériumokat határozza meg.

2. KIVÁLASZTÁSI KRITÉRIUMOK

A kiválasztott jármű elfogadására vonatkozó kritériumokat a 2.1.–2.8. pont határozza meg.

- 2.1. A járműnek az e rendelet alapján típusjóváhagyást kapott és a 2007/46/EK irányelv szerinti megfelelőségi bizonylattal rendelkező járműtípushoz kell tartoznia. A járműnek a Közösségben nyilvántartásba vett és használt járműnek kell lennie.
- 2.2. A járműnek legalább már 15 000 km-t, illetve 6 hónapot (amelyik későbbi), de legfeljebb 100 000 km-t, illetve 5 évet (amelyik korábbi) futnia kellett.
- 2.3. A járműnek rendelkeznie kell olyan karbantartási nyilvántartással, amely igazolja, hogy a járművet megfelelő módon karbantartották (például a gyártó ajánlásainak megfelelően elvégezték a szervizelését).
- 2.4. A jármű nem mutathatja helytelen használat jeleit (például túlterhelés, túlterhelés, nem megfelelő üzemanyag használata vagy más helytelen használat), vagy olyan más tényezőket (például illetéktelen beavatkozás), amelyek hatással lehetnek a károsanyag-kibocsátásra. Fedélzeti diagnosztikai rendszerrel felszerelt járművek esetében figyelembe kell venni a számítógépben tárolt hibakódot és a kilométer-teljesítményre vonatkozó adatokat. Ha a számítógépben tárolt információk azt mutatják, hogy a járművet egy hibakód elmentése után tovább üzemeltették, és viszonylag rövid időn belül nem végezték el a szükséges javításokat, akkor ez a jármű nem választható ki a vizsgálatra.
- 2.5. A motoron vagy a járművön nem végezhetek engedély nélküli nagyobb javítást.
- 2.6. A jármű üzemanyag-tartályából származó üzemanyag-minta ólom- és kéntartalmának meg kell felelnie a 98/70/EK irányelvben ⁽¹⁾ megállapított vonatkozó előírásoknak, és nem lehet más jele sem ez előírásoktól eltérő üzemanyag-használatnak. Ellenőrzések végezhetőek a kipufogócsőben.
- 2.7. Nem mutathatók olyan problémákra utaló jelek, amelyek veszélyeztethetik a laboratóriumi személyzet biztonságát.
- 2.8. A járműben használt szennyezéscsökkentő rendszer valamennyi komponensének meg kell felelnie az érvényes típusjóváhagyásnak.

3. DIAGNOSZTIKA ÉS KARBANTARTÁS

A kibocsátásmérések előtt a 3.1–3.7. pontban előírt eljárással el kell végezni a vizsgált jármű diagnosztizálását és szükség esetén minden szokásos karbantartást.

- 3.1. A következő ellenőrzéseket kell elvégezni: a levegőszűrő, az összes hajtószíj, minden folyadékszint, hűtősapka, a szennyezéscsökkentő rendszerrel kapcsolatos összes vákuumtömlő és villamos vezeték épségének ellenőrzése; a gyújtás, az üzemanyag-adagoló és a szennyezéscsökkentő rendszerek komponenseinek ellenőrzése helytelen beállítás vagy manipuláltság szempontjából. Minden rendellenességet fel kell jegyezni.
- 3.2. Ellenőrizni kell a fedélzeti diagnosztikai rendszer megfelelő működését. A fedélzeti diagnosztikai rendszer memóriájában található hibaüzeneteket fel kell jegyezni, és az elengedhetetlenül szükséges javításokat el kell végezni. Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzője az előkondicionáló ciklus alatt jelez hibát, megengedett a hiba azonosítása és kijavítása. A mérést meg lehet ismételni és a kijavított jármű eredményei felhasználhatóak.

⁽¹⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

- 3.3. Ellenőrizni kell a gyújtásrendszert, és ki kell cserélni a hibás komponenseket, például gyújtógyertyákat, kábeleket stb.
- 3.4. Ellenőrizni kell a kompressziót. Ha az eredmény nem kielégítő, a járművet el kell utasítani.
- 3.5. A gyártó specifikációi alapján ellenőrizni kell a motor paramétereit, és ha szükséges, el kell végezni a beállításokat.
- 3.6. Ha a jármű esedékes tervszerű karbantartásához már csak 800 km vagy kevesebb hiányzik, akkor a szervizelést el kell végezni a gyártó utasításai szerint. A gyártó kérésére az olaj- és a levegőszűrő a kilométeróra állásától függetlenül kicserélhető.
- 3.7. A jármű elfogadása után az üzemanyagot ki kell cserélni a kibocsátásméréshez használandó referenciaüzemanyagra, kivéve ha a gyártó elfogadja a kereskedelembe kapható üzemanyag használatát.

4. HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA

- 4.1. Ha szükségesnek mutatkozik a járművek ellenőrzése, akkor az e rendelet III. melléklete szerinti kibocsátásméréseket kell elvégezni az e függelék 2. és 3. pontjai szerint kiválasztott, előkondicionált járműveken. Az Euro 6 kibocsátási előírások alapján jóváhagyott járműveknél ez csak a kibocsátott részecskék számának mérését jelenti az e rendelet 1. melléklete 6. függelékének 1. táblázatában meghatározott W, X és Y kategóriákban. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. mellékletének 5.3. szakaszában ismertetett előkondicionálási ciklusoknál több előkondicionálás csak ekkor megengedett, ha az reprezentatív a szokásos járműhasználati körülményekre.
- 4.2. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott járműveken ellenőrizhető a hibajelző üzem közbeni megfelelő működése stb., például, hogy a kibocsátások szempontjából (például a hibajelzés e rendelet XI. mellékletében meghatározott határértékeire vonatkozóan) megfelel-e a típusjóváhagyás specifikációjának.
- 4.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellenőrizhetők például a következők: a hibajelzés nem kapcsol be a vonatkozó határértékek feletti kibocsátás esetén, a hibajelzés rendszeresen tévesen bekapcsolódik, illetve a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibás vagy hibásan működő komponensei.
- 4.4. Ha egy komponens vagy rendszer nem úgy működik, ahogyan azt az ilyen járműtípus típus-jóváhagyási tanúsítványának, illetve adatsomagjának részletes adatai leírják, és ha ezt az eltérést a 2007/46/EK irányelv 13. cikkének (1) vagy (2) bekezdése nem engedélyezi, és ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem jelez hibát, akkor a komponens vagy a rendszert csak akkor szabad kicserélni a kibocsátásmérés előtt, ha megállapítják, hogy a komponens vagy rendszert manipulálták vagy helytelenül használták oly módon, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem észleli az adott működési hibát.

5. AZ EREDMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE

- 5.1. A mérési eredményeket a 2. függelék szerint kell értékelni.
- 5.2. A mérési eredményeket nem kell romlási tényezőkkel megszorozni.

6. JAVÍTÁSI INTÉZKEDÉSI TERV

- 6.1. Ha egynél több olyan járműnél megállapítják, hogy túlzott kibocsátást mutat, amely megfelel a következő feltételek valamelyikének, akkor a jóváhagyó hatóságnak elő kell írnia, hogy a gyártó a hiányosságok megszüntetésére javítási intézkedési tervet nyújtson be:
 - a) az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 3.2.3. szakaszában előírt feltételek, és ha a jóváhagyó hatóság és a gyártó egyaránt egyetértene abban, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható,
 - b) az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 3.2.4. szakaszában előírt feltételek, ha a jóváhagyó hatóság meghatározta, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható.
- 6.2. A javítási intézkedési tervet a típusjóváhagyó hatósághoz kell benyújtani a 6.1. pontban említett értesítés keltétől számítva legkésőbb 60 munkanapon belül. A típusjóváhagyó hatóság 30 munkanapon belül nyilatkozik, hogy elfogadja-e a javítási intézkedési tervet. Ha azonban a gyártó az illetékes jóváhagyó hatóság számára elfogadható módon igazolni tudja, hogy több időre van szüksége az eltérésnek a javítási intézkedési terv benyújtásához szükséges kivizsgálásához, akkor a határidőt meg kell hosszabbítani.

- 6.3. A javítási intézkedéseknek ki kell terjedniük minden olyan járműre, amelyeknél valószínű, hogy ugyanez a hiba érinti őket. Meg kell vizsgálni, hogy szükséges-e a típus-jóváhagyási dokumentumok módosítása.
- 6.4. A gyártónak be kell adnia a javítási intézkedési tervvel kapcsolatos összes közlemény másolatát, valamint nyilvántartást kell vezetnie a visszahívási akcióról, és rendszeresen helyzetjelentést kell adnia a jóváhagyó hatóság számára.
- 6.5. A javítási intézkedési tervnek tartalmaznia kell a 6.5.1.–6.5.11. pontokban előírtakat. A gyártónak egyedi azonosító nevet vagy számot kell adnia a javítási intézkedési tervnek.
- 6.5.1. A javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus leírása.
- 6.5.2. Minden olyan egyedi módosítás, változtatás, javítás, korrekció, beállítás vagy más beavatkozás leírása, melynek célja, hogy a jármű ismét megfeleljen az előírásoknak, beleértve azoknak az adatoknak és műszaki vizsgálatoknak a rövid összegzését, melyek alapján a gyártó a megfelelőség helyreállítását célzó adott intézkedések mellett döntött.
- 6.5.3. Annak az eljárásnak a leírása, amellyel a gyártó tájékoztatja a járműtulajdonosokat.
- 6.5.4. Adott esetben az olyan megfelelő karbantartásnak vagy használatnak a leírása, amelyet a gyártó előír annak feltételeként, hogy a jármű a javítási intézkedési terv keretében jogosult legyen a javításra, és a gyártó indoklása, hogy miért köti ki e feltételt. Karbantartási vagy használati feltétel csak akkor köthető ki, ha az igazoltan kapcsolódik ahhoz a tényhez, hogy a jármű nem felel meg az előírásoknak, valamint a javítási intézkedésekhez.
- 6.5.5. Annak az eljárásnak a leírása, amelyet a járművek tulajdonosainak a javítás elvégzéséhez követniük kell. Ennek a leírásnak tartalmaznia kell azt az időpontot, amikortól a javítást el lehet végezteni, a műhelyben a javítás elvégzéséhez szükséges idő becslését, valamint azt, hogy hol végeznek ilyen javításokat. A javítást a jármű átadása után felesleges késedelem nélkül el kell végezni.
- 6.5.6. A járműtulajdonosoknak küldött tájékoztató másolata.
- 6.5.7. Annak a rendszernek a rövid leírása, amellyel a gyártó biztosítja, hogy a komponensek vagy részegységek megfelelő mennyiségben rendelkezésre álljanak a javítások elvégzéséhez. Fel kell tüntetni azt az időpontot, amikortól megfelelő mennyiségű komponens vagy részegység áll rendelkezésre a javítási akció elkezdéséhez.
- 6.5.8. A javítást végző szakembereknek megküldendő összes utasítás másolata.
- 6.5.9. A javasolt javító intézkedéseknek a javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus károsanyag-kibocsátására, üzemanyag-fogyasztására, menettulajdonságára és biztonságára gyakorolt hatásának leírása, a következtetéseket alátámasztó adatokkal és műszaki tanulmányokkal együtt.
- 6.5.10. Minden más információ, jelentés vagy adat, amelyet a típusjóváhagyó hatóság az ésszerűség határain belül szükségesnek ítél a javítási intézkedési terv értékeléséhez.
- 6.5.11. Ha a javítási intézkedési terv visszahívást is tartalmaz, akkor a javítások nyilvántartásának módszerét ismertető leírást is be kell adni a típusjóváhagyó hatósághoz. Címke használata esetén annak egy példányát is be kell nyújtani.
- 6.6. A gyártótól megkövetelhető, hogy gondosan megtervezett és szükséges vizsgálatokat végezzen a javasolt változtatás, javítás vagy módosítás által érintett komponenseken és járműveken, hogy igazolja a változtatás, javítás vagy módosítás eredményességét.
- 6.7. A gyártónak nyilvántartást kell vezetnie minden visszahívott és javított járműről, valamint a javítást végző műhelyekről. A típusjóváhagyó hatóság számára a gyártónak a javítási intézkedési terv végrehajtásától számított öt éven keresztül kérésre betekintést kell biztosítania a nyilvántartásba.
- 6.8. A javítást és módosítást vagy új komponensek beépítését a gyártó által a jármű tulajdonosának adott bizonylatban fel kell tüntetni.

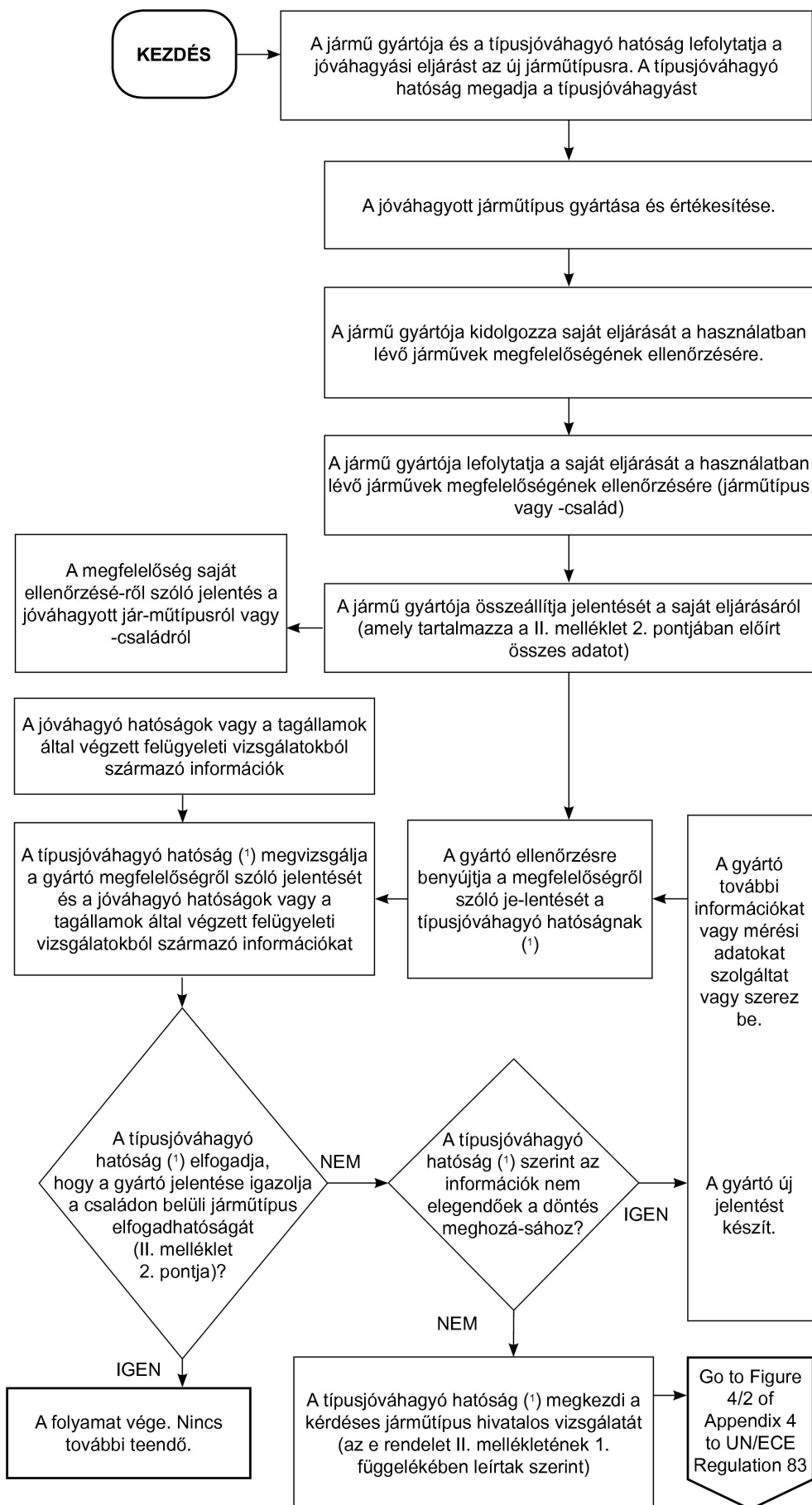
2. függelék

STATISZTIKAI ELJÁRÁS A HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATÁRA

1. Ez az eljárás a használatban lévő járműveknek az 1. típusú mérés tekintetében való megfelelése ellenőrzésére használandó. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 4. függelékében leírt statisztikai módszert kell alkalmazni, a 2.–9. pontban felsorolt kivételekkel.
2. Az 1. lábjegyzetet nem kell alkalmazni.
3. A 3.2. szakasz a következőképpen értendő:

Egy jármű akkor minősül túlzott kibocsátást mutató járműnek, ha a 3.2.2 szakaszban megadott feltételek teljesülnek.
4. A 3.2.1. szakaszt nem kell alkalmazni.
5. A 3.2.2. szakaszban az 5.3.1.4. szakasz táblázatának B. sorára való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
6. A 3.2.3.2.1. és a 3.2.4.2. szakaszban a 3. függelék 6. szakaszára való hivatkozás az e rendelet II. melléklete 1. függelékének 6. pontjára való hivatkozásként értendő.
7. A 2. és 3. lábjegyzetben az 5.3.1.4. szakasz táblázatának A. sorára való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
8. A 4.2. szakaszban az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
9. A 4/1 ábra helyébe a következő ábra lép:

Használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése – ellenőrzési eljárás



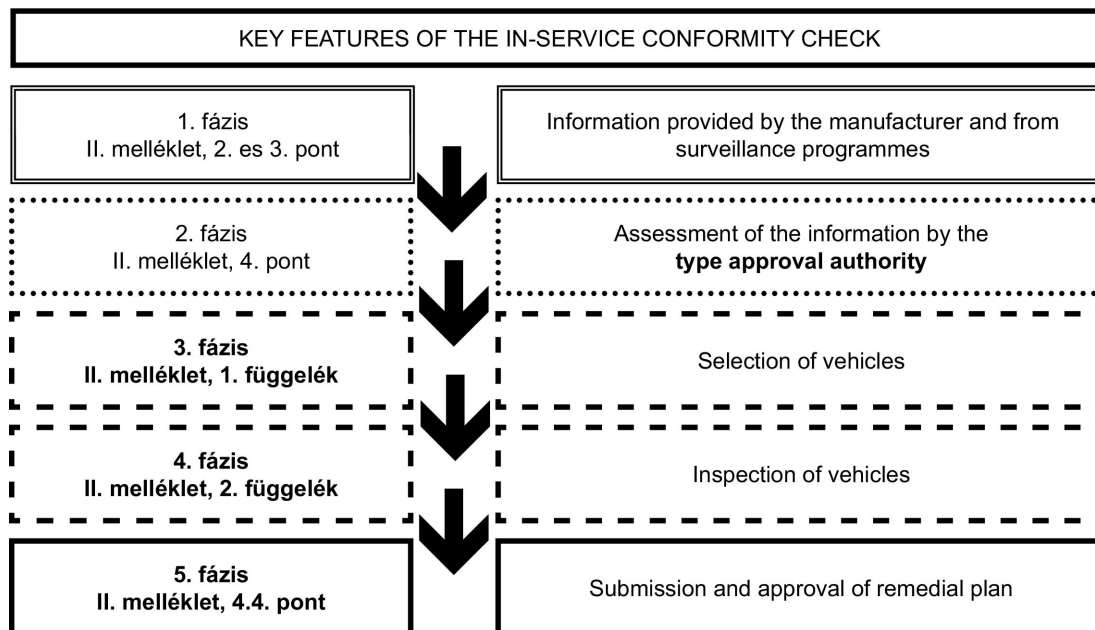
(1) Ebben az esetben a típusjóváahagyó hatóság a típusjóváahagyást e rendelet szerint kiadó hatóságot jelenti.

3. függelék

**HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉRE VONATKOZÓ
FELELŐSSÉGEK**

1. Az 1. ábrán látható a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzési eljárás.
2. A gyártó állítja össze azokat az információkat, melyek szükségesek e melléklet előírásainak betartásához. A jóváhagyó hatóság figyelembe veheti a felügyeleti programokból származó információkat is.
3. A jóváhagyó hatóságnak le kell folytatnia az összes olyan eljárást és el kell végeznie az összes olyan vizsgálatot, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó előírások teljesüljenek (2–4. fázis).
4. Ha a szolgáltatott információk értékelése során ellentmondások vagy véleménykülönbségek merülnek felé, akkor a jóváhagyó hatóság szakvéleményt kér a típus-jóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgálattól.
5. A gyártónak el kell készítenie és végre kell hajtania egy javítási intézkedési tervet. A tervet végrehajtása előtt jóvá kell hagyni a jóváhagyó hatósággal (5. fázis).

1. ábra

A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzési folyamata

III. MELLÉKLET

ÁTLAGOS KIPUFOGÓGÁZ-KIBOCSÁTÁS ELLENŐRZÉSE SZOKÁSOS KÖRNYEZETI VISZONYOK KÖZÖTT

(1. TÍPUSÚ MÉRÉS)

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet a szokásos környezeti viszonyok közötti átlagos kipufogógáz-kibocsátást ellenőrző 1. típusú mérés eljárását írja le.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

- 2.1. Az általános előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5.3.1. szakaszában leírt előírások, a 2.2.–2.5. pontban felsorolt kivételekkel.
- 2.2. Az 5.3.1.1. szakaszban előírt méréssel vizsgálandó járművek az e rendelet hatálya alá tartozó összes járműként értendők.
- 2.3. Az 5.3.1.2.4. szakaszban meghatározott káros anyagok a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázatában felsorolt anyagokként értendők.
- 2.4. Az 5.3.1.4. szakaszban az 5.3.6. szakaszból származó romlási tényezőkre való hivatkozás az e rendelet VII. mellékletében ismertetett romlási tényezőkre való hivatkozásként értendő.
- 2.5. Az 5.3.1.4. szakaszban a kibocsátási határértékekre való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet 1. mellékletének 1. táblázatában felsorolt kibocsátási határértékekre való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet 1. mellékletének 2. táblázatában felsorolt kibocsátási határértékekre való hivatkozásként értendő.
- 2.6. PB-, földgáz- vagy biometán-üzemű járművekre vonatkozó előírások
- 2.6.1. A PB-, földgáz- vagy biometán-üzemű járművek mérésére vonatkozó általános előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 12. mellékletének 1. szakaszában szereplő előírások.

3. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 3.1. A műszaki előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 4. mellékletében szereplő előírások, a 3.2.–3.12. pontban felsorolt kivételekkel.
- 3.2. A 3.2. szakaszban ismertetett referencia-üzemanyagok az e rendelet IX. mellékletében ismertetett megfelelő referencia-üzemanyag specifikációira való hivatkozásként értendők.
- 3.3. A 4.3.1.1. szakaszban említett gáznemű káros anyagok úgy értendők, hogy a metán is közéjük tartozik:

„... felfűteni. Hitelesítése szénatom egyenértékben (C_1) kifejezett propángázzal történjen.

Metánelemzés (CH_4):

A gázelemző készüléknek lángionizációs detektoros vagy metánkiválasztóval felszerelt lángionizációs detektoros gázkromatográfnek kell lennie, metángázzal kalibrálva szénatom (C_1) egyenértékben kifejezve.

Nitrogénoxid (NO_x) ...”

- 3.4. A 8.2. szakaszban említett sztöchiometriai arányok a következőképpen értendők:

Benzin esetében ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)	$d = 0,631 \text{ g/l}$
Dízel esetében ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$)	$d = 0,622 \text{ g/l}$
PB-gáz esetében ($C_1H_{2,525}$)	$d = 0,649 \text{ g/l}$
Földgáz/biométán esetében (CH_4)	$d = 0,714 \text{ g/l}$
Etanol esetében (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	$d = 0,932 \text{ g/l}$

- 3.5. A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében megállapított vonatkozó időpontoktól a 4. melléklet 3. függelékének 4.1.2. pontja a következőképpen értendő:

„Gumiabroncsok

A gumiabroncsokat a gördülő-ellenállás alapján kell kiválasztani. A legnagyobb gördülő-ellenállású (az ISO 28580 szabvány szerint mérve) gumiabroncsokat kell választani.

Háromnál többféle gördülő-ellenállású gumiabroncs esetén a második legnagyobb gördülő-ellenállásút kell választani.

A sorozatgyártású járművekre felszerelt gumiabroncsok gördülő-ellenállási jellemzőinek tükrözniük kell a típusjóváhagyáshoz használt abroncsokét.”

- 3.6. A 4. melléklet 5. függelékének 2.2.2. szakasza úgy értendő, hogy magában foglalja a következőket:

„... a CO_2 , a CO, az összes szénhidrogén (THC), a CH_4 és az NO_x koncentrációi ...”

- 3.7. A 4. melléklet 8. függelékének 1. szakasza a következőre módosul:

„... Az összes szénhidrogén, a CH_4 és a CO esetében nincs páratartalom miatti korrekció, ...”

- 3.8. A 4. melléklet 8. függelékének 1.3. szakaszának második bekezdése a következőképpen értendő.

„... A hígítási tényezőt az alábbiak szerint kell számítani:

Mindegyik referencia-üzemanyagra:

$$DF = \frac{X}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

$C_xH_yO_z$ összetételű üzemanyagra az általános képlet a következő:

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

A IX. mellékletben szereplő referencia-üzemanyagoknál az X értékei a következők:

Üzemanyag	X
Benzin (E5)	13,4
Dízel (B5)	13,5
PB	11,9
Földgáz/biométán	9,5
Etanol (E85)	12,5”

- 3.9. A 4. melléklet 8. függeléke 1.3. szakaszának előírásai mellett a következő előírások is alkalmazandók.

A metántól különböző szénhidrogének (NMHC) koncentrációját az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$C_{\text{NMHC}} = C_{\text{THC}} - (Rf_{\text{CH}_4} \times C_{\text{CH}_4})$$

ahol

C_{NMHC} = a metántól különböző szénhidrogének korrigált koncentrációja a hígított kipufogógázban, ppm, C-egyenértékben kifejezve,

C_{THC} = az összes szénhidrogén koncentrációja a hígított kipufogógázban, ppm, C-egyenértékben kifejezve, és a hígító levegőben lévő szénhidrogének mennyiségével korrigálva,

C_{CH_4} = a CH_4 koncentrációja a hígított kipufogógázban, ppm, C-egyenértékben kifejezve, és a hígító levegőben lévő CH_4 mennyiségével korrigálva,

Rf_{CH_4} = a lángionizációs detektor választényezője a metán esetében, a 4. melléklet 6. függelékének 2.3. szakaszában meghatározottak szerint.

- 3.10. A 4. melléklet 8. függelékének 1.5.2.3. szakasza úgy értendő, hogy az tartalmazza a következőt:

$$Q_{\text{THC}} = 0,932 \quad \text{etanol (E85) esetében}$$

- 3.11. Az alábbi szakaszokban a szénhidrogénre való hivatkozás az összes szénhidrogénre való hivatkozásként értendő:

- a) 4.3.1.1. szakasz,
- b) 4.3.2. szakasz,
- c) 6. függelék – 2.2. szakasz,
- d) 8. függelék – 1.3. szakasz,
- e) 8. függelék – 1.5.1.3. szakasz,
- f) 8. függelék – 1.5.2.3. szakasz,
- g) 8. függelék – 2.1. szakasz.

- 3.12. Az alábbi szakaszokban a szénhidrogénekre való hivatkozás az összes szénhidrogénre való hivatkozásként értendő:

- a) 4.3.1.1. szakasz,
- b) 4.3.2. szakasz,
- c) 7.2.8. szakasz.

- 3.13. Időszakos regeneráló rendszerrel felszerelt járművekre vonatkozó műszaki előírások

- 3.13.1. A műszaki előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában szereplő előírások, a 3.13.2.–3.13.4. pontban felsorolt kivételekkel.

- 3.13.2. A 3.1.3. szakaszban az 1. melléklet 4.2.11.2.1.10.1.–4.2.11.2.1.10.4. vagy 4.2.11.2.5.4.1.–4.2.11.2.5.4.4. tételeire való hivatkozás a 692/2008/EK rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.12.2.1.11.1.–3.2.12.2.1.11.4 vagy 3.2.12.2.6.4.1.–3.2.12.2.6.4.4 tételére való hivatkozásként értendő.

- 3.13.3. A gyártó kérésére az időszakos regeneráló rendszerre vonatkozó külön vizsgálatot nem kell elvégezni a regeneráló rendszeren, ha a gyártó, a műszaki szolgálattal egyeztetve, a jóváhagyó hatóságnak adatokkal bizonyítja, hogy a kibocsátások a regenerálási ciklusok alatt a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázatában az adott járműkategóriára előírt értékek alatt maradnak.

- 3.13.4. Időszakos regenerálás esetén a regenerálós ciklusokban előfordulhat az előírt kibocsátási határértékek túllépése. Ha a szennyezéscsökkentő rendszer regenerálására legalább egyszer sor kerül az 1. típusú mérés során, és a jármű előkészítési ciklusa alatt is volt már legalább egy regenerálás, akkor ez folyamatos regenerálású rendszernek tekintendő, amelynél nem szükséges speciális mérési eljárás.

IV. MELLÉKLET

**A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRE VALÓ ALKALMASSÁG TEKINTETÉBEN TÖRTÉNŐ TÍPUSJÓVÁHAGYÁSHOZ
SZÜKSÉGES KIBOCSÁTÁSI ADATOK**

1. függelék

(SZÉN-MONOXID-KIBOCSÁTÁS MÉRÉSE ÜRESJÁRATI FORDULATSZÁMOKON)

(2. TÍPUSÚ MÉRÉS)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a függelék a 2. típusú mérés eljárását írja le, amely a szén-monoxid-kibocsátásokat méri üresjárat fordulatszámon (normál és nagy üresjárat fordulatszám)

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A általános előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5.3.7.1.–5.3.7.4. szakaszában leírt előírások, a 2.2., 2.3 és 2.4. pontban felsorolt kivételekkel.

- 2.2. Az 5.3.7.3. szakaszban leírt atomszámarányok a következőképpen értendők:

Hcv = hidrogén/szén atomszámarány	–	benzin (E5) esetében: 1,89
	–	PB esetében: 2,53
	–	földgáz/biométán esetében: 4,0
	–	etanol (E85) esetében: 2,74
Ocv = oxigén/szén atomszámarány	–	benzin (E5) esetében: 0,016
	–	PB esetében: 0,0
	–	földgáz/biométán esetében: 0,0
	–	etanol (E85) esetében: 0,39

- 2.3. Az e rendelet I. melléklete 4. függelékének 2.2. pontjában lévő táblázat kiegészítendő az e melléklet 2.2. és 2.4. pontjában előírtak alapján.

- 2.4. A műszaki szolgálat által megadott típusjóváhagyás időpontjától számított 24 hónapon belül a gyártónak meg kell erősítenie a típusjóváhagyáskor feljegyzett, az e függelék 2.1. pontja szerinti lambda érték pontosságát, hogy az reprezentatív a jellemző sorozatgyártású járművekre is. Értékelést kell készíteni a sorozatgyártású járműveken végzett felmérések és vizsgálatok alapján.

3. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 3.1. A műszaki előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5. mellékletében szereplő előírások, a 3.2. pontban felsorolt kivételekkel.

- 3.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 5. mellékletének 2.1. szakaszában ismertetett referencia-üzemanyagok az e rendelet IX. mellékletében ismertetett megfelelő referencia-üzemanyag specifikációira való hivatkozásként értendők.

2. függelék

FÜST OPACITÁSÁNAK MÉRÉSE

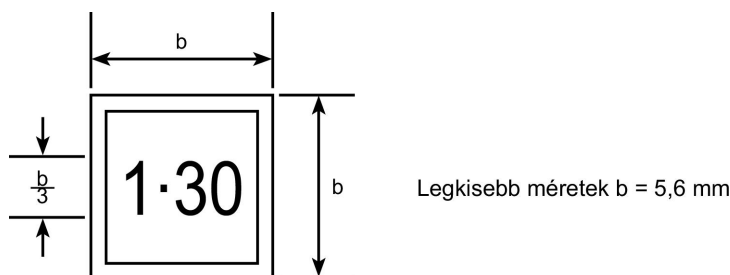
1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a függelék a kibocsátott kipufogógáz opacitásának mérésére vonatkozó előírásokat írja le.

2. A KORRIGÁLT FÉNYELNYELÉSI EGYÜTTHATÓ JELE

- 2.1. A korrigált fényelnyelési együttható jelét el kell helyezni minden olyan járművön, amely megfelel annak a járműtípusnak, amelyre ez a mérés vonatkozik. A jel egy téglalapban elhelyezett szám, amely a jóváhagyáskor a terhelés nélküli gyorsítással végzett méréssel kapott korrigált fényelnyelési együttható m^{-1} -ben kifejezve. A mérési módszert a 4. pont írja le.
- 2.2. A jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie. A jelet szembetűnő és könnyen hozzáférhető helyen kell rögzíteni, amit az e melléklet 4. függelékében bemutatott típus-jóváhagyási tanúsítványhoz fűzött kiegészítésben fel kell tüntetni.
- 2.3. A IV.2.1. ábrán példa látható a fényelnyelési együttható jelére.

IV.2.1. ábra



A fenti jel azt mutatja, hogy a korrigált fényabszorpció együttható $1,30 \text{ m}^{-1}$.

3. SPECIFIKÁCIÓK ÉS MÉRÉSEK

- 3.1. A specifikációk és a mérések ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 24. sz. előírása III. részének 24. szakaszában leírtak, az ezen eljárások alól a 3.2. pontban megadott kivétellel.
- 3.2. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 24.1. szakaszában a 2. mellékletre való hivatkozás az e rendelet X. mellékletének 2. függelékére való hivatkozásként értendő.

4. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 4.1. A műszaki előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 24. sz. előírásának 4., 5., 7., 8., 9. és 10. mellékletében szereplő előírások, a 4.2., 4.3. és 4.4. pontban felsorolt kivételekkel.
- 4.2. **Mérés állandósult fordulatszámok mellett, a teljes terhelési görbe mentén**
- 4.2.1. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 4. mellékletének 3.1. szakaszában az 1. mellékletre való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 3. függelékére való hivatkozásként értendő.
- 4.2.2. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 4. mellékletének 3.2. szakaszában ismertetett referencia-üzemanyag az e rendelet IX. mellékletében ismertetett azon referencia-üzemanyagra való hivatkozásként értendő, amely megfelelő azoknak a kibocsátási határértékeknek a szempontjából, amelyek alapján a jármű típusjóváhagyása történik.

4.3. Mérés terhelés nélküli gyorsítással

- 4.3.1. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 5. mellékletének 2.2 szakaszában a 2. melléklet 2. táblázatára való hivatkozások az e rendelet I. melléklete 4. függelékének 2.4.2.1. pontja alatti táblázatokra való hivatkozásokként értendők.
- 4.3.2. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 5. mellékletének 2.3. szakaszában az 1. melléklet 7.3. szakaszára való hivatkozások az e rendelet I. mellékletének 3. függelékére való hivatkozásokként értendők.

4.4. A kompressziós gyújtású motorok hasznos teljesítményének mérésére szolgáló EGB-módszer

- 4.4.1. Az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 10. mellékletének 7. szakaszában az „e melléklet függeléke” hivatkozások és az ENSZ-EGB 24. sz. előírása 10. mellékletének 7. és 8. szakaszában az „1. melléklet” hivatkozások az e rendelet I. mellékletének 3. függelékére való hivatkozásokként értendők.
-

V. MELLÉKLET

A FORGATTYÚHÁZBÓL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSE

(3. TÍPUSÚ MÉRÉS)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a forgattyúházból származó kibocsátásokat ellenőrző 3. típusú mérés eljárását írja le.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A 3. típusú mérés végrehajtására az általános előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 6. mellékletének 2. szakaszában szereplő előírások.

3. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 3.1. A műszaki előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 6. mellékletének 3.–6. szakaszában szereplő előírások.

VI. MELLÉKLET

A PÁROLGÁSI KIBOCSÁTÁS MEGHATÁROZÁSA

4. TÍPUSÚ MÉRÉS

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a járművek üzemanyagrendszeréből párolgással kibocsátott szénhidrogének meghatározására szolgáló 4. típusú mérés eljárását írja le.

2. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 7. mellékletének 1. és 2. függelékében, és 2.–7. szakaszában szereplő előírások, a 2.2. és 2.3. pontban felsorolt kivételekkel.
- 2.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 7. mellékletének 3.2. szakaszában ismertetett referencia-üzemanyagok az e rendelet IX. mellékletében ismertetett megfelelő referencia-üzemanyag specifikációira való hivatkozásként értendők.
- 2.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 7. mellékletének 7.5.2. szakaszában a 8.2.5. szakaszra való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 4. szakaszára való hivatkozásként értendő.
-

VII. MELLÉKLET

A KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTŐ RENSZEREK TARTÓSSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE

(5. TÍPUSÚ MÉRÉS)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a kibocsátáscsökkentő rendszerek tartósságának ellenőrzésére szolgáló méréseket írja le. A tartósságra vonatkozó előírások teljesülését az 1.2., 1.3. és 1.4. pontokban leírt három módszer egyikével kell igazolni.
- 1.2. A teljes járműre vonatkozó tartóssági vizsgálat egy 160 000 km-es öregítési vizsgálatot jelent, amelyet próbapályán, közúton vagy járműfékpadon kell elvégezni.
- 1.3. A gyártó választhatja próbapadi öregítési tartóssági vizsgálat használatát is.
- 1.4. A tartóssági vizsgálat alternatívájaként a gyártó választhatja a következő táblázatban megadott rögzített romlási tényezők alkalmazását.

Motorkategória	Rögzített romlási tényezők						
	CO	Összes szénhidrogén	Metántól különböző szénhidrogének	NO _x	Szénhidrogének + NO _x	Részecskék tömege	Részecskék száma
Szikragyújtás	1,5	1,3	1,3	1,6	—	1,0	1,0
Kompressziós gyújtás (Euro 5)	1,5	—	—	1,1	1,1	1,0	1,0
Kompressziós gyújtás (Euro 6) ⁽¹⁾							

(¹) Az Euro 6-ra vonatkozó romlási tényezők meghatározása egy későbbi időpontban történik.

- 1.5. A gyártó kérésére a műszaki szolgálat elvégezheti az 1. típusú mérést, mielőtt még sor kerülne a teljes jármű tartóssági vizsgálatára vagy a próbapadi öregítési tartóssági vizsgálatra, a fenti táblázatban megadott romlási tényezőket használva. A teljes jármű tartóssági vizsgálatának vagy a próbapadi öregítési tartóssági vizsgálatnak a befejezése után a műszaki szolgálat módosíthatja az 1. melléklet 4. függelékében rögzített típus-jóváhagyási eredményeket úgy, hogy a fenti táblázat romlási tényezőit felváltja a teljes jármű tartóssági vizsgálatára vagy a próbapadi öregítési tartóssági vizsgálat során mért értékekkel.
- 1.6. Ha nincsenek az Euro 6 alá tartozó kompressziós gyújtású járművekre rögzített romlási tényezők, akkor a gyártó a teljes jármű tartóssági vizsgálatát vagy a próbapadi öregítési tartóssági vizsgálatot használja a romlási tényezők meghatározására.
- 1.7. A romlási tényezőket vagy az 1.2. és 1.3. pont szerinti eljárással vagy az 1.4. pontban lévő táblázatban szereplő rögzített értékek felhasználásával kell meghatározni. A romlási tényezőket annak megállapítására kell használni, hogy a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázatában felsorolt vonatkozó kibocsátási határértékek alapján az előírások teljesülnek-e.

2. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 2.–6. szakaszában szereplő előírások, a 2.1.1.–2.1.4. pontban felsorolt kivételekkel.
- 2.1.1. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 5.1. szakaszában a teljes jármű tartóssági vizsgálatára leírt működési ciklus helyett a járműgyártó használhatja az e melléklet 3. függelékében leírt normál közúti ciklust (SRC). Ebben a mérési ciklusban a járműnek meg kell tennie legalább 160 000 km-t.

- 2.1.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 5.3. és 6. szakaszában említett 80 000 km 160 000 km-ként értendő.

- 2.1.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. melléklete 6. szakasza első bekezdésében az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.

- 2.1.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 6. szakaszában a hatodik albekezdés a következőképpen értendő:

A kipufogógáz-kibocsátásnál minden káros anyagra ki kell számítani egy romlási szorzótényezőt a következőképpen:

$$D.E.F. = \frac{Mi_2}{Mi_1}$$

A gyártó kérésére a kipufogógáz-kibocsátásnál minden káros anyagra ki kell számítani egy additív romlási tényezőt a következőképpen:

$$D.E.F. = Mi_2 - Mi_1$$

2.2. **Próbapadi öregítési tartóssági vizsgálat**

- 2.2.1. Az 1.3. pontban a próbapadi öregítési vizsgálatra meghatározott műszaki előírások mellett az e pontban meghatározott műszaki előírások is vonatkoznak.

A vizsgálatához használandó üzemanyagnak a 83. sz. előírás 9. mellékletének 3. szakaszában leírt üzemanyagnak kell lennie.

2.3.1. *Szikragyújtású motorral felszerelt járművek*

- 2.3.1.1. A következő próbapadi öregítési eljárást kell alkalmazni az olyan szikragyújtású járművekre, ideértve a hibridhajtású járműveket is, melyek meghatározó utókezelő kibocsátáscsökkentő eszköze katalizátor.

A próbapadi öregítési eljáráshoz fel kell szerelni a katalizátor/oxigénérzékelő rendszert a katalizátoröregítő próbapadra.

A próbapadi öregítést a normál próbapadi ciklus (SBC) szerint kell lefolytatni a próbapadi öregítési idő egyenletéből kiszámított ideig. A próbapadi öregítési idő egyenletében szükség van a katalizátornak az e melléklet 3. függelékében leírt normál közúti ciklusban mért idő-hőmérséklet adataira.

- 2.3.1.2. Normál próbapadi ciklus (SBC). A katalizátor normál próbapadi öregítését kell elvégezni az SBC ciklus szerint. Az SBC ciklus idejét a próbapadi öregítési idő egyenletéből kell kiszámítani. Az SBC ciklust e melléklet 1. függeléke írja le.

- 2.3.1.3. A katalizátor idő-hőmérséklet adatai. A katalizátor hőmérsékletét az e melléklet 3. függelékében leírt SRC ciklussal kell mérni, legalább két teljes ciklusban.

A katalizátor hőmérsékletét a vizsgált jármű legmelegebb katalizátorának legnagyobb hőmérsékletű helyén kell mérni. Más megoldásként a hőmérséklet mérhető másik helyen is, feltéve hogy az műszakilag megalapozottan úgy van meghatározva, hogy a legmelegebb helyen mért hőmérsékletet reprezentálja.

A katalizátor hőmérsékletét legalább 1 másodperces gyakorisággal kell mérni (másodpercenként egy mérés).

A mért katalizátor-hőmérsékleteket legfeljebb 25 °C nagyságú osztályközzel jellemezhető hisztogramba kell foglalni.

- 2.3.1.4. Próbapadi öregítési idő. A próbapadi öregítési időt a próbapadi öregítési idő egyenletéből kell kiszámítani a következők szerint:

$$te \text{ egy osztályközre} = th \cdot e^{((R/Tr)-(R/Tv))}$$

Összes te = az összes osztályköz te -értékének összege

Próbapadi öregítési idő = A (összes te)

ahol

A	=	1,1. Ez az érték korrigálja a katalizátor öregítési idejét a katalizátor termikus öregedésétől különböző okokból bekövetkező funkciócsökkenések számításba vétele céljából.
R	=	a katalizátor termikus aktivitása = 17 500
th	=	a katalizátor hőmérséklet-hisztogramjának előírt osztályközében mért idő (óra), a teljes hasznos élettartamra vetítve, például ha a hisztogram 400 km-t reprezentál és a hasznos élettartam 160 000 km; az összes időtételt meg kell szorozni 400-zal (160 000/400).
Összes te	=	a katalizátoröregítő próbapadon Tr hőmérsékleten a katalizátor olyan katalizátoröregítő ciklussal való öregítéséhez szükséges ekvivalens idő (óra), amely ugyanakkora funkciócsökkenést okoz, mint a katalizátor 160 000 km alatt bekövetkező termikus aktivitásvesztése.
te egy osztályközre	=	a katalizátoröregítő próbapadon Tr hőmérsékleten a katalizátor olyan katalizátoröregítő ciklussal való öregítéséhez szükséges ekvivalens idő (óra), amely ugyanakkora funkciócsökkenést okoz, mint a katalizátor Tv hőmérsékleten 160 000 km alatt bekövetkező termikus aktivitásvesztése.
Tr	=	a katalizátor effektív referencia-hőmérséklete (K) a próbapadi öregítési ciklusban a próbapadon. Az effektív hőmérséklet az az állandó hőmérséklet, amely ugyanolyan öregedést idézne elő, mint a próbapadi öregítési ciklusban a különféle hőmérsékleteken történő öregedés.
Tv	=	a jármű közúti katalizátor-hőmérsékleti hisztogramjában a hőmérséklet-osztályköz középső értéke (K).

- 2.3.1.5. Effektív referencia-hőmérséklet az SBC ciklusban. Meg kell határozni a normál próbapadi ciklus (SBC) effektív referencia-hőmérsékletét a katalizátorrendszer tényleges kialakítására és a tényleges öregítő próbapadra, és azt a következő eljárásokkal kell használni.

- a) az idő-hőmérséklet adatok SBC ciklus szerinti mérése a katalizátorrendszerben a katalizátoröregítő próbapadon. A katalizátor hőmérsékletét a rendszer legmelegebb katalizátorának legnagyobb hőmérsékletű helyén kell mérni. Más megoldásként a hőmérséklet mérhető másik helyen is, feltéve hogy az úgy van meghatározva, hogy a legmelegebb helyen mért hőmérsékletet reprezentálja.

A katalizátor hőmérsékletét legalább 1 másodperces gyakorisággal kell mérni (másodpercenként egy mérés) legalább 20 perces próbapadi öregítés alatt. A mért katalizátor-hőmérsékleteket legfeljebb 10 °C nagyságú osztályközzel jellemezhető hisztogramba kell foglalni.

- b) a próbapadi öregítési idő egyenletét kell használni az effektív referencia-hőmérséklet kiszámítására, a referencia-hőmérséklet (Tr) iterációjával úgy, hogy a kiszámított öregedési idő egyenlő legyen a katalizátor-hőmérsékleti hisztogramban szereplő tényleges idővel, vagy meghaladja azt, a kapott hőmérséklet az effektív referencia-hőmérséklet az SBC ciklusban az adott katalizátorrendszerre és öregítő próbapadra.

- 2.3.1.6. Katalizátoröregítő próbapad. A katalizátoröregítő próbapadnak az SBC ciklus szerint kell működnie, és biztosítania kell a megfelelő kipufogógáz-áramot, kipufogógáz-komponenseket és hőmérsékletet a katalizátor felületén.

Az összes próbapadi öregítő rendszernek és eljárásnak regisztrálnia kell a megfelelő információkat (mint például a mért levegő/üzemanyag arány és az idő-hőmérséklet adatok a katalizátorban), biztosítandó, hogy az öregedés valóban kielégítően megtörténjen.

- 2.3.1.7. Szükséges mérések. A romlási tényezők kiszámításához a vizsgált járművön el kell végezni legalább két 1. típusú mérést a kibocsátáscsökkentő rendszer próbapadi öregítése előtt, majd legalább két 1. típusú mérést a próbapadon öregített kibocsátáscsökkentő rendszer visszaszerelése után

A gyártó végezhet további méréseket. A romlási tényezőket az e rendelettel módosított ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 6. szakaszában ismertetett számítási módszerrel kell kiszámítani.

- 2.3.2. *Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek*

- 2.3.2.1. A következő próbapadi öregítési eljárás vonatkozik a kompressziós gyújtású járművekre, beleértve a hibridhajtású járműveket is.

A próbapadi öregítési eljáráshoz fel kell szerelni az utókezelő rendszert az erre a célra szolgáló öregítő próbapadra.

A próbapadi öregítést a normál próbapadi ciklusnak (dízel) (SDBC) megfelelően kell lefolytatni a regenerálási/kéntelenítési ciklusoknak a próbapadi öregítési tartam egyenletéből kiszámított száma szerint.

- 2.3.2.2. Normál próbapadi ciklus (dízel) (SDBC) A normál próbapadi öregítés az SDBC ciklus szerint történik. Az SDBC ciklus idejét a próbapadi öregítési tartam egyenletéből kell kiszámítani. Az SDBC ciklust e melléklet 2. függeléke írja le

- 2.3.2.3. Regenerálási adatok. A regenerálási intervallumokat a 3. függelékben leírt SRC legalább tíz teljes ciklusa alatt kell mérni. Más megoldásként használhatók a Ki meghatározásából adódó intervallumok.

Adott esetben a kéntelenítési intervallumokat is figyelembe kell venni a gyártó adatai alapján.

- 2.3.2.4. Próbapadi öregítési időtartam (dízel). A próbapadi öregítési tartamot a próbapadi öregítési tartam egyenletéből kell kiszámítani a következők szerint:

Próbapadi öregítési tartam = a regenerálások, illetve a kéntelenítési ciklusok 160 000 km megtételével ekvivalens száma (amelyik nagyobb).

- 2.3.2.5. Öregítő próbapad. Az öregítő próbapadnak az SDBC szerint kell működnie és biztosítani kell a megfelelő kipufogógáz-áramot, kipufogógáz-komponenseket és hőmérsékletet az utókezelő rendszer bemeneténél.

A gyártónak regisztrálnia kell a regenerálási/kéntelenítési ciklusok számát, ellenőrizendő, hogy az öregedés valóban kielégítően megtörtént-e.

- 2.3.2.6. Szükséges mérések. A romlási tényezők kiszámításához el kell végezni legalább két 1. típusú mérést a kibocsátáscsökkentő rendszer próbapadi öregítése előtt, majd legalább két 1. típusú mérést a próbapadon öregített kibocsátáscsökkentő rendszer visszaszerelése után. A gyártó végezhet további méréseket. A romlási tényezőket az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 9. mellékletének 6. szakaszában ismertetett számítási módszerrel és az e rendeletben előírt kiegészítő előírásoknak megfelelően kell kiszámítani.

1. függelék

Normál próbapadi ciklus (SBC)

1. Bevezetés

A normál öregítési tartóssági eljárás egy katalizátor/oxigénérzékelő rendszer öregítő próbapadon történő öregítéséből áll, az e függelékben leírt normál próbapadi ciklus (SBC) szerint. Az SBC ciklushoz olyan öregítő próbapadot kell használni, amely rendelkezik egy motorral, amely szállítja a katalizátor számára a belépő gázokat. Az SBC egy 60 másodperces ciklus, amely szükség szerint ismétlődik az öregítő próbapadon, hogy előidézze az előírt időnek megfelelő öregedést. Az SBC ciklust a katalizátor-hőmérséklet, a motor levegő/üzemanyag aránya és az első katalizátor előtt beadott másodlagos levegő mennyisége alapján kell meghatározni.

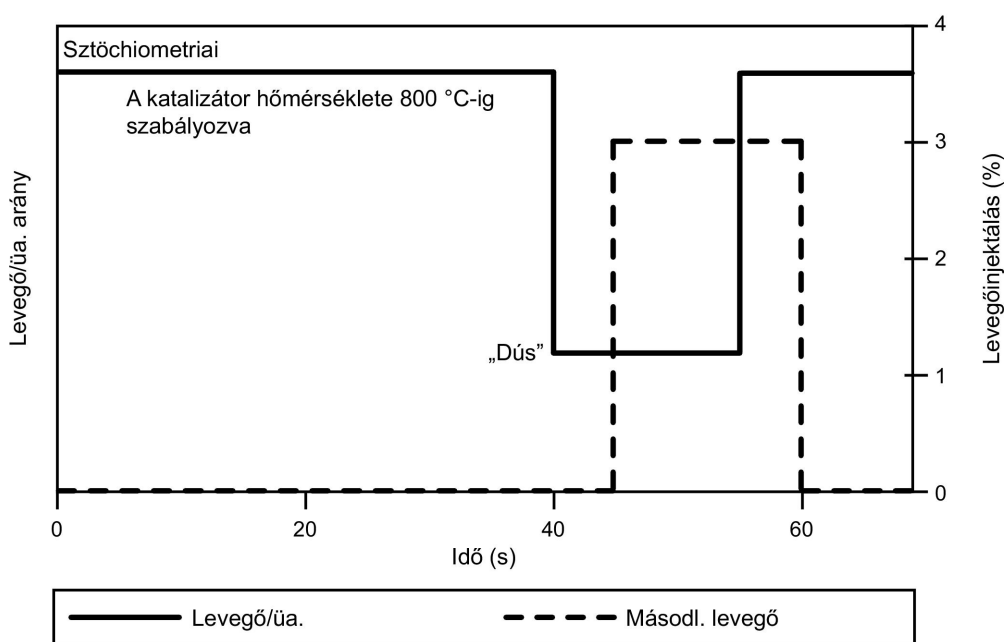
2. A katalizátor hőmérsékletének szabályozása

- 2.1. A katalizátor hőmérsékletét a katalizátorágyban a legmelegebb katalizátor legnagyobb hőmérsékletű helyén kell mérni. Más megoldásként mérhető a belépő gáz hőmérséklete és ezt lehet átszámítani a katalizátorágy hőmérsékletére az öregítési folyamatban használandó öregítő próbapadról és a katalizátor kialakításáról rendelkezésre álló korrelációs adatokon alapuló lineáris transzformációval.
- 2.2. Sztöchiometriai levegő/üzemanyag összetételnél (01–40 másodperc a ciklusban) a katalizátor hőmérsékletét úgy kell szabályozni, hogy legalább 800 °C (± 10 °C) legyen, megfelelően megválasztva a motor fordulatszámát, terhelését és a gyújtásvezérlését. A hőmérsékletet úgy kell szabályozni, hogy a katalizátornak a ciklusban a legnagyobb hőmérséklete 890 °C (± 10 °C) legyen, megfelelően megválasztva a motor levegő/üzemanyag arányát az alábbi táblázatban leírt „dús” fázis során.
- 2.3. Ha a hőmérséklet úgy van szabályozva, hogy a legkisebb hőmérséklet kisebb, mint 800 °C, akkor a legnagyobb hőmérsékletnek 90 °C-kal kell nagyobbak lennie a legkisebb hőmérsékletnél.

Normál próbapadi ciklus (SBC)

Idő (másodperc)	Levegő/üzemanyag arány	másodlagos levegőbeadás
1–40	Sztöchiometriai, a terhelés, a gyújtás és a fordulatszám olyan szabályozásával, hogy a katalizátor elérje legalább a 800 °C hőmérsékletet	Nincs
41–45	„Dús” (a levegő/üzemanyag arányt úgy kell kiválasztani, hogy a katalizátor hőmérséklete a ciklusban végig elérje a 890 °C-ot, illetve a legkisebb szabályozási hőmérsékletnél 90 °C-kal nagyobb legnagyobb hőmérsékletet	Nincs
46–55	„Dús” (a levegő/üzemanyag arányt úgy kell kiválasztani, hogy a katalizátor hőmérséklete a ciklusban végig elérje a 890 °C-ot, illetve a legkisebb szabályozási hőmérsékletnél 90 °C-kal nagyobb legnagyobb hőmérsékletet	3 % (± 1 %)
56–60	Sztöchiometriai, a terhelés, a gyújtás és a fordulatszám olyan szabályozásával, hogy a katalizátor elérje legalább a 800 °C hőmérsékletet	3 % (± 1 %)

Normál próbapadi ciklus



3. Az öregítő próbapad felszerelése és eljárások

- 3.1. Az öregítő próbapad összeállítása. Az öregítő próbapadnak megfelelő kipufogógáz-áramot, hőmérsékletet, levegő/üzemanyag arányt, kipufogógáz-komponenseket és másodlagos levegőbeadást kell biztosítani a katalizátor bevezető felületén.

A normál öregítő próbapad egy motorból, motorvezérlőből és motorfékpadból áll. Más összeállítás is elfogadható (például a teljes jármű a fékpadon, vagy egy égő, amely pontosan előállítja a kipufogási viszonyokat), feltéve hogy az e függelékben a katalizátor bemenetére megadott feltételek és a szabályozási előírások teljesülnek.

Egy öregítő próbapad használható úgy, hogy megosztja a kipufogógáz-áramot több részre, feltéve hogy az egyes részárámok megfelelnek e függelék előírásainak. Ha a próbapadon egyenél több kipufogógáz-részáram van, akkor egyszerre több katalizátorrendszer is öregíthető.

- 3.2. A kipufogórendszer felszerelése. A próbapadra fel kell szerelni a teljes katalizátor/oxigénérzékelő rendszert, az ezeket a komponenseket összekötő összes kipufogó-vezetékekkel együtt. Több külön kipufogórendszerrel rendelkező motor esetében (mint például néhány V6 és V8 motor) az egyes rendszereket külön, párhuzamosan kell felszerelni a próbapadra.

Több beépített katalizátort tartalmazó kipufogórendszer esetében az öregítéshez egy egységként kell felszerelni az összes katalizátort, összes oxigénérzékelőt és a kapcsolódó kipufogó-vezetéseket magában foglaló teljes katalizátorrendszert. Más megoldásként az egyes katalizátorok öregítése történhet külön-külön, megfelelő ideig.

- 3.3. Hőmérsékletmérés. A katalizátor hőmérsékletét a katalizátorágyban a legmelegebb katalizátornak a legnagyobb hőmérsékletű helyén elhelyezett hőelemmel kell mérni. Más megoldásként mérhető a belépő gáz hőmérséklete közvetlenül a katalizátor bevezető felülete előtt, és ezt lehet átszámítani a katalizátorágy hőmérsékletére az öregítési folyamatban használandó öregítő próbapadról és a katalizátor kialakításáról rendelkezésre álló korrelációs adatok alapján kiszámított lineáris transzformációval. A katalizátor hőmérsékletét digitálisan kell regisztrálni legalább 1 másodperces gyakorisággal (másodpercenként egy mérés).
- 3.4. Levegő/üzemanyag arány mérése. Gondoskodni kell arról, hogy a levegő/üzemanyag arány mérése (például széles tartományú oxigénérzékelővel) a katalizátor belépő- és kilépőkarimájához a lehető legközelebb történjen. Az ezektől az érzékelőktől jövő adatokat digitálisan kell regisztrálni legalább 1 másodperces gyakorisággal (másodpercenként egy mérés).
- 3.5. A kipufogógáz-áram szabályozása. Gondoskodni kell arról, hogy a megfelelő mennyiségű kipufogógáz (gramm/s-ben mérve sztöchiometriai aránynál, ± 5 gramm/s tűréssel) áramoljon át a próbapadon öregített mindegyik katalizátoron.

A megfelelő áramlási sebesség meghatározása olyan kipufogógáz-áramon alapul, amely az eredeti jármű motorjában fordul elő az e függelék 3.6. pontjában leírt próbapadi öregítéshez kiválasztott állandósult fordulatszámra és terhelésen.

- 3.6. Összeállítás. A fordulatszámot, terhelést, és gyújtásvezérlést úgy kell megválasztani, hogy a katalizátorágy sztöchiometriai levegő/üzemanyag arány és állandósult állapotú működés mellett elérje a 800 °C (± 10 °C) hőmérsékletet.

A levegőinjektáló rendszert úgy kell beállítani, hogy biztosítsa az ahhoz szükséges levegőáramot, hogy sztöchiometriai levegő/üzemanyag arány és állandósult állapotú működés mellett a kipufogógáz-áramban közvetlenül az első katalizátor előtt 3,0 % oxigén ($\pm 0,1$ %) legyen. A levegő/üzemanyag arány mérési pontja (az 5. pont előírása) előtt a jellemző mért érték: $\lambda = 1,16$ (ami közelítőleg 3 % oxigénnek felel meg).

Levegőbeadás mellett be kell állítani a „dús” levegő/üzemanyag arányt úgy, hogy a katalizátorágy hőmérséklete elérje a 890 °C-ot (± 10 °C). Erre a lépésre a levegő/üzemanyag arány jellemző értéke $\lambda = 0,94$ (közelítőleg 2 % CO).

- 3.7. Öregítési ciklus. A normál próbapadi öregítési eljárások a normál próbapadi ciklust használják. Az SBC ciklust addig kell ismételni, amíg meg nem történik a próbapadi öregítési idő egyenletéből kiszámított öregedés.
- 3.8. Minőségbiztosítás. Az öregítés alatt az e függelék 3.3. és 3.4. pontjában említett hőmérsékleteket és levegő/üzemanyag arányt rendszeresen (legalább 50 óránként) ellenőrizni kell. El kell végezni a szükséges beállításokat annak biztosítására, hogy az öregítés mindvégig az SBC ciklusnak megfelelően történjen.

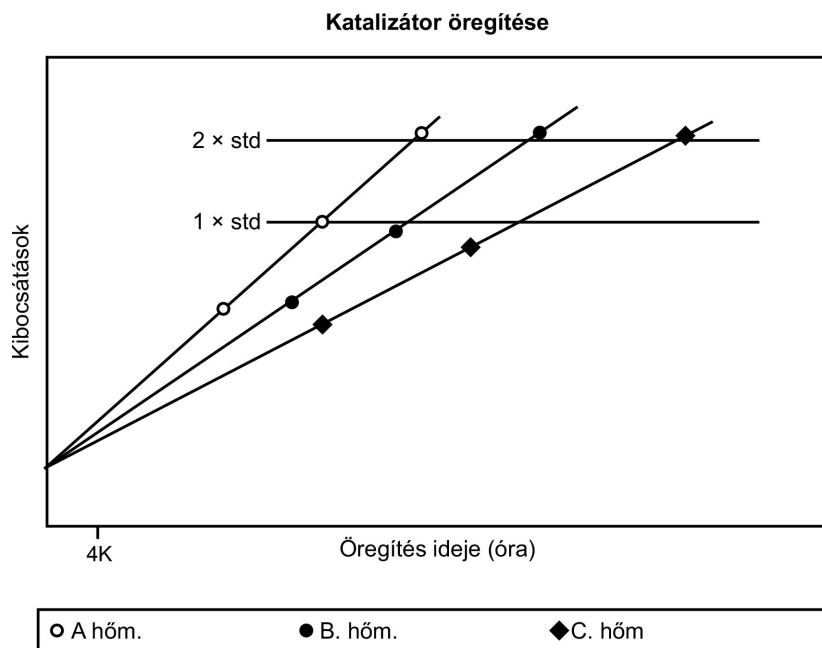
Az öregítés befejezése után a katalizátornak az öregítési folyamat során felvett idő-hőmérséklet adatait legfeljebb 10 °C nagyságú osztályközzel jellemezhető hisztogramba kell foglalni. Az öregítési ciklusnak a VII. melléklet 2.3.1.4. pontja szerint számított effektív referencia-hőmérséklete és a próbapadi öregítési idő egyenlete használandó annak meghatározására, hogy megtörtént-e a katalizátor megfelelő mértékű termikus öregedése. A próbapadi öregítést meg kell hosszabbítani, ha a kiszámított öregítési idő hatása nem éri el legalább a megcélzott termikus öregítés 95 %-át.

- 3.9. Indítás és leállítás. Gondot kell fordítani arra, hogy a katalizátor gyors leromlását okozó nagy katalizátor-hőmérséklet (például 1 050 °C) ne forduljon elő indításkor vagy leálláskor. E probléma kiküszöbölésére használhatók speciális kis-hőmérsékletű indítási és leállítási eljárások.

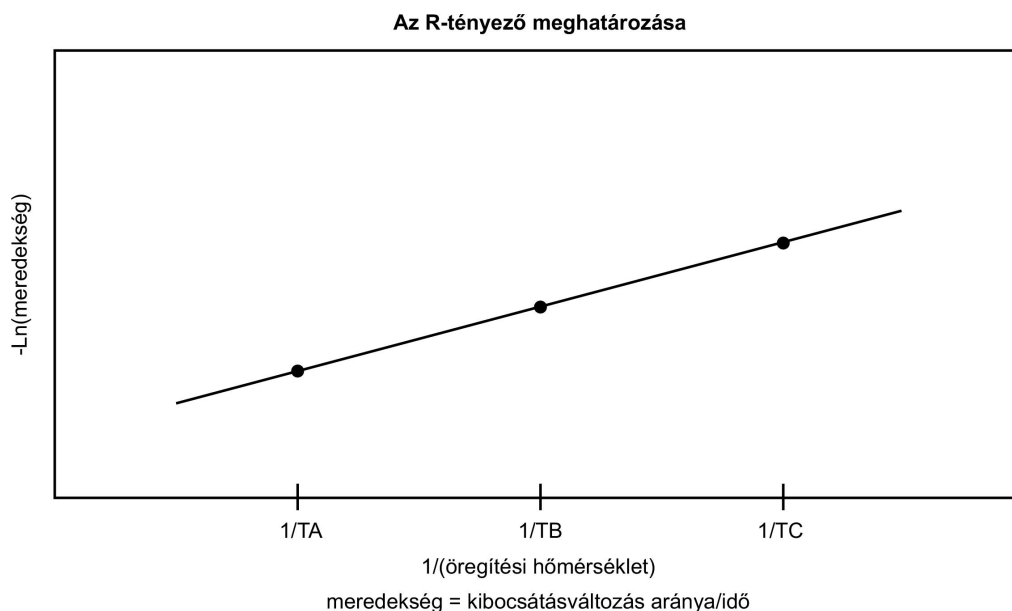
4. A próbapadi öregítési tartóssági eljárások R-tényezőjének kísérleti meghatározása

- 4.1. Az R-tényező a katalizátornak a próbapadi öregítési idő egyenletében használt aktivitási együtthatója. A gyártó az R értékét kísérletileg meghatározhatja a következő eljárásokkal.
- 4.1.1. A megfelelő próbapadi ciklussal és az öregítő próbapad megfelelő felszerelésével el kell végezni több katalizátor (adott kialakítású katalizátorokból legalább 3) öregítését különböző beállított hőmérsékleteken, a szokásos működési hőmérséklet és a károsodást okozó határhőmérséklet között. Meg kell mérni a kibocsátásokat (azaz a katalizátor hatékonyságát = $1 - \text{a katalizátor hatásfoka}$) mindegyik kipufogógáz-komponensre. Biztosítani kell, hogy a végső mérésekkel kapott adatok a kibocsátási határértékek egyszerese és kétszerese közé essenek.
- 4.1.2. Meg kell becsülni az R értéket és ki kell számítani az effektív referencia-hőmérsékletet (T_r) a próbapadi öregítési ciklusra mindegyik beállított hőmérsékletre a VII. melléklet 2.4.4. pontja szerint.
- 4.1.3. Grafikonon ábrázolni kell a kibocsátásokat (azaz a katalizátor hatékonyságát) az öregedési idő függvényében mindegyik katalizátorra. A legkisebb négyzetek módszerével ki kell számítani az adatokra a regressziós egyenest. Az erre a célra hasznos adathalmaz azokból az adatokból áll, amelyekre a közös állandó 0 és 6 400 km között van. Példaként lásd az alábbi grafikont.
- 4.1.4. Mindegyik öregítési hőmérsékletre ki kell számítani a regressziós egyenes meredekségét.

- 4.1.5. Grafikonon ábrázolni kell az egyes regressziós egyenesek meredekségének (4.1.4. lépés) természetes logaritmusát ($\ln$) a függőleges tengely mentén, az öregítési hőmérsékletnek a vízszintes tengelyre felvett reciproka ($1/(\text{öregítési hőmérséklet, K})$) függvényében, és az adatokra a legkisebb négyzetek módszerével ki kell számítani a regressziós egyenest. Az R -tényező ennek az egyenesnek a meredeksége. Példaként lásd az alábbi grafikont.



- 4.1.6. Össze kell hasonlítani az R -tényezőt a 4.1.2. lépésben használt kiindulási értékkel. Ha a számított R -tényező 5 %-nál nagyobb mértékben eltér a kiindulási értéktől, akkor olyan új R -tényezőt kell választani, amely a kiindulási és a számított érték között van, majd meg kell ismételni a 2.–6. lépéseket az új R -tényező kiszámításához. Ezt a műveletsort addig kell ismételni, amíg a számított R -tényező 5 %-os tűréssel egyenlő nem lesz az eredetileg feltételezett R -tényezővel.
- 4.1.7. Össze kell hasonlítani az egyes kipufogógáz-komponensekre külön meghatározott R -tényezőket. A próbapadi öregítési idő egyenletéhez a legkisebb R -tényezőt (legkedvezőtlenebb eset) kell használni.



2. függelék

Normál próbapadi ciklus (dízel) (SDBC)

1. Bevezetés

A részecskeszűrőknél az öregedési folyamat kritikus tényezője a regenerálások száma. Azoknál a rendszereknél, ahol kéntelenítési ciklus is szükséges (például NO_x-tároló katalizátorok), ott ez a folyamat is jelentős.

A normál öregítési tartóssági eljárás (dízel) egy utókezelő rendszernek öregítő próbapadon történő öregítéséből áll, az e függelékben leírt normál próbapadi ciklus (SDBC) szerint. Az SDBC ciklushoz olyan öregítő próbapadot kell használni, amely rendelkezik egy motorral, amely szállítja a rendszer számára a belépő gázokat.

Az SDBC ciklus alatt a rendszer regenerálási/kéntelenítési stratégiáinak a szokásos állapotban kell lenniük.

2. Az SDBC ciklus azokat a fordulatszám- és terheléviszonyokat állítja elő, amelyek az SRC ciklusban megfelelnek annak az időtartamnak, amelyre a tartósságot meg kell határozni. Az öregedési folyamat felgyorsításához a próbapadon a motorbeállítások módosíthatók, hogy csökkenjen a rendszerek terhelési ideje. Módosítható például az üzemanyag-injektálás vezérlése vagy a kipufogógáz-visszavezetési stratégia.

3. Az öregítő próbapad felszerelése és eljárások

- 3.1. A normál öregítő próbapad egy motorból, motorvezérlőből és motorfékpadból áll. Más összeállítás is elfogadható (például a teljes jármű a fékpadon, vagy egy égő, amely pontosan előállítja a kipufogási viszonyokat), feltéve hogy az e függelékben az utókezelő rendszer bemenetére megadott feltételek és a szabályozási előírások teljesülnek.

Egy öregítő próbapad használható úgy, hogy megosztja a kipufogógáz-áramot több részre, feltéve hogy az egyes részáramok megfelelnek e függelék előírásainak. Ha a próbapadon egynél több kipufogógáz-részáram van, akkor egyszerre több utókezelő rendszer is öregíthető.

- 3.2. A kipufogórendszer felszerelése. A próbapadra fel kell szerelni a teljes utókezelő rendszert, az ezeket a komponenseket összekötő összes kipufogó-vezetékkel együtt. Több külön kipufogórendszerrel rendelkező motor esetében (mint például néhány V6 és V8 motor) az egyes rendszereket külön kell felszerelni a próbapadra.

Az öregítéshez a teljes utókezelő rendszert egy egységként kell felszerelni. Más megoldásként az egyes komponensek öregítése történhet külön-külön, megfelelő ideig.

3. függelék

Normál közúti ciklus (SRC)

Bevezetés

A normál közúti ciklus (SRC) az összegződő kilométer-teljesítményt használó ciklus. A jármű futtatható próbapályán vagy kilométer-összesítő fékpadon.

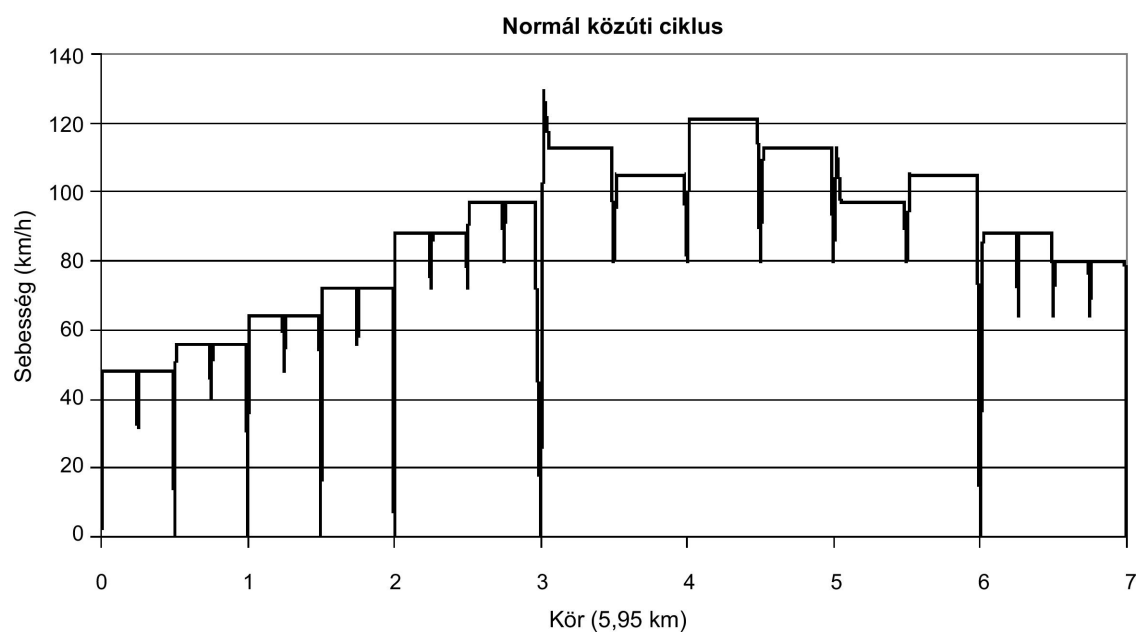
A ciklus egy 6 km-es pálya 7 köréből áll. Egy kör hossza változtatható, hogy megfeleljen a tartampróba-hoz használt pálya hosszának.

Normál közúti ciklus (SRC)

Kör	Leírás	Jellemző gyorsulás, m/s ²
1	(A motor indítása) üresjárat 10 másodpercig	0
1	Mérsékelt gyorsulás 48 km/h-ig	1,79
1	Normál menet 48 km/h sebességgel 1/4 körig	0
1	Mérsékelt lassulás 32 km/h-ig	- 2,23
1	Mérsékelt gyorsulás 48 km/h-ig	1,79
1	Normál menet 48 km/h sebességgel 1/4 körig	0
1	Mérsékelt lassulás leállásig	- 2,23
1	Üresjárat 5 másodpercig	0
1	Mérsékelt gyorsulás 56 km/h-ig	1,79
1	Normál menet 56 km/h sebességgel 1/4 körig	0
1	Mérsékelt lassulás 40 km/h-ig	- 2,23
1	Mérsékelt gyorsulás 56 km/h-ig	1,79
1	Normál menet 56 km/h sebességgel 1/4 körig	0
1	Mérsékelt lassulás leállásig	- 2,23
2	Üresjárat 10 másodpercig	0
2	Mérsékelt gyorsulás 64 km/h-ig	1,34
2	Normál menet 64 km/h sebességgel 1/4 körig	0
2	Mérsékelt lassulás 48 km/h-ig	- 2,23
2	Mérsékelt gyorsulás 64 km/h-ig	1,34
2	Normál menet 64 km/h sebességgel 1/4 körig	0
2	Mérsékelt lassulás leállásig	- 2,23
2	Üresjárat 5 másodpercig	0
2	Mérsékelt gyorsulás 72 km/h-ig	1,34
2	Normál menet 72 km/h sebességgel 1/4 körig	0
2	Mérsékelt lassulás 56 km/h-ig	- 2,23
2	Mérsékelt gyorsulás 72 km/h-ig	1,34
2	Normál menet 72 km/h sebességgel 1/4 körig	0
2	Mérsékelt lassulás leállásig	- 2,23
3	Üresjárat 10 másodpercig	0
3	Erős gyorsulás 88 km/h-ig	1,79
3	Normál menet 88 km/h sebességgel 1/4 körig	0
3	Mérsékelt lassulás 72 km/h-ig	- 2,23
3	Mérsékelt gyorsulás 88 km/h-ig	0,89

Kör	Leírás	Jellemző gyorsulás, m/s ²
3	Normál menet 88 km/h sebességgel 1/4 körig	0
3	Mérsékelt lassulás 72 km/h-ig	- 2,23
3	Mérsékelt gyorsulás 97 km/h-ig	0,89
3	Normál menet 97 km/h sebességgel 1/4 körig	0
3	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 2,23
3	Mérsékelt gyorsulás 97 km/h-ig	0,89
3	Normál menet 97 km/h sebességgel 1/4 körig	0
3	Mérsékelt lassulás leállásig	- 1,79
4	Üresjárat 10 másodpercig	0
4	Erős gyorsulás 129 km/h-ig	1,34
4	Kigurulás 113 km/h-ig	- 0,45
4	Normál menet 113 km/h sebességgel 1/2 körig	0
4	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 1,34
4	Mérsékelt gyorsulás 105 km/h-ig	0,89
4	Normál menet 105 km/h sebességgel 1/2 körig	0
4	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 1,34
5	Mérsékelt gyorsulás 121 km/h-ig	0,45
5	Normál menet 121 km/h sebességgel 1/2 körig	0
5	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 1,34
5	Gyenge gyorsulás 113 km/h-ig	0,45
5	Normál menet 113 km/h sebességgel 1/2 körig	0
5	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 1,34
6	Mérsékelt gyorsulás 113 km/h-ig	0,89
6	Kigurulás 97 km/h-ig	- 0,45
6	Normál menet 97 km/h sebességgel 1/2 körig	0
6	Mérsékelt lassulás 80 km/h-ig	- 1,79
6	Mérsékelt gyorsulás 104 km/h-ig	0,45
6	Normál menet 104 km/h sebességgel 1/2 körig	0
6	Mérsékelt lassulás leállásig	- 1,79
7	Üresjárat 45 másodpercig	0
7	Erős gyorsulás 88 km/h-ig	1,79
7	Normál menet 88 km/h sebességgel 1/4 körig	0
7	Mérsékelt lassulás 64 km/h-ig	- 2,23
7	Mérsékelt gyorsulás 88 km/h-ig	0,89
7	Normál menet 88 km/h sebességgel 1/4 körig	0
7	Mérsékelt lassulás 64 km/h-ig	- 2,23
7	Mérsékelt gyorsulás 80 km/h-ig	0,89
7	Normál menet 80 km/h sebességgel 1/4 körig	0
7	Mérsékelt lassulás 64 km/h-ig	- 2,23
7	Mérsékelt gyorsulás 80 km/h-ig	0,89
7	Normál menet 80 km/h sebességgel 1/4 körig	0
7	Mérsékelt lassulás leállásig	- 2,23

A normál közúti ciklus grafikusán a következő ábrán látható.



VIII. MELLÉKLET

AZ ÁTLAGOS KIBOCSÁTÁS ELLENŐRZÉSE KIS KÖRNYEZETI HŐMÉRSÉKLETEN

(6. TÍPUSÚ MÉRÉS)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a kis környezeti hőmérséklet (hideg időjárás) melletti átlagos kibocsátásokat ellenőrző 6. típusú mérés eljárását írja le.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A általános előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5.3.5.1.1.–5.3.5.3.2. szakaszában leírt előírások, az alább felsorolt kivételekkel.
- 2.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5.3.5.1.4. szakaszában a „szénhidrogének” hivatkozás „összes szénhidrogén” hivatkozásként értendő.
- 2.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 5.3.5.2. szakaszában hivatkozott határértékek a 715/2007/EK rendelet 1. mellékletének 3. táblázatában feltüntetett határértékeként értendők.

3. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 3.1. A műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 8. mellékletének 2.–6. szakaszában szereplő előírások és specifikációk, az alábbi pontokban felsorolt kivételekkel.
- 3.2. A ENSZ-EGB 83. sz. előírása 8. mellékletének 3.4.1. szakaszában a 10. melléklet 3. szakaszára való hivatkozás az e rendelet IX. mellékletének B. részére való hivatkozásként értendő.
- 3.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 8. mellékletének alábbi szakaszaiban a „szénhidrogének”-re való hivatkozások „összes szénhidrogén”-ként értendők.

2.4.1. szakasz

5.1.1. szakasz

IX. MELLÉKLET

A REFERENCIA-ÜZEMANYAGOK SPECIFIKÁCIÓI

A. REFERENCIA-ÜZEMANYAGOK

1. A szikragyújtású motorral felszerelt járművek vizsgálatához használandó referencia-üzemanyagok műszaki adatai

Típus: Benzin (E5)

Paraméter	Mérté- kegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám (RON)		95,0	—	EN 25164 prEN ISO 5164
Motoroktánszám (MON)		85,0	—	EN 25163 prEN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	743	756	EN ISO 3675 EN ISO 12185
Gőznyomás	kPa	56,0	60,0	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Víztartalom	térf.%		0,015	ASTM E 1064
Desztilláció:				
– frakció 70 °C-on	térf.%	24,0	44,0	EN-ISO 3405
– frakció 100 °C-on	térf.%	48,0	60,0	EN-ISO 3405
– frakció 150 °C-on	térf.%	82,0	90,0	EN-ISO 3405
– végforrpont	°C	190	210	EN-ISO 3405
Maradék	térf.%	—	2,0	EN-ISO 3405
Szénhidrogén-összetétel:				
– olefinek	térf.%	3,0	13,0	ASTM D 1319
– aromások	térf.%	29,0	35,0	ASTM D 1319
– benzol	térf.%	—	1,0	EN 12177
– telítettek	térf.%	Jegyzőkönyv		ASTM 1319
Szén/hidrogén arány		Jegyzőkönyv		
Szén/oxigén arány		Jegyzőkönyv		
Indukciós periódus ⁽²⁾	perc	480	—	EN-ISO 7536
Oxigéntartalom ⁽³⁾	tömeg%	Jegyzőkönyv		EN 1601
Gyantamaradék	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Kéntartalom ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Rézkorrózió		—	1. osztály	EN-ISO 2160
Ólomtartalom	mg/l	—	5	EN 237

Paraméter	Mérté- kegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer
		alsó	felső	
Foszfortartalom ⁽²⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽³⁾	térf.%	4,7	5,3	EN 1601 EN 13132

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valódi értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány feltételeit alkalmazzák, és a legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget, a felső és alsó határérték meghatározásához pedig a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget veszik figyelembe. E statisztikai okokból szükséges megoldástól függetlenül az üzemanyag gyártójának törekednie kell a nulla értékre ott, ahol a megadott legnagyobb érték 2R, és az átlagértékre a felső és alsó határértékek megadásakor. Ha nem egyértelmű, hogy egy üzemanyag megfelel-e a specifikáció követelményeinek, akkor ennek eldöntéséhez az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ Az üzemanyag tartalmazhat rendes körülmények között a finomítókban a benzin stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdeszaktivátorokat, de detergens/diszpergáló adalékokat és oldó olajokat nem szabad alkalmazni.

⁽³⁾ Az EN 15376 szabvány specifikációinak megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-üzemanyaghoz.

⁽⁴⁾ Meg kell adni az 1. típusú mérésekhez használt üzemanyag tényleges kéntartalmát.

⁽⁵⁾ Ehhez a referencia-üzemanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

Típus: Etanol (E85)

Paraméter	Mérté- kegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám (RON)		95,0	—	EN ISO 5164
Oktánszám (MON)		85,0	—	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	jegyzőkönyv		ISO 3675
Gőznyomás	kPa	40,0	60,0	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Kéntartalom ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oxidációs stabilitás	perc	360		EN ISO 7536
Gyantamaradék (oldószerrel kimosva)	mg/100 ml	—	5	EN-ISO 6246
Megjelenés Ezt környezeti hőmérsékleten, illetve 15 °C hőmérsékleten (amelyik nagyobb) kell meghatározni.		Áttetsző és világos, láthatóan mentes lebegő vagy lecsapódott szennyeződésektől		szemrevételezés
Etanol és nagyobb szénatomszámú alkoholok ⁽⁷⁾	térf.%	83	85	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Nagyobb szénatomszámú alkoholok (C3–C8)	térf.%	—	2,0	
Metanol	térf.%		0,5	
Benzin ⁽⁵⁾	térf.%	a többi		EN 228
Foszfor	mg/l	0,3 ⁽⁶⁾		ASTM D 3231
Víztartalom	térf.%		0,3	ASTM E 1064
Szervetlen kloridok	mg/l		1	ISO 6227
pHe		6,5	9,0	ASTM D 6423
Rézszalagos korrózió (3 óra 50 °C-on)	Osztályozás	1. osztály		EN ISO 2160
Savasság (ecetsavként – CH ₃ COOH)	tömeg% (mg/l)	—	0,005(40)	ASTM D 1613

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Szén/hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén/oxigén arány		jegyzőkönyv		

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valódi értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány feltételeit alkalmazzák, és a legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget, a felső és alsó határérték meghatározásához pedig a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget veszik figyelembe. E statisztikai okokból szükséges megoldástól függetlenül az üzemanyag gyártójának törekednie kell a nulla értékre ott, ahol a megadott legnagyobb érték 2R, és az átlagértékre a felső és alsó határértékek megadásakor. Ha nem egyértelmű, hogy egy üzemanyag megfelel-e a specifikáció követelményeinek, akkor ennek eldöntéséhez az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ Vita esetén a vita rendezésére és az eredményeknek a mérési módszer pontossága alapján való értelmezésére az EN ISO 4259 szabványban leírt eljárások alkalmazandók.

⁽³⁾ A kéntartalmat illető nemzeti viták esetében az EN 228 szabvány nemzeti mellékletében szereplő hivatkozáshoz hasonlóan az EN ISO 20846 szabványra, vagy az EN ISO 20884 szabványt kell alkalmazni.

⁽⁴⁾ Meg kell adni az 1. típusú mérésekhez használt üzemanyag tényleges kéntartalmát.

⁽⁵⁾ Az ólmozatlan benzin részaránya úgy határozható meg, mint 100 mínusz a víz és alkoholok százalékos részarányának összege.

⁽⁶⁾ Ehhez a referencia-üzemanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

⁽⁷⁾ Az EN 15376 szabvány specifikációinak megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-üzemanyaghoz.

Típus: PB-gáz

Paraméter	Mértékegység	A üzemanyag	B üzemanyag	Mérési módszer
Összetétel:				ISO 7941
C ₃ -tartalom	térf.%	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -tartalom	térf.%	a többi	a többi	
< C ₃ , > C ₄	térf.%	legfeljebb 2	legfeljebb 2	
Olefinék	térf.%	legfeljebb 12	legfeljebb 15	
Bepárlási maradék	mg/kg	legfeljebb 50	legfeljebb 50	prEN 15470
Víz 0 °C-on		mentes	mentes	prEN 15469
Összes kéntartalom	mg/kg	legfeljebb 10	legfeljebb 10	ASTM 6667
Hidrogén-szulfid		nincs	nincs	ISO 8819
Rézszalagos korrózió	Osztályozás	1. osztály	1. osztály	ISO 6251 ⁽¹⁾
Szag		jellegzetes	jellegzetes	
Motoroktánszám		legalább 89	legalább 89	EN 589, B. melléklet

⁽¹⁾ Előfordulhat, hogy ez a módszer nem határozza meg pontosan a korrodáló anyagok jelenlétét, ha a minta korróziógátló vagy más olyan vegyületeket tartalmaz, amelyek csökkentik a minta korrodáló hatását a rézszalagra. Ezért az ilyen vegyületek felhasználása tilos, ha az kizárólag a mérés befolyásolása céljából történne.

Típus: Földgáz/biométán

Jellemzők	Mértékegység	Alap	Határértékek		Mérési módszer
			alsó	felső	
G20 referencia-üzemanyag					
Összetétel:					
Metán	mól%	100	99	100	ISO 6974
A többi ⁽¹⁾	mól%	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mól%				ISO 6974
Kéntartalom	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326–5
Wobbe-index (nettó)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	
G25 referencia-üzemanyag					
Összetétel:					
Metán	mól%	86	84	88	ISO 6974

Jellemzők	Mértékegység	Alap	Határértékek		Mérési módszer
			alsó	felső	
A többi ⁽¹⁾	mól%	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mól%	14	12	16	ISO 6974
Kéntartalom	mg/m ³ ⁽²⁾	—	—	10	ISO 6326–5
Wobbe-index (nettó)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Inert gázok (N₂-től eltérő) + C₂ + C₂₊

⁽²⁾ Az értéket 293,2 K (20 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson kell meghatározni.

⁽³⁾ Az értéket 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson kell meghatározni.

2. A kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek vizsgálatához használandó referencia-üzemanyagok műszaki adatai

Típus: Dízel (B5)

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer
		alsó	felső	
Cetánszám ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Desztilláció:				
– 50 %-os frakció	°C	245	—	EN-ISO 3405
– 95 %-os frakció	°C	345	350	EN-ISO 3405
– végforrpont	°C	—	370	EN-ISO 3405
Lobbanáspont	°C	55	—	EN 22719
Hidegszűrhetőségi határhőmérséklet	°C	—	– 5	EN 116
Viszkozitás 40 °C-on	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Többgyűrűs aromás szénhidrogének	tömeg%	2,0	6,0	EN 12916
Kéntartalom ⁽³⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846/EN ISO 20884
Rézkorrozó		—	1. osztály	EN-ISO 2160
Conradson-szám (10 % DR)	tömeg%	—	0,2	EN-ISO 10370
Hamutartalom	tömeg%	—	0,01	EN-ISO 6245
Vízartalom	tömeg%	—	0,02	EN-ISO 12937
Közömbösítési szám (erős sav)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Oxidációs stabilitás ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Kenőképeség (HFRR, kopáskontúr átmérője 60 °C-on)	µm	—	400	EN ISO 12156
Oxidációs stabilitás 110 °C-on ⁽⁴⁾ ⁽⁶⁾	óra	20,0		EN 14112
Zsírsvav-metil-észter (FAME) ⁽⁵⁾	térf.%	4,5	5,5	EN 14078

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valódi értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány feltételeit alkalmazzák, és a legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget, a felső és alsó határérték meghatározásához pedig a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget veszik figyelembe. E statisztikai okokból szükséges megoldástól függetlenül az üzemanyag gyártójának törekednie kell a nulla értékre ott, ahol a megadott legnagyobb érték 2R, és az átlagértékre a felső és alsó határértékek megadásakor. Ha nem egyértelmű, hogy egy üzemanyag megfelel-e a specifikáció követelményeinek, akkor ennek eldöntéséhez az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ A cetánszám tartománya nincs összhangban azzal a követelménnyel, hogy a tartomány legalább 4R legyen. Az üzemanyag szállítója és felhasználója közötti viták esetén azonban az ISO 4259 előírásait lehet használni az ilyen viták megoldására, feltéve hogy egyszeri meghatározások helyett inkább annyi ismételt mérést végeznek, amennyi elegendő a szükséges pontosság eléréséhez.

⁽³⁾ Meg kell adni az 1. típusú mérésekhez használt üzemanyag tényleges kéntartalmát.

⁽⁴⁾ Az oxidációs stabilitás ellenőrzése mellett is szükséges lehet az eltarthatóság korlátozása. Ki kell kérni a szállító tanácsát a tárolási körülményekre és az eltarthatóságra vonatkozóan.

⁽⁵⁾ A zsírsvav-metil-észter (FAME) részarányának meg kell felelnie az EN 14214 szabvány specifikációjának.

⁽⁶⁾ Az oxidációs stabilitás az EN-ISO 12205 vagy EN 14112 szabvány szerint igazolható. Ezt az előírást felül kell vizsgálni az oxidációs stabilitásnak és a mérési határértékeknek a CEN/TC19 bizottság által végzendő értékelései alapján.

B. AZ ÁTLAGOS KIBOCSÁTÁSOK KIS KÖRNYEZETI HŐMÉRSÉKLETEN TÖRTÉNŐ MÉRÉSÉHEZ (6. TÍPUSÚ MÉRÉS) HASZNÁLANDÓ REFERENCIA-ÜZEMANYAGOK

Típus: Benzin (E5)

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Mérési módszer
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám (RON)		95,0	—	EN 25164 prEN ISO 5164
Oktánszám (MON)		85,0	—	EN 25163 prEN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	743	756	ISO 3675 EN ISO 12185
Gőznyomás	kPa	56,0	95,0	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Víztartalom	térf.%		0,015	ASTM E 1064
Desztilláció:				
– 70 °C-os frakció	térf.%	24,0	44,0	EN-ISO 3405
– 100 °C-os frakció	térf.%	50,0	60,0	EN-ISO 3405
– 150 °C-os frakció	térf.%	82,0	90,0	EN-ISO 3405
– végforrpont	°C	190	210	EN-ISO 3405
Maradék	térf.%	—	2,0	EN-ISO 3405
Szénhidrogén-elemzés:				
– olefinek	térf.%	3,0	13,0	ASTM D 1319
– aromás vegyületek	térf.%	29,0	35,0	ASTM D 1319
– benzol	térf.%	—	1,0	EN 12177
– telített szénhidrogének	térf.%	jegyzőkönyv		ASTM D 1319
Szén/hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén/oxigén arány		jegyzőkönyv		
Indukciós periódus ⁽²⁾	perc	480	—	EN-ISO 7536
Oxigéntartalom ⁽³⁾	tömeg%	jegyzőkönyv		EN 1601
Gyantamaradék	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Kéntartalom ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Rézkorrozó		—	1. osztály	EN-ISO 2160
Ólomtartalom	mg/l	—	5	EN 237
Foszfortartalom ⁽⁵⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽³⁾	térf.%	4,7	5,3	EN 1601 EN 13132

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valódi értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány feltételeit alkalmazzák, és a legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget, a felső és alsó határérték meghatározásához pedig a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget veszik figyelembe. E statisztikai okokból szükséges megoldástól függetlenül az üzemanyag gyártójának törekednie kell a nulla értékre ott, ahol a megadott legnagyobb érték 2R, és az átlagértékre a felső és alsó határértékek megadásakor. Ha nem egyértelmű, hogy egy üzemanyag megfelel-e a specifikáció követelményeinek, akkor ennek eldöntéséhez az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ Az üzemanyag tartalmazhat rendes körülmények között a finomítóban a benzin stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdetaktivátorokat, de detergens/diszpergáló adalékokat és oldó olajokat nem szabad alkalmazni.

⁽³⁾ Az EN 15376 szabvány specifikációinak megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-üzemanyaghoz.

⁽⁴⁾ Meg kell adni a 6. típusú mérésekhez használt üzemanyag tényleges kéntartalmát.

⁽⁵⁾ Ehhez a referencia-üzemanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

Típus: Etanol (E75)

A referencia-üzemanyag specifikációját el kell készíteni a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (6) bekezdésében említett időpontok előtt.

X. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁSMÉRÉSI ELJÁRÁS HIBRIDHAJTÁSÚ ELEKTROMOS JÁRMŰVEKHEZ (HEV)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet meghatározza a hibridhajtású elektromos járművek típusjövahagyására vonatkozó kiegészítő egyedi rendelkezéseket.

2. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 14. mellékletében szereplő előírások és specifikációk, az alábbi pontban leírt kivételekkel.
- 2.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 14. melléklete 3.1.2.6., 3.1.3.5., 3.2.2.7. és 3.2.3.5. szakaszában az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás az Euro 5 alá tartozó járművek esetében a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozásként, az Euro 6 alá tartozó járművek esetében pedig a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
-

XI. MELLÉKLET

FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKA (OBD) GÉPJÁRMŰVEKHEZ

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a gépjárművekből származó kibocsátások csökkentésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai rendszerekre vonatkozó működési szempontokat írja le.

2. ELŐÍRÁSOK ÉS TESZTEK

- 2.1. A fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó előírások és tesztek ugyanazok, mint amelyeket az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3. szakasza ismertet. A következő pontok a fenti előírások alóli kivételeket, illetve kiegészítő előírásokat írnak le.

- 2.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.1. és 3.3.1. szakaszában említett tartóssági vizsgálati távolság az e rendelet VII. mellékletének előírásaira való hivatkozásként értendő.

- 2.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.2. szakaszában ismertetett küszöbértékek az alábbi táblázatokra való hivatkozásként értendők.

- 2.3.1. A következő táblázat a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. táblázatában megadott kibocsátási határértékek alapján típusjóváhagyást kapott járművekre vonatkozó diagnosztikai küszöbértékeket tartalmazza.

Euro 5 diagnosztikai küszöbértékek

Kategória	Osztály	Referenciatömeg (RW) (kg)	Szén-monoxid tömege		Metántól külön- böző szénhidro- gének tömege		Nitrogénoxidok tömege		Részecskék tömege	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(CI) (mg/km)
M	—	összes	1 900	1 900	250	320	300	540	50	50
N ₁ ⁽³⁾	I.	RW ≤ 1 305	1 900	1 900	250	320	300	540	50	50
	II.	1 305 < RW ≤ 1 760	3 400	2 400	330	360	375	705	50	50
	III.	1 760 < RW	4 300	2 800	400	400	410	840	50	50
N ₂	—	összes	4 300	2 800	400	400	410	840	50	50

Magyarázatok: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

⁽¹⁾ A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-előírások csak a közvetlen injektálású motorokra vonatkoznak.

⁽²⁾ A 17. cikkben előírt időpontokig a részecskék tömegére előírt 80 mg/km-es küszöbérték csak az 1 760 kg-nál nagyobb referenciatömegű M és N kategóriájú járművekre vonatkozik.

⁽³⁾ Tartalmazza a 715/2007/EK rendelet fogalommeghatározása értelmében vett „speciális szociális igényeket” kielégítő M₁ kategóriájú járműveket is.

- 2.3.2. A következő táblázat a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott Euro 6 kibocsátási határértékeknek megfelelő, és a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott időpontok előtt típusjóváhagyást kapott kompressziós gyújtású járművekre vonatkozó diagnosztikai küszöbértékeket tartalmazza. E küszöbértékek alkalmazása a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében említett időpontokkal megszűnik a nyilvántartásba veendő, értékesítendő és üzembe helyezendő új járművekre.

Átmeneti Euro 6 diagnosztikai küszöbértékek

Kategória	Osztály	Referenciatömeg (RW) (kg)	Szén-monoxid tömege	Metántól külön- böző szénhidro- gének tömege	Nitrogénoxidok tömege	Részecskék tömege
			(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(PM) (mg/km)
			CI	CI	CI	CI
M	—	összes	1 900	320	240	50
N ₁	I.	RW ≤ 1 305	1 900	320	240	50
	II.	1 305 < RW ≤ 1 760	2 400	360	315	50
	III.	1 760 < RW	2 800	400	375	50
N ₂	—	összes	2 800	400	375	50

Magyarázat: CI = kompressziós gyújtás

- 2.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.2.1. szakaszában előírt rendelkezéseken túl a gyártó az alábbi feltételek mellett is ideiglenesen letilthatja a fedélzeti diagnosztikai rendszert:

- rugalmas üzemanyag-felhasználású vagy egyfajta/kétfajta üzemanyaggal működő gázüzemű járművek esetében a tankolás után 1 percig, hogy a motorvezérlő felismerhesse az üzemanyag minőségét és összetételét,
- kétfajta üzemanyaggal működő járművek esetében az üzemanyag átkapcsolása után 5 másodpercig, a motorparaméterek átállítása céljából.

A gyártó eltérhet ezektől az időkeretektől, ha megalapozott műszaki érvekkel igazolni tudja, hogy az üzemanyag-adagoló rendszer tankolás vagy üzemanyag-átkapcsolás után hosszabb időt igényel a stabilizálódáshoz. Mindenesre a fedélzeti diagnosztikai rendszernek a lehető leghamarabb vissza kell állnia engedélyezett állapotba azután, hogy megtörtént az üzemanyag minőségének és összetételének felismerése, illetve a motorparaméterek átállítása.

- 2.5. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.3.1. szakasza helyébe az alábbi rendelkezés lép:

A fedélzeti diagnosztikai rendszernek ellenőriznie kell a katalizátor hatékonyságának csökkenését az összes szénhidrogén és az NO_x kibocsátása tekintetében. A gyártó választhatja azt, hogy az ellenőrzés csak az első katalizátorra, vagy az első és az utána következő katalizátor(ok) együttesére terjedjen ki. Minden ellenőrzött katalizátort vagy katalizátorkombinációt hibás működésűnek kell tekinteni, ha a kibocsátások meghaladják ez e melléklet 2.3. pontjában a metántól különböző szénhidrogénekre vagy az NO_x-re megadott küszöbértékeket. A katalizátoros átalakító hatékonyságának az összes szénhidrogén és az NO_x kibocsátása tekintetében történő csökkenésének ellenőrzésére vonatkozó előírás azonban csak a 17. cikkben meghatározott időponttól alkalmazandó.

- Az ENSZ-EGB 83. előírása 11. mellékletének 3.3.3.3. szakasza azt jelenti, hogy a katalizátoros átalakító működési hibáinak az e melléklet előírásai szerinti ellenőrzésére beszerelt és használt összes oxigénérzékelő funkciócsökkenését ellenőrizni kell.
- Az ENSZ-EGB 83. előírása 11. mellékletének 3.3.3. szakaszában foglalt előírásokon túl a közvetlen injektálásos szikragyújtású motorok esetében minden olyan működési hibát is ellenőrizni kell, amely az e melléklet 2.3. pontjában a részecskékre megadott küszöbértékeket meghaladó kibocsátásokhoz vezethet, és amelyet e melléklet előírásai szerint a kompressziós gyújtású motorok esetében ellenőrizni kell.
- Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.4. szakaszában előírt rendelkezéseken túl ellenőrizni kell a kipufogógáz-visszavezető rendszer hatékonyságának csökkenését és működési hibáit is.
- Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.4. szakaszában előírt rendelkezéseken túl ellenőrizni kell a reagenst használó NO_x-utókezelő rendszer, valamint a reagensadagoló alrendszer hatékonyságának csökkenését és működési hibáit is.
- Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.4. szakaszában előírt rendelkezéseken túl ellenőrizni kell a reagens nélküli NO_x-utókezelő rendszer hatékonyságának csökkenését és működési hibáit is.

- 2.11. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 6.3.2. szakaszában előírt rendelkezéseken túl a gyártónak igazolnia kell, hogy a jóváhagyási vizsgálat során a fedélzeti diagnosztikai rendszer észleli a kipufogógáz-utókezelő áramának és a hűtőjének rendellenességeit is.
- 2.12. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.4.1.2. szakaszában a „szénhidrogének”-re való hivatkozások „metántól különböző szénhidrogének”-ként értendők.
- 2.13. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 6.5.1.3. szakaszában előírt rendelkezéseken túl a fedélzeti diagnosztika használat közbeni működésére vonatkozó, e melléklet 1. függelékének 3.6. pontja szerint tárolandó összes adatnak elérhetőnek kell lennie az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.5.3. szakaszában megadott specifikációk szerinti szabványosított adatkapcsolat soros adatportján keresztül.
3. A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI RENDSZEREK HIÁNYOSSÁGÁRA VONATKOZÓ KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK
- 3.1. A 6. cikk (2) bekezdése szerinti, hiányosságot vagy hiányosságokat mutató jármű típusjóváhagyására irányuló kérelem elbírálásakor a jóváhagyó hatóság meghatározza, hogy az e melléklet előírásainak való megfelelés megvalósíthatatlan vagy ésszerűtlen lenne-e.
- 3.2. A jóváhagyó hatóság figyelembe veszi a gyártótól származó olyan adatokat, amelyek részletesen ismertetik az olyan tényezőket, mint például – a teljesség igénye nélkül – műszaki megvalósíthatóság, átfutási idő és gyártási ciklusok (ideértve egy adott tervezésű motor vagy jármű bevezetését és kivezetését és az átdolgozott számítógépes programokat), annak mértékét, hogy az ennek eredményeképpen megvalósuló fedélzeti diagnosztikai rendszer mennyire fog megfelelni e rendelet követelményeinek, és hogy a gyártó megfelelően törekedett-e e rendelet betartására.
- 3.3. A jóváhagyó hatóság nem fogad el hiányossággal kapcsolatos kérelmet, ha valamely előírt diagnosztikai ellenőrző rutin teljesen hiányzik.
- 3.4. A jóváhagyó hatóság nem fogad el hiányossággal kapcsolatos kérelmet olyan rendszerre, amely nem veszi figyelembe a 2.3. pontban megadott diagnosztikai küszöbértékeket.
- 3.5. A hiányosságok azonosítása során a szikragyújtású motorok esetében elsőként az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.3.1., 3.3.3.2. és 3.3.3.3. szakasza tekintetében fennálló hiányosságokat, kompressziós gyújtású motorok esetében pedig az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.4.1, 3.3.4.2. és 3.3.4.3. szakasza tekintetében fennálló hiányosságokat kell azonosítani.
- 3.6. A típusjóváhagyás előtt vagy a típusjóváhagyáskor nem engedélyezhető hiányosság a 6.5. pont előírásai tekintetében, kivéve az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.5.3.4. szakaszát.
- 3.6. **A hiányosság fennállásának időtartama**
- 3.6.1. A hiányosság a járműtípus típusjóváhagyásától számítva két évig maradhat fenn, kivéve ha megfelelően igazolható, hogy a jármű nagy mértékű fizikai módosítása és két évnél hosszabb átfutási idő lenne szükséges ahhoz, hogy a hiányosságot megszüntessék. Ilyen esetben a hiányosság legfeljebb három éven keresztül fennmaradhat.
- 3.6.2. A gyártó kérheti, hogy a jóváhagyó hatóság visszamenőleg engedélyezzen egy hiányosságot, ha ezt a hiányosságot az eredeti típusjóváhagyás megadása után fedezték fel. Ebben az esetben a hiányosság a jóváhagyó hatóság értesítésének időpontjától számítva két évig tartható fenn, kivéve ha megfelelően igazolható, hogy a jármű nagy mértékű fizikai módosítása és két évnél hosszabb átfutási idő lenne szükséges ahhoz, hogy a hiányosságot megszüntessék. Ilyen esetben a hiányosság legfeljebb három éven keresztül fennmaradhat.
- 3.7. A hiányosságot engedélyező hatóságnak a 6. cikk (2) bekezdése szerint értesítést kell adnia erről a döntéséről.
4. HOZZÁFÉRÉS A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI RENDSZERRE VONATKOZÓ INFORMÁCIÓKHOZ
- 4.1. A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó információk elérhetőségére vonatkozó előírásokat az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 5. szakasza állapítja meg. Az ezen előírások alóli kivételeket a következők pontok írják le:
- 4.2. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 2. mellékletének 1. függelékére való hivatkozások az e rendelet I. mellékletének 5. függelékére való hivatkozásokként értendők.
- 4.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 1. mellékletének 4.2.11.2.7.6. szakaszára való hivatkozások az e rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.12.2.7.6. pontjára való hivatkozásokként értendők.

- 4.4. A „szerződő felek”-re való hivatkozások a „tagállamok”-ra való hivatkozásokként értendők.
- 4.5. A 83. sz. előírás alapján megadott jóváhagyásra való hivatkozások az e rendelet és a 70/220/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ alapján megadott típusjóváhagyásokra való hivatkozásokként értendők.
- 4.6. Az ENSZ-EGB-típusjóváhagyás EK-típusjóváhagyásként értendő.
-

⁽¹⁾ HL L 76., 1971.4.6., 1. o.

1. függelék

A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI RENDSZEREK MŰKÖDÉSI SZEMPONTJAI

1. BEVEZETÉS

- 1.1. E függelék az e melléklet 2. pontja szerinti vizsgálati eljárást írja le.

2. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 1. függelékében szereplő előírások és specifikációk, az alábbi pontokban leírt kivételekkel, illetve kiegészítő előírásokkal.
- 2.2. A ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.2. szakaszában a diagnosztikai küszöbértékekre való hivatkozások az e melléklet 2.3. pontjában megadott határértékekre való hivatkozásokként értendők.
- 2.3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 3.2. szakaszában ismertetett referencia-üzemanyagok az e rendelet IX. mellékletében ismertetett megfelelő referencia-üzemanyag specifikációira való hivatkozásként értendő.
- 2.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.5.1.4. szakaszában a 11. mellékletre való hivatkozás az e rendelet XI. mellékletére való hivatkozásként értendő.
- 2.5. A 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában szereplő Euro 6 határértékek alapján jóváhagyott járművek esetében az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.5.3.1. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„A kibocsátásellenőrző diagnosztika esetében fedélzeti-külső kommunikációs kapcsolatra a következő szabvány alkalmazandó:

„ISO 15765-4 „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózaton (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei. 2005. január 10.”

3. HASZNÁLAT KÖZBENI MŰKÖDÉS

3.1. Általános előírások

- 3.1.1. A fedélzeti diagnosztikai rendszer minden ellenőrző rutinjának legalább egyszer le kell futnia egy olyan menetciklusban, amelyben fennállnak a 3.2. pontban leírt ellenőrzési feltételek. A gyártó egyik ellenőrző rutinnál sem használhatja ellenőrzési feltételként az ellenőrzési gyakoriság számított arányát (vagy annak bármely elemét) vagy bármilyen más adatát.
- 3.1.2. Az 5. cikk (3) bekezdésében említett fedélzeti diagnosztikai rendszer egy adott M ellenőrzési rutinjának a használat közbeni működési aránya (IUPR) a következő:

$$IUPR_M = \text{számláló}_M / \text{nevező}_M$$

- 3.1.3. A tört számlálójának és nevezőjének összehasonlítása mutatja, hogy egy adott ellenőrző rutin a jármű működéséhez képest milyen gyakran lép működésbe. Annak biztosítása érdekében, hogy az összes gyártó ugyanolyan módon kövesse nyomon az IUPR_M-et, az alábbiak részletes előírásokat tartalmaznak e számlálók meghatározására és növelésére.
- 3.1.4. Ha e melléklet előírásai szerint a jármű rendelkezik egy adott M ellenőrző rutinnal, akkor az IUPR_M-nek legalább a következő minimumértékeket kell felvennie:
- 0,260 a másodlagos levegőrendszert ellenőrző rutin és más hidegindítással kapcsolatos rutinok esetében,
 - 0,520 a párolgási kibocsátás kifúvatásellenőrző rutinjai esetében,
 - 0,336 az összes többi ellenőrző rutin esetében.

- 3.1.5. A 3.1.4. pont előírásait a járműveknek legalább 160 000 kilométer-teljesítményre teljesíteniük kell. A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében említett időpontok előtt típusjóvá hagyást kapott, nyilvántartásba vett, értékesített vagy üzembe helyezett járművekre azonban az IUPR_M-nek az összes M ellenőrző rutin esetében legalább 0,1 értéket kell felvennie.
- 3.1.6. E pont előírásai teljesítettnek tekintendők egy adott M ellenőrző rutin esetében, ha egy adott naptári évben gyártott, a fedélzeti diagnosztika szerint egy adott járműcsaládba tartozó összes járműre érvényesek az alábbi statisztikák:
- az átlag IUPR_M egyenlő az ellenőrző rutinra vonatkozó minimumértékkel, vagy nagyobb,
 - az összes jármű több mint 50 %-ánál az IUPR_M egyenlő az ellenőrző rutinra vonatkozó minimumértékkel, vagy nagyobb,
- 3.1.7. A gyártónak igazolnia kell a jóváhagyó hatóság, és kérésre a Bizottság felé, hogy ezek a statisztikák egy adott naptári évben gyártott járművekre, az e függelék 3.6. pontja szerint a fedélzeti diagnosztikai rendszerbe tartozó összes ellenőrző rutin tekintetében teljesülnek, legkésőbb a naptári év végétől számított 18 hónapon belül. Ehhez elismert statisztikai elveken és megbízhatósági szinteken alapuló statisztikai próbát kell használni.
- 3.1.8. Az e pontban előírt igazolás céljára a gyártó egy fedélzeti diagnosztika szerinti járműcsaládon belül csoportokat alakíthat ki járművekből, a naptári év helyett bármely egymást követő, de át nem fedő 12 hónapos időszak alapján. A vizsgálandó járművek mintájának összeállításakor legalább a II. melléklet 1. függelékének 2. pontjában előírt kritériumokat kell alkalmazni. A vizsgálandó járművek teljes mintájára a gyártónak a jóváhagyó hatóság számára meg kell adnia a fedélzeti diagnosztikai rendszer által az e függelék 3.6. pontja szerint kiadandó összes, a használat közbeni működésre vonatkozó diagnosztikai adatot. Kérésre a jóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság ezeket az adatokat és a statisztikai értékelés eredményét a Bizottság és más jóváhagyó hatóságok rendelkezésére bocsátja.
- 3.1.9. Hatóságok és ezek megbízottja további vizsgálatokat végezhetnek a járműveken vagy összegyűjthetik a járművek által regisztrált megfelelő adatokat az e melléklet előírásai betartása ellenőrzésének céljából.
- 3.2. **Számláló_M**
- 3.2.1. Egy adott ellenőrző rutin törtbeli számlálója egy olyan számláló, amely méri, hogy egy jármű hányszor működött úgy, hogy fennállt az összes olyan ellenőrzési feltétel, amely szükséges ahhoz, hogy az adott ellenőrző rutin működési hibát észleljen a járművezető figyelmeztetése céljából, ahogy ezeket a gyártó alkalmazta. Menetciklusonként a számláló csak legfeljebb egyszer növekedhet, kivéve ha megalapozott műszaki érv támasztja alá ennek ellenkezőjét.
- 3.3. **Nevező_M**
- 3.3.1. A nevező célja, hogy számolja a jármű meneteseményeinek számát, figyelembe véve egy adott ellenőrzési rutin speciális feltételeit. A nevezőnek menetciklusonként legalább egyszer növekednie kell, ha e menetciklusban ilyen feltételek teljesülnek és az általános nevező a 3.5. pontban leírtak szerint növekszik, kivéve ha a nevező e függelék 3.7. pontja szerint le van tiltva.
- 3.3.2. A 3.3.1 pont előírásain túl:
- A másodlagos levegőrendszer ellenőrző rutinjának nevezője (nevezői) megnövekszik (megnövekednek), ha a másodlagos levegőrendszer bekapcsoló vezérlőjele legalább 10 másodpercig fennáll. E bekapcsoló vezérlőjel fennállási idejének meghatározásához a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem számíthatja be azt az időt, ami alatt a másodlagos levegőrendszer levegőbeadása kizárólag az ellenőrzés céljára történik.
 - A csak hideg indítás alatt működő rendszerek ellenőrző rutinjainak nevezői megnövekednek, ha a komponens vagy stratégia bekapcsoló vezérlőjele legalább 10 másodpercig fennáll.
 - Az állítható szelepvezérlés és/vagy a vezérlőrendszerek ellenőrző rutinjainak nevezői megnövekednek, ha a komponens bekapcsoló vezérlőjelet kapott (például „bekapcsolás”, „nyitás”, „zárás”, „lezárás” stb.) a menetciklus alatt kettő vagy több alkalommal vagy legalább 10 másodpercen keresztül (amelyik hamarabb bekövetkezik).
 - Az összes következő ellenőrző rutinnál a nevező(k)nek eggyel kell növekedni, ha az e pont előírásainak teljesülése mellett legalább egy menetciklusban, a jármű összesítetten legalább 800 km-t tett meg azóta, hogy a nevező értéke a legutóbb megnőtt.
 - oxidációs katalizátor (dízel)
 - részecskeszűrő (dízel)

- 3.3.3. Hibridhajtású járműveknél, az alternatív motorindítási rendszert vagy stratégiákat (például beépített indítómotor és generátorok) alkalmazó járműveknél, vagy alternatív üzemanyagot használó járműveknél (például csak egyfajta üzemanyagot, kétfajta üzemanyagot vagy két külön üzemanyagot használó alkalmazások) a gyártó kérheti a jóváhagyó hatóság jóváhagyását az e pontban a nevező megnövelésére megadottakhoz képest alternatív kritériumok használatára. A jóváhagyó hatóság általában nem hagy jóvá alternatív kritériumokat olyan járművekre, amelyek motorleállítást csak üresjáratban vagy álló járműnél, vagy ezekhez közeli állapotokban alkalmaznak. A jóváhagyó hatóság által az alternatív kritériumokra adott jóváhagyásnak azon kell alapulnia, hogy az alternatív kritériumok ugyanolyan jól meghatározzák a járműműködés mértékét a hagyományos járműműködés mértékéhez képest, mint az e pontban ismertetett kritériumok.

3.4. A gyújtási ciklusok számlálója

- 3.4.1. A gyújtási ciklusok számlálója a járműben lejátszódott gyújtási ciklusok számát mutatja. A gyújtási ciklusok számlálója menetciklusonként legfeljebb egyszer növekedhet.

3.5. Általános nevező

- 3.5.1. Az általános nevező egy olyan számláló, amely azt méri, hogy a jármű hányszor működött. Ennek 10 másodpercen belül növekednie kell akkor és csak akkor, ha a következő kritériumok egy egyszeri menetciklusban teljesülnek:

- a motor indulása óta eltelt összesített idő legalább 600 másodperc, 2 440 m-nél kisebb tengerszint feletti magasságon és legalább -7°C környezeti hőmérsékleten,
- a jármű legalább 40 km/h sebességgel történő haladásának összesített ideje legalább 300 másodperc, 2 440 m-nél kisebb tengerszint feletti magasságon és legalább -7°C környezeti hőmérsékleten,
- a jármű folyamatos működése üresjáratban (azaz a vezető teljesen felengedte a gázpedált és a jármű sebessége legfeljebb 1,6 km/h) legalább 30 másodperc, 2 440 m-nél kisebb tengerszint feletti magasságon és legalább -7°C környezeti hőmérsékleten.

3.6. A számlálók értékének kiadása és növelése

- 3.6.1. A fedélzeti diagnosztikai rendszernek az ISO 15031–5 szabvány specifikációi szerint ki kell adnia a gyújtási ciklusok számlálójának és az általános nevezőnek az értékét, valamint külön-külön a következő ellenőrző rutinok számlálóinak és nevezőinek értékét, ha e melléklet előírja azok meglétét a járműben.

- katalizátorok (mindegyik telepről külön kell adatot kiadni),
- oxigén-/kipufogógáz-érzékelők, ideértve a másodlagos oxigénérzékelőket is (minden érzékelőről külön kell adatot kiadni),
- párolgási kibocsátásokat csökkentő rendszer,
- kipufogógáz-visszavezető rendszer,
- állítható szelepvezérlő rendszer,
- másodlagos levegőrendszer,
- részecskeszűrő,
- NO_x -utókezelő rendszer (például NO_x -abszorber, NO_x -reagens/katalizátor rendszer),
- feltöltőnyomást szabályozó rendszer.

- 3.6.2. Olyan konkrét komponensek vagy rendszerek esetében, melyekhez több olyan ellenőrző rutin is van, amelyek adatait e pont szerint ki kell adni (például az 1. oxigénérzékelő-telepnek lehet több ellenőrző rutinja az érzékelők válaszára vagy az érzékelők más jellemzőjére), a fedélzeti diagnosztikai rendszernek külön követnie kell az egyes ellenőrző rutinok számlálóit és nevezőit, és csak azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének értékét kell kiadnia, amelyeknek a legkisebb a számaránya. Ha kettő vagy több ellenőrző rutinnak azonosak a számarányai, akkor a fedélzeti diagnosztikai rendszernek azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének az értékét kell kiadnia az adott komponensre, amelyeknek a legnagyobb a nevezője.

- 3.6.3. Növeléskor minden számlálónak egy egésszel kell növekednie.

- 3.6.4. Mindegyik számlálónál a legkisebb értéknek 0-nak kell lennie, a legnagyobb érték pedig nem lehet kisebb 65 535-nél, figyelembe véve a fedélzeti diagnosztika szabványosított adattárolására és az adatok kiadására vonatkozó más előírásokat is.
- 3.6.5. Ha egy adott ellenőrző rutin számlálója vagy nevezője eléri a legnagyobb értékét, akkor az ellenőrző rutin mindkét számlálóját osztani kell kettővel a 3.2. és 3.3. pont szerinti következő növelés előtt. Ha a gyújtási ciklusok számlálója vagy az általános nevező eléri a legnagyobb értékét, akkor az illető számlálót a 3.4., illetve a 3.5. pont szerinti következő növeléskor le kell nullázni.
- 3.6.6. Az egyes számlálók csak akkor nullázhatók le, ha nem felejtő memória visszaállítása történik (például átprogramozás stb.), vagy – ha a számokat a diagnosztikai memória (KAM) tárolja – akkor, amikor a KAM kiesik a vezérlő modul áramellátásának megszakadása miatt (például az akkumulátor lekötése stb.).
- 3.6.7. A gyártónak intézkedéseket kell tennie, annak biztosítására, hogy a számláló és a nevező értékeit ne lehessen visszaállítani vagy módosítani, kivéve ha azt e pont kifejezetten előírja.

3.7. A számlálók, nevezők és az általános nevező letiltása

- 3.7.1. Olyan működési hiba észlelésétől számított 10 másodpercen belül, amely letilt egy, az e mellékletben meghatározott ellenőrzési feltételek teljesítéséhez szükséges ellenőrző rutint (azaz függő vagy megerősített kód elmentése), a fedélzeti diagnosztikai rendszernek le kell tiltania az összes letiltott ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének további növelését. Ha a rendszer már nem észleli a működési hibát (azaz a függő kód automatikusan törlődött, vagy kiolvasóval törölve lett), az összes megfelelő számláló és nevező növelésének 10 másodpercen belül folytatódnia kell.
- 3.7.2. Olyan mellékhajtás elindulásától számított 10 másodpercen belül, amely letilt egy, az e mellékletben meghatározott ellenőrzési feltételek teljesítéséhez szükséges ellenőrző rutint, a fedélzeti diagnosztikai rendszernek le kell tiltania az összes letiltott ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének további növelését. Amikor a mellékhajtás működése megszűnik, az összes megfelelő számláló és nevező növelésének 10 másodpercen belül folytatódnia kell.
- 3.7.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszernek 10 másodpercen belül le kell tiltania egy adott ellenőrző rutin számlálójának és nevezőjének további növelését, ha az adott ellenőrző rutin nevezőjét meghatározó kritériumok (azaz a jármű sebessége, környezeti hőmérséklet, tengerszint feletti magasság, üresjáratú működés, a motor hideg indítása, vagy a működés ideje) meghatározására használt komponens működési hibáját észlelte és elmentette a megfelelő függő hibakódot. Ha a működési hiba már nem áll fenn (például a függő kód automatikusan törlődött, vagy kiolvasóval törölve lett), a számláló és nevező növelésének 10 másodpercen belül folytatódnia kell.
- 3.7.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszernek 10 másodpercen belül le kell tiltania az általános nevező további növelését, ha a 3.5 pontban megadott kritériumok (azaz a jármű sebessége, környezeti hőmérséklet, tengerszint feletti magasság, üresjáratú működés vagy a működés ideje) teljesülésének meghatározására használt komponens működési hibáját észlelte és elmentette a megfelelő függő hibakódot. Az általános nevező növelése semmilyen más esetben nem tiltható le. Ha a működési hiba már nem áll fenn (például a függő kód automatikusan törlődött, vagy kiolvasóval törölve lett), az általános nevező növelésének 10 másodpercen belül folytatódnia kell.

2. függelék

A JÁRMŰCSALÁD ALAPVETŐ JELLEMZŐI

1. A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKA SZERINTI JÁRMŰCSALÁDOT MEGHATÁROZÓ PARAMÉTEREK
 - 1.1. A fedélzeti diagnosztika szerinti járműcsalád a gyártó által csoportosított olyan járműveket jelent, amelyek tervezésük folytán a kipufogógáz-kibocsátás és a fedélzeti diagnosztikai rendszer jellemzői tekintetében várhatóan hasonlóak. Az ilyen járműcsalád minden motorjának meg kell felelnie az e rendeletben foglalt előírásoknak.
 - 1.2. A fedélzeti diagnosztika szerinti járműcsaládot olyan alapvető tervezési paraméterekkel lehet meghatározni, amelyek a járműcsaládba tartozó járművek tekintetében közösek. Egyes esetekben a paraméterek kölcsönhatásban lehetnek egymással. Ezeket a hatásokat is figyelembe kell venni annak biztosítására, hogy csak a kipufogógáz-kibocsátás tekintetében azonos jellemzőkkel rendelkező járművek kerüljenek be egy fedélzeti diagnosztika szerinti járműcsaládba.
2. E célból azok a járműtípusok, amelyek alábbi paraméterei azonosak, ugyanahhoz a motor/kibocsátáscsökkentő rendszer/fedélzeti diagnosztikai rendszer kombinációhoz tartozónak tekintendők.

Motor:

- égési folyamat (azaz szikragyújtású/kompressziós gyújtású, kétütemű/négyütemű/forgó ciklusú),
- üzemanyag-adagolás módja (azaz egy pontos vagy több pontos üzemanyag-injektálás),
- üzemanyag típusa (azaz benzin, dízel, rugalmas felhasználású benzin/etanol, rugalmas felhasználású dízel/biodízel, földgáz/biometán, PB-gáz, kétfajta üzemanyag: benzin/földgáz/biometán, kétfajta üzemanyag: benzin/PB-gáz).

Kibocsátáscsökkentő rendszer:

- katalizátoros átalakító típusa (azaz oxidációs, háromutas, fűtött katalizátoros, szelektív redukciós katalizátoros, egyéb),
- részecskecsapda típusa,
- másodlagos levegőinjektálás (azaz van vagy nincs),
- kipufogógáz-visszavezetés (azaz van vagy nincs).

A fedélzeti diagnosztika komponenseinek működése:

- azok a módszerek, amelyeket a fedélzeti diagnosztika a működésellenőrzéshez, a működési hibák észleléséhez és a hibáknak a jármű vezetője számára való jelzéséhez használ.

XII. MELLÉKLET

A CO₂-KIBOCSÁTÁS ÉS AZ ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁS MEGHATÁROZÁSA

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet a CO₂-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás mérésére vonatkozó előírásokat állapítja meg.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

2.1. A mérések lefolytatására és az eredmények értelmezésére vonatkozó általános specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 5. szakaszában leírt specifikációk, az alább felsorolt kivételekkel.

2.2. A mérésekhez használt üzemanyag

2.2.1. A mérésekhez az e rendelet IX. mellékletében leírt megfelelő referencia-üzemanyagokat kell használni.

2.2.2. A PB-üzemű és földgázüzemű járműveknél azt az üzemanyagot kell használni, amelyet a gyártó a hasznos teljesítménynek a 80/1269/EGK irányelv ⁽¹⁾ I. melléklete szerinti méréséhez választott. A választott üzemanyag jellemzőit az e rendelet I. mellékletének 3. függeléke szerinti adatközlésben meg kell adni.

2.3. Az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 5.2.4. szakasza a következőképpen értendő:

(1) Sűrűség: a mérésekhez használt üzemanyag sűrűsége az ISO 3675 szabvány szerinti vagy más hasonló módszerrel mérve. Benzin, dízel, biodízel és etanol (E85) esetében a 15 °C-on mért sűrűséget kell használni, a PB és földgáz/biométán esetében pedig az alábbi rögzített sűrűségértéket kell használni:

0,538 kg/liter PB-gáz esetében

0,654 kg/m³ földgáz esetében 3/

(2) A hidrogén/szén/oxigén arányra a következő rögzített értékeket kell használni:

C₁H_{1,89}O_{0,016} benzin esetében,

C₁H_{1,86}O_{0,005} dízel esetében,

C₁H_{2,525} PB-gáz (cseppfolyósított szénhidrogén gázok) esetében,

CH₄ földgáz és biométán esetében,

C₁H_{2,74}O_{0,385} etanol (E85) esetében.

3. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

3.1. A CO₂-kibocsátások, az üzemanyag-fogyasztás vagy az áramfogyasztás mérésre vonatkozó műszaki előírások és specifikációk ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 6–10. mellékletében szereplő előírások és specifikációk, az alábbiakban leírt kivételekkel.

3.2. Az ENSZ-EGB 101. sz. előírása 6. mellékletének 1.3.5. szakaszában az alkalmazott gumibroncsoknak ugyanazoknak a kiválasztási kritériumoknak kell megfelelniük, mint az e rendelet III. mellékletének 3.5. pontjában az 1. típusú kibocsátásmérésre megadott kritériumok.

3.3. Az ENSZ-EGB 101. sz. előírása 6. mellékletének 1.4.3. szakasza helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„1.4.3. A liter/100 km (benzin, PB-gáz, etanol (E85) vagy dízel esetében), vagy a m³/100 km (földgáz/biométán esetében) mértékegységben kifejezett üzemanyag-fogyasztást az alábbi képletekkel kell kiszámítani:

a) szikragújtású benzinmotorral (E5) felszerelt járműveknél:

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

⁽¹⁾ HL L 375., 1980.12.31., 46. o.

- b) szikragyújtású PB-motorral felszerelt járműveknél:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Ha a méréshez használt üzemanyag összetétele különbözik az átlagfogyasztás kiszámításához feltételezett összetételtől, a gyártó kérésére az alábbiak szerinti korrekciós tényezőt lehet alkalmazni:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Az alkalmazható *cf* korrekciós tényezőt az alábbiak szerint kell meghatározni:

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

ahol

$$n_{\text{actual}} = a \cdot z \text{ alkalmazott üzemanyag tényleges H/C aránya}$$

- c) szikragyújtású földgáz-/biometánmotorral felszerelt járműveknél:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \cdot [(0,749 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

- d) szikragyújtású etanolmotorral (E85) felszerelt járműveknél:

$$FC = (0,1742/D) \cdot [(0,574 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

- e) kompressziós gyújtású dízelmotorral (B5) felszerelt járműveknél:

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,861 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Ezekben a képletekben:

FC = az üzemanyag-fogyasztás liter/100 km-ben (benzin, etanol, PB-gáz, dízel vagy biodízel esetében) vagy m³/100 km-ben (földgáz esetében)

HC = a mért szénhidrogén-kibocsátás, g/km

CO = a mért szén-monoxid-kibocsátás, g/km

CO₂ = a mért széndioxid-kibocsátás, g/km

D = a méréshez használt üzemanyag sűrűsége.

Gáznemű üzemanyag esetén ez a 15 °C hőmérsékleten mért sűrűség.”

- 3.4. Az ENSZ-EGB 101. sz. előírásának 8. mellékletében a 4. mellékletre való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 4. függelékére való hivatkozásként értendő.

XIII. MELLÉKLET

CSEREKOMPONENSKÉNT HASZNÁLANDÓ SZENNYEZÉSCSÖKKENTŐ KOMPONENSEK ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉKKÉNT TÖRTÉNŐ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA**1. BEVEZETÉS**

- 1.1. Ez a melléklet szennyezéscsökkentő komponensek önálló műszaki egységként való EK-típusjóváhagyásának kiegészítő előírásait tartalmazza.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK**2.1. Jelölések**

Az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponensen azonosítás céljából fel kell tüntetni legalább a következőket:

- a) a jármű gyártójának neve vagy védjegye,
- b) az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens gyártmánya és termékazonosító száma, a 2.3. pontban említett adatközlés szerinti formában.

2.2. Dokumentáció

Az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponenst a következő információknak kell kísérniük:

- a) a jármű gyártójának neve vagy védjegye,
- b) az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens gyártmánya és termékazonosító száma, a 2.3. pontban említett adatközlés szerinti formában.
- c) azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekhez az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens olyan típusú, amelyre az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontja kiterjed, beleértve adott esetben annak jelölését, hogy az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens felszerelhető-e fedélzeti diagnosztikai rendszerrel rendelkező járműre,
- d) beszerelési útmutató, ha szükséges.

Ezeknek az információknak szerepelniük kell a járműgyártó által az értékesítési helyeken terjesztett termékkatalógusban.

- 2.3. A jármű gyártója a műszaki szolgálat, illetve a jóváhagyó hatóság számára elektronikus formában biztosítja azokat a szükséges információkat, amelyek összekapcsolják a szóban forgó termékszámokat és a típus-jóváhagyási dokumentációt.

Ezek az információk az alábbiakat tartalmazzák:

- a) a jármű(vek) gyártmánya és típusa,
- b) az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens gyártmánya és típusa,
- c) az eredeti szennyezéscsökkentő cserekomponens termékazonosító száma,
- d) a vonatkozó járműtípus(ok) típus-jóváhagyási száma.

3. ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉG EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI JELE

- 3.1. Az e rendelet alapján önálló műszaki egységként jóváhagyott típusnak megfelelő minden szennyezéscsökkentő cserekomponenst EK-típusjóváhagyási jellel kell ellátni.

- 3.2. Ez a jel egy téglalapban lévő „e” betűből és az azt követő, az EK-típusjóváahagyást megadó tagállam megkülönböztető szám- vagy betűjelzéséből áll:
1. Németország
 2. Franciaország
 3. Olaszország
 4. Hollandia
 5. Svédország
 6. Belgium
 7. Magyarország
 8. Cseh Köztársaság
 9. Spanyolország
 11. Egyesült Királyság
 12. Ausztria
 13. Luxemburg
 17. Finnország
 18. Dánia
 19. Románia
 20. Lengyelország
 21. Portugália
 23. Görögország
 24. Írország
 26. Szlovénia
 27. Szlovákia
 29. Észtország
 32. Lettország
 34. Bulgária
 36. Litvánia
 49. Ciprus
 50. Málta

A jelnek a téglalap közelében a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében említett típus-jóváahagyási szám 4. részében található „alap-jóváahagyási számot” is tartalmaznia kell, amelyet az EK-típusjóváahagyás megadása időpontjához képest a 715/2007/EK irányelv vagy e rendelet legutóbbi jelentős műszaki módosításának sorszámát jelölő két szám előz meg. E rendelet esetében ez a szám a 00.

- 3.3. Az EK-típusjóváahagyási jelet jól olvashatóan és eltávolíthatatlanul kell elhelyezni a szennyezéscsökkentő cserekomponensen. Lehetőség szerint láthatónak kell lennie a szennyezéscsökkentő cserekomponens beépített állapotában is.
- 3.4. E melléklet 3. függeléke példákat tartalmaz az EK-típusjóváahagyási jelekre.
4. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK
- 4.1. A szennyezéscsökkentő cserekomponensekre vonatkozó előírások ugyanazok, mint az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5. szakaszában leírt előírások, a 4.1.1.–4.1.4. pontban felsorolt kivételekkel.
- 4.1.1. Az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5. szakaszában használt „katalizátoros átalakító” és „átalakító” kifejezések „szennyezéscsökkentő komponens”-ként értendők.
- 4.1.2. A 715/2007/EK rendelet alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe szerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek esetében az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5.2.3. szakaszában többször említett „az előírás hatálya alá tartozó káros anyagok” helyett a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 1. és 2. táblázatában megadott összes káros anyag értendő.
- 4.1.3. A 715/2007/EK rendelet alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe szerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek esetében az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5. szakaszában meghatározott tartóssági előírások és a hozzájuk kapcsolódó romlási tényezők az e rendelet VII. mellékletében meghatározott tartóssági előírásokként és romlási tényezőkként értendők.
- 4.1.4. Az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5.5.3. szakaszában a típus-jóváahagyási adatközlés 1. függelékeire való hivatkozás az EK-típusjóváahagyási tanúsítványhoz fűzött, a jármű diagnosztikai információira vonatkozó kiegészítésre (e melléklet 5. függeléke) való hivatkozásként értendő.
- 4.2. Szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében, ha az új eredeti katalizátoros csereátalakító az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5.2.1. szakasza szerinti igazoló mérése során az összes szénhidrogén és a metántól különböző szénhidrogének mért kibocsátásai nagyobbak a jármű típusjóváahagyásakor mért értékeknél, akkor a különbséget hozzá kell adni a diagnosztikai küszöbértékekhez. A diagnosztikai küszöbértékek meghatározása:
- a) a 70/220/EKG irányelv alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe beszerelendő cserekomponensekre az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.2. szakaszában található, vagy
- b) a 715/2007/EK rendelet alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe beszerelendő cserekomponensekre e rendelet XI. mellékletének 2.3. pontjában található.
- 4.3. A módosított diagnosztikai küszöbértékek alkalmazandók az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5.5–5.5.5. szakaszában a fedélzeti diagnosztikai rendszer kompatibilitására vonatkozó vizsgálathoz, különösen az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függeléke 1. szakaszában megengedett túllépés esetében.
- 4.4. **A cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszerekre vonatkozó előírások**
- 4.4.1. *A kibocsátásokra vonatkozó előírások*
- 4.4.1.1. A 11. cikk (3) bekezdésében említett járműveket, amelyek olyan típusú időszakos regeneráló rendszerrel vannak felszerelve, mint amelyre a típusjóváahagyást kéri, az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában leírt mérésekkel kell vizsgálni, hogy a teljesítményüket össze lehessen hasonlítani az eredeti időszakos regeneráló rendszerrel felszerelt ugyanazon jármű teljesítményével.
- 4.4.2. *Az összehasonlítási alap meghatározása*
- 4.4.2.1. A járművet fel kell szerelni új eredeti időszakos regeneráló rendszerrel. Meg kell határozni a rendszer kibocsátáscsökkentő teljesítményét az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában leírt mérési eljárással.
- 4.4.2.2. A cserekomponens jóváahagyási kérelmét benyújtó kérelmező kérésére a jóváahagyó hatóság diszkriminációmentesen rendelkezésre bocsátja mindegyik vizsgált járműre az e rendelet I. mellékletének 3. függelékében szereplő adatközlő lap 3.2.12.2.1.11.1. és 3.2.12.2.6.4.1. pontjában említett információkat.

4.4.3. Kipufogógáz-mérés cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszerrel

4.4.3.1. A vizsgált jármű(vek) eredeti időszakos regeneráló rendszerét ki kell cserélni a cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszerrel. Meg kell határozni a rendszer kibocsátáscsökkentő teljesítményét az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában leírt mérési eljárással.

4.4.3.2. A cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszer romlási tényezőjének meghatározásához az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3. szakaszában említett bármelyik motorfékpados módszer használható.

4.4.4. További előírások

Az ENSZ-EGB 103. sz. előírása 5.2.3., 5.3., 5.4. és 5.5. szakaszának előírásai vonatkoznak a cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszerekre. Ezekben a szakaszokban a „katalizátoros átalakító” kifejezés „időszakos regeneráló rendszer”-ként értendő. Ezenkívül az e melléklet 4.1. pontjában leírt, az e szakaszok alóli kivételek vonatkoznak az időszakos regeneráló rendszerekre.

5. DOKUMENTÁCIÓ

5.1. Mindegyik cserekomponensként használandó időszakos regeneráló rendszert egyértelműen és eltávolíthatatlanul meg kell jelölni a gyártó kereskedelmi nevével vagy védjegyével, és kísérnie kell a következő információknak:

- a) azon járművek felsorolása (a gyártás évével együtt), amelyekhez a szennyezéscsökkentő cserekomponens jóváhagyták, beleértve adott esetben egy jelölést, amely mutatja, hogy a szennyezéscsökkentő cserekomponens fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott járműbe is beépíthető,
- b) beszerelési útmutató, ha szükséges.

Ezeknek az információknak szerepelniük kell a járműgyártó által a szennyezéscsökkentő cserekomponens értékesítési helyein terjesztett termékkatalógusban.

6. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

6.1. A 2007/46/EK irányelv 12. cikkében megállapított rendelkezéseknek megfelelően intézkedéseket kell hozni a gyártásmegfelelőség biztosítására.

6.2. Speciális előírások

6.2.1. A 2007/46/EK irányelv X. mellékletének 2.2. pontjában említett ellenőrzéseknek ki kell terjedniük az e rendelet 2. cikkének 8. pontjában meghatározott jellemzőknek való megfelelés vizsgálatára is.

6.2.2. A 2007/46/EK irányelv 12. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában az e melléklet 4.4.1. pontjában és az ENSZ-EGB 103. sz. előírásának 5.2. szakaszában leírt méréseket (a kibocsátásokra vonatkozó előírások) lehet elvégezni. Ebben az esetben a jóváhagyás birtokosa az eredeti szennyezéscsökkentő komponens helyett kérheti a típusjóváhagyási vizsgálat során használt szennyezéscsökkentő cserekomponens összehasonlítási alapként történő figyelembevételét is (vagy más mintáét, amely bizonyítottan megfelelt a jóváhagyott típusnak). Ebben az esetben a vizsgált mintával mért kibocsátási értékek átlagban nem haladhatják meg 15 %-nál nagyobb mértékben a referenciaként szolgáló mintával mért átlagértékeket.

1. függelék

MINTA

... sz. adatközlő lap

szennyezéscsökkentő cserekomponens EK-típusjóváahagyásához

A következő adatokat adott esetben három példányban kell megadni, tartalomjegyzékkel együtt. Az A4 formátumú vagy A4 formátumra hajtogatott rajzoknak megfelelő léptékűnek és részletességűnek kell lenniük. A fényképeknek, ha vannak, megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, komponensek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, az azok működésére vonatkozó adatokat is meg kell adni.

0. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

0.1. Gyártmány (gyártó kereskedelmi neve):

0.2. Típus:

0.2.1. Kereskedelmi név vagy nevek, ha vannak:

0.5. A gyártó neve és címe

Adott esetben a meghatalmazott képviselő neve és címe:

0.7. Komponensek és önálló műszaki egységek esetén az EK-jóváahagyási jel helye és rögzítési módja:

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

1. A KOMPONENS LEÍRÁSA

1.1. A szennyezéscsökkentő cserekomponens gyártmánya és típusa:

1.2. A szennyezéscsökkentő cserekomponens rajzai, amelyek részletesen ismertetik az e rendelet 2. cikkének 8. pontjában említett összes jellemzőt:

1.3. Annak a járműnek a típusa vagy típusai, amelyhez a szennyezéscsökkentő cserekomponenst tervezték:

1.3.1. A motort és a jármű típusát (típusait) jellemző szám(ok) és/vagy jel(ek):

1.3.2. A szennyezéscsökkentő cserekomponenst úgy tervezték, hogy kompatibilis legyen a fedélzeti diagnosztikával? (Igen/Nem) (')

1.4. A szennyezéscsökkentő cserekomponensnek a motor kipufogó-gyűjtőcsövéhez (kipufogó-gyűjtőcsöveihez) viszonyított helyzetét megadó leírás és rajzok:

(¹) A nem kívánt rész törlendő.

2. függelék

EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI TANÚSÍTVÁNY MINTÁJA

(Legnagyobb megengedett formátum: A4 (210 mm × 297 mm))

EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI TANÚSÍTVÁNY

A szakhatóság bélyegzője

Értesítés

- EK-típusjóváhagyásról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás elutasításáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyás visszavonásáról ⁽¹⁾

komponens/önálló műszaki egység típusa ⁽¹⁾

a 715/2007/EK rendelet és a(z) 692/2008/EK rendelet végrehajtási rendelet alapján.

A legutóbb a módosított 715/2007/EK rendelet vagy 692/2008/EK rendelet.

EK-típusjóváhagyási szám:

A kiterjesztés oka:

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.3. Típusazonosító ismertetőjel, ha a komponensen/önálló műszaki egységen fel van tüntetve ⁽²⁾:.....
- 0.3.1. Elhelyezés:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Komponensek és önálló műszaki egységek esetén az EK-jóváhagyási jel helye és rögzítési módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.⁽²⁾ Amennyiben a típusazonosító ismertetőjelek olyan karaktereket tartalmaznak, amelyek nem lényegesek azon jármű, komponens vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából, amelyre e típus-jóváhagyási tanúsítvány vonatkozik, akkor az ilyen karaktereket az dokumentumban kérdőjellel („?”) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

II. RÉSZ

1. Kiegészítő információk:
- 1.1. A szennyezéscsökkentő cserekomponens gyártmánya és típusa:
- 1.2. Azok a járműtípus(ok), amelyekhez a szennyezéscsökkentő komponens típusa cserekomponensként minősítve lett:
- 1.3. Azok a járműtípus(ok), amelyeken a szennyezéscsökkentő cserekomponenst kipróbálták:
- 1.3.1. A szennyezéscsökkentő cserekomponensről igazolták, hogy kompatibilis a fedélzeti diagnosztikával? (Igen/Nem) ⁽¹⁾
2. A mérések elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A mérési jegyzőkönyv kelte:
4. A mérési jegyzőkönyv száma:
5. Megjegyzések:
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:

Mellékletek: Adatsomag.

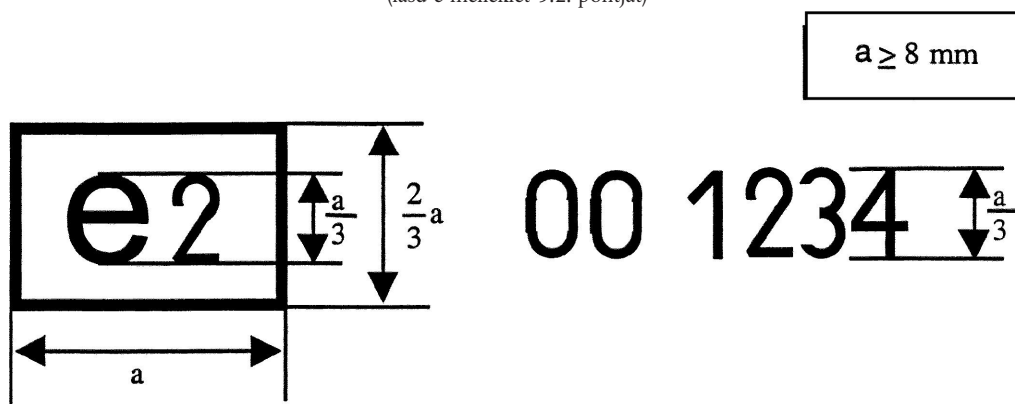
Mérési jegyzőkönyv.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.

3. függelék

Példa az EK-típusjóváahagyási jelre

(lásd e melléklet 5.2. pontját)



A fenti jóváahagyási jel, amelyet a szennyezéscsökkentő cserekomponens egyik alkatrészére kell rögzíteni, azt mutatja, hogy az adott típust e rendelet alapján Franciaországban (e 2) hagyták jóvá. A jóváahagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a terméket e szerint a rendelet szerint hagyták jóvá. Az ezt követő négy számjegy (1234) a jóváahagyó hatóság által a szennyezéscsökkentő cserekomponensnek adott alap-jóváahagyási szám.

XIV. MELLÉKLET

Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak és a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségére vonatkozó műszaki előírásokat állapítja meg.

2. ELŐÍRÁSOK

- 2.1. A jármű fedélzeti diagnosztikai információinak és a járműjavítási és -karbantartási információknak, amelyeket a weboldalon közzé kell tenni, meg kell felelniük az OASIS SC2-D5 specifikációjában ⁽¹⁾ (Format of Automotive Repair Information – Autójavítási információk formátuma, 1.0 változat, 2003. május 28.), valamint az OASIS SC1-D2 specifikációjának ⁽²⁾ (Autorepair Requirements Specification – Autójavítási előírások specifikációja, 6.1. változat, 2003.1.10.) 3.2., 3.5. (kivéve a 3.5.2. pontot), 3.6., 3.7. és 3.8. pontjában leírt műszaki specifikációknak, nyílt szöveg és grafikai formátum, vagy olyan formátum használatával, amely megtekinthető és kinyomtatható díjmentesen beszerezhető, könnyen telepíthető, szabványos beépülő modulokkal, amelyek képesek az általánosan használt számítógépes operációs rendszerek alatt működni. Ahol lehetséges, a metaadatok kulcsszavainak meg kell felelniük az ISO 15031–2 szabványnak. Ezeknek az információknak a weboldal karbantartása kivételével mindenkor elérhetőnek kell lenniük. Akiknek jogosultságot kell szerezniük az információk másolására vagy újraközlésére, azoknak közvetlenül az érintett gyártókkal kell tárgyalniuk. Az oktatáshoz szükséges információknak szintén elérhetőnek kell lenniük, de ezeket nem szükséges feltétlenül a weboldalon keresztül közzétetni.
- 2.2. A márkakereskedők és szervizek által használt járműbiztonsági funkciókhoz való hozzáférést biztosítani kell a független gazdasági szereplők számára is az ISO 15764 biztonsági szabvány védelme alatt, az ISO 20828 szabvány szerinti biztonsági tanúsítványok segítségével. A független gazdasági szereplőknek ehhez akkreditációt és engedélyt kell szerezniük olyan dokumentumok alapján, melyek igazolják, hogy legális üzleti tevékenységet végeznek és e téren büntetlen előéletűek.
- 2.3. A jármű vezérlőegységeinek átprogramozását az SAE J2534 szabvány szerint kell végezni.
- 2.4. A kibocsátással kapcsolatos összes hibakódnak meg kell felelnie a XI. melléklet 1. függelékének.
- 2.5. A jármű biztonsági területei kivételével a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak és a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségét illetően a független gazdasági szereplők által a gyártó weboldalának használata céljából való bejelentkezés feltételeként a gyártók csak annyi információt kérhetnek, amennyi szükséges ahhoz, hogy ellenőrizhessék, hogyan fog történni az információkért való fizetés. A jármű biztonsági területeire vonatkozó információk esetében a független gazdasági szereplőnek be kell mutatnia egy, az ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványt, amely igazolja az illető személyazonosságát, és megnevezi azt a szervezetet, amelyhez tartozik, és cserében a gyártó bemutatja saját, az ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványát, amely igazolja a független gazdasági szereplő számára, hogy az az érintett gyártó legális weboldalán fér hozzá az információkhoz. Mindkét félnek nyilván tartást kell vezetnie az ilyen ügyletekről, feltüntetve az e rendelkezés alá tartozó járműveket és a rajtuk végzett változtatásokat.
- 2.6. Ha a jármű fedélzeti diagnosztikai információi és a járműjavítási és -karbantartási információk, amelyeket a gyártó a weboldalán közzé tett, nem tartalmaznak olyan konkrét információkat, melyek lehetővé tennék alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek megfelelő tervezését és gyártását, akkor az alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek bármely érdekelt gyártójának a rendelkezésére kell bocsátani az 1. melléklet 3. függelékének 0., 2. és 3. pontjában előírt információkat, ha az ilyen kéréssel közvetlenül megkeresi a gyártót. Az ilyen célú kapcsolatfelvételhez szükséges részletes adatokat feltűnő helyen fel kell tüntetni a gyártó weboldalán, és az információkat 30 napon belül ki kell adni. Ilyen információkat csak az alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő olyan rendszerekhez kell kiadni, amelyek az ENSZ-EGB 115. sz. előírásának hatálya alá esnek, vagy az alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő olyan komponensekre, amelyek az ENSZ-EGB 115. sz. előírásának hatálya alá eső, az alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek részét képezik, és csak olyan kérésre, amely egyértelműen ismerteti annak a járműmodellnek a pontos specifikációját, amelyre az információt kérték, és amely kifejezetten kinyilvánítja, hogy az információt az ENSZ-EGB 115. sz. előírásának hatálya alá eső, az alternatív üzemanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek vagy komponensek kifejlesztése céljából kérték.

⁽¹⁾ Elérhető az alábbi címen: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>

⁽²⁾ Elérhető az alábbi címen: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>

- 2.7. A gyártónak a javítási információkat közzevető weboldalán modellenként fel kell tüntetnie a típus-jóváhagyási számot.
 - 2.8. A gyártónak a javítási információkat közzevető weboldalhoz való hozzáférésért méltányos és arányos órai, napi, havi és éves díjat kell megállapítania.
-

Appendix 1

Manufacturer's Certificate on Access to Vehicle OBD and Vehicle Repair and Maintenance Information

(Manufacturer):

(Address of the manufacturer):

Certifies that

it provides access to vehicle OBD and vehicle repair and maintenance information in compliance with the provisions of:

- Article 6 of Regulation (EC) No 715/2007;
- Articles 4(6) and 13 of Regulation (EC) No 692/2008;
- Annex I, section 2.3.1 and 2.3.5 of Regulation (EC) No 692/2008;
- Annex I, Appendix 3, section 16 of Regulation (EC) No 692/2008;
- Annex I, Appendix 5 of Regulation (EC) No 692/2008;
- Annex XI, section 4 of Regulation (EC) No 692/2008; and
- Annex XIV of Regulation (EC) No 692/2008

with respect to the vehicle types listed in attachment to this Certificate.

The principal website address through which the relevant information may be accessed and which are hereby certified to be in compliance with the above provisions are listed in an attachment to this Certificate along with the contact details of the responsible manufacturer's representative whose signature is below.

Where applicable: The manufacturer hereby also certifies that it has complied with the obligation in Article 13(5) of this Regulation to provide the relevant information for previous approvals of these vehicle types no later than 6 months after the date of type-approval.

Done at [..... Place]

On [..... Date]

.....
[Signature of the Manufacturer's Representative]

Annexes:

- Website Addresses
- Contact Details

Annex I

to

Manufacturer's Certificate on Access to Vehicle OBD and Vehicle Repair and Maintenance Information

Website addresses referred to by this Certificate:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Annex II

to

Manufacturer's Certificate on Access to Vehicle OBD and Vehicle Repair and Maintenance Information

Contact details of the manufacturer's representative referred to by this Certificate:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

XV. MELLÉKLET

A 70/220/EGK IRÁNYELV SZERINTI TÍPUSJÓVÁHAGYÁSSAL RENDELKEZŐ, HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE**1. HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE**

1.1. A használatban lévő járművek megfelelőségét a jóváhagyó hatóságnak ellenőriznie kell a 70/156/EGK irányelv 10. cikkének (1) és (2) bekezdésében és X. mellékletének 1. és 2. pontjában ismertetett vagy hasonló eljárásokkal, a gyártó birtokában lévő információk alapján.

1.2. A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzési eljárása az e melléklet 2. függelékének 4. pontjában említett ábrán és az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 4/2 ábráján látható.

1.3. A használatban lévő járműcsaládot meghatározó paraméterek

A használatban lévő járműcsaládot olyan alapvető tervezési paraméterekkel lehet meghatározni, amelyek a járműcsaládba tartozó járművek tekintetében azonosak. Ennek megfelelően azok a járműtípusok, amelyeknek legalább az 1.3.1.–1.3.11. pontban megadott paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül azonosak, ugyanahhoz a használatban lévő járműcsaládhoz tartozónak tekinthetők:

1.3.1. égési folyamat (kétütemű/négyütemű/forgó ciklus),

1.3.2. hengerek száma,

1.3.3. hengerek elrendezése (soros, V-elrendezésű, sugárirányú, vízszintesen egymással szemben levő, egyéb). A hengerek dőlése vagy iránya nem tartozik a kritériumok közé),

1.3.4. üzemanyag-adagolás módja (például közvetett vagy közvetlen injektálás),

1.3.5. hűtőrendszer típusa (levegő, víz, olaj),

1.3.6. levegőbeszívás módja (feltöltés nélküli, feltöltéses),

1.3.7. a motor által terv szerint használt üzemanyag (benzin, dízel, földgáz, PB-gáz stb.). A kétfajta üzemanyaggal működő járművek kerülhetnek egy családba egyfajta üzemanyaggal működő járművekkel, ha az egyik üzemanyag közös,

1.3.8. katalizátoros átalakító típusa (háromutas katalizátoros vagy más),

1.3.9. részecskeszűrő típusa (van vagy nincs),

1.3.10. kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs),

1.3.11. családon belüli legnagyobb motor hengerűrtartalma mínusz 30 %.

1.4. A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzését a gyártó által szolgáltatott információk alapján a jóváhagyó hatóság végzi. Ezeknek az információknak többek között az alábbiakat kell tartalmazniuk:

1.4.1. a gyártó neve és címe,

1.4.2. a gyártó által szolgáltatott információk egyes területeire vonatkozóan a gyártó által meghatalmazott képviselő neve, címe, telefon- és telefaxszáma és e-mail címe.

1.4.3. a járműnek a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő modellneve(i),

1.4.4. adott esetben a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműtípusok felsorolása, azaz az 1.3. pont szerinti használatban lévő járműcsaládcsoport.

1.4.5. a használatban lévő járműcsaládba tartozó e járműtípusokra vonatkozó járműazonosító szám (VIN) kódjai (VIN-előtag),

- 1.4.6. a használatban lévő járműcsaládon belüli járműtípusokra vonatkozó típusjóváahagyások száma, beleértve értelem-szerűen az összes kiterjesztés és helyszíni javítás/visszahívás (átalakítás) számát,
- 1.4.7. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járművek típusjóváahagyásaira vonatkozóan a kiterjesztések, helyszíni javítások/visszahívások részletes ismertetése (a jóváahagyó hatóság kérésére),
- 1.4.8. az az időszak, amelyről a gyártó az információkat gyűjtötte,
- 1.4.9. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműgyártási időtartam (például a 2001-es naptári év során gyártott járművek),
- 1.4.10. a gyártó által használatban lévő járművek/motorok megfelelőségének ellenőrzésére alkalmazott eljárás, beleértve a következőket:
- a) a járművek helyének meghatározására használt módszer,
 - b) a járművek kiválasztásának és elutasításának kritériumai,
 - c) a programhoz használt méréstípusok,
 - d) a használatban lévő járműcsalád gyártó általi elfogadásának/elutasításának kritériumai,
 - e) az(ok) a földrajzi terület(ek), ahol a gyártó az információkat gyűjtötte,
 - f) az alkalmazott mintaméret és mintavételi terv,
- 1.4.11. a használatban lévő motorok/járművek gyártó általi megfelelőségi ellenőrzésének eredményei, beleértve az alábbiakat:
- a) a programba felvett járművek azonosítása (függetlenül attól, hogy a járművet vizsgálták-e). Az azonosításnak tartalmaznia kell a következőket:
 - modell neve,
 - járműazonosító szám (VIN),
 - a jármű hatósági rendszáma,
 - a gyártás időpontja,
 - a használat földrajzi területe (ha ismert),
 - a felszerelt gumibroncsok,
 - b) a jármű mintába történő bevétele elutasításának indokolása,
 - c) a minta minden járművének használati előzményei (beleértve bármilyen átalakítást),
 - d) a minta minden járművének javítási előzményei (ha ismert).
 - e) mérési adatok, többek között a következők:
 - a mérés időpontja,
 - a mérés helye,
 - a jármű kilométerórájának állása,
 - a méréshez használt üzemanyag specifikációi (például referencia-üzemanyag vagy kereskedelemben kap-ható üzemanyag),
 - mérési feltételek (hőmérséklet, páratartalom, teljesítménymérő fékpad ellensúlya),
 - a fékpad beállításai (például teljesítményérték),
 - mérési eredmények (járműcsaládonként legalább három különböző járműre),
- 1.4.12. a fedélzeti diagnosztikai rendszer kijelzései.

2. A gyártó által összegyűjtött információknak elegendően részleteseknek kell lenniük ahhoz, hogy a használat közbeni működést az 1. pontban meghatározott szokásos használati körülmények között értékelni lehessen, figyelembe véve a járművek használatának földrajzi megoszlását is.

E rendelet alkalmazásában a gyártó nem köteles egy adott járműtípus használat közbeni megfelelőségének ellenőrzésére, ha a jóváhagyó hatóság számára kielégítően igazolni tudja, hogy az adott járműtípusból a Közösségen belül évente legfeljebb 5 000 darabot értékesítenek.

3. Az 1.2. pontban említett ellenőrzés alapján, a jóváhagyó hatóságnak a következő döntéseket és intézkedéseket kell hoznia:

- a) úgy dönt, hogy a járműtípus vagy a használatban lévő járműcsalád használat közbeni megfelelősége kielégítő, és nem tesz további intézkedéseket,
- b) úgy dönt, hogy a gyártó által szolgáltatott információk nem elegendők a döntés meghozatalához, és a gyártótól további információkat vagy mérési adatokat kér,
- c) úgy dönt, hogy a használatban lévő járműcsaládba tartozó egyik járműtípus megfelelősége nem kielégítő, és az I. melléklet 1. függeléke szerint lefolytatja e járműtípus vizsgálatát.

Ha a gyártó a 2. pont szerint mentesül egy meghatározott járműtípus megfelelőségének ellenőrzése alól, akkor a jóváhagyó hatóság e járműtípusok vizsgálatát az I. melléklet 1. függeléke szerint folytathatja le.

- 3.1. Ha annak ellenőrzéséhez, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszerek megfelelnek-e a használat közbeni működésre vonatkozó előírásoknak, 1. típusú mérések szükségesek, akkor ezeket e melléklet 2. függelékében meghatározott statisztikai kritériumoknak megfelelő mérési eljárással kell elvégezni.
- 3.2. A jóváhagyó hatóságnak a gyártóval együttműködve össze kell állítania egy elegendő kilométert lefutott olyan járművekből álló mintát, amelyeknél valószínűsíthető a szokásos körülmények közötti használat. Ki kell kérni a gyártó véleményét a járműveknek a mintába való beválasztásáról, és lehetővé kell tenni részvételét a járművek igazoló ellenőrzésében.
- 3.3. A típusjóváhagyást kiadó hatóság felügyelete alatt a gyártó jogosult ellenőrzéseket végezni, akár roncsolásos jellegűeket is, azokon a járműveken, amelyeknél a kibocsátások meghaladják a határértékeket, hogy megállapítsák, nincs-e olyan oka a funkciócsökkenésnek, ami nem magának a gyártónak róható fel. Ha az ellenőrzés igazolja, hogy ilyen okok állnak fenn, akkor az érintett mérési eredményeket ki kell zárni az igazoló vizsgálatból.
- 3.4. Ha a jóváhagyó hatóság nem fogadja el a 2. függelékben meghatározott kritériumok szerinti mérések eredményeit, akkor a 70/156/EGK irányelv 11. cikke (2) bekezdésében és X. mellékletében említett javítási intézkedések az 1. függelék 6. pontja szerint kiterjesztendők az ugyanolyan járműtípushoz tartozó, használatban lévő olyan járművekre, amelyeket ugyanezek a hibák valószínűleg szintén érintenek.

A gyártó által készített javítási intézkedési tervet a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia. A gyártó felelős az így jóváhagyott javítási terv végrehajtásáért.

A jóváhagyó hatóság döntéséről 30 napon belül értesíti az összes tagállamot. A tagállamok kérhetik, hogy ugyanezeket a javítási intézkedéseket hajtsák végre a területükön nyilvántartásba vett összes ugyanilyen típusú járműre is.

- 3.5. Ha egy tagállam megállapítja, hogy egy járműtípus nem felel meg e melléklet 1. függeléke vonatkozó előírásainak, akkor erről késedelem nélkül értesíti azt a tagállamot, amely az eredeti típusjóváhagyást a 70/156/EGK irányelv 11. cikkének (3) bekezdése szerint kiadta.

Az értesítés után és a 70/156/EGK irányelv 11. cikkének (6) bekezdésétől függően az eredeti típusjóváhagyást kiadó tagállam jóváhagyó hatósága tájékoztatja a gyártót, hogy a járműtípus nem felel meg e rendelkezések előírásainak, és hogy a gyártótól intézkedéseket várnak. A gyártó a fenti értesítéstől számított két hónapon belül beadja a hatóságnak a hibák kiküszöbölését célzó intézkedések tervét, amelynek lényegét tekintve meg kell felelnie az 1. függelék 6.1–6.8. pontjában foglalt előírásoknak. Ha az eredeti típusjóváhagyást kiadó illetékes hatóság megállapítja, hogy nem lehet megállapodást elérni, akkor kezdeményezni kell a 70/156/EGK irányelv 11. cikke (3) és (4) bekezdésében előírt eljárást.

1. függelék

Használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése

1. BEVEZETÉS

Ez a függelék leírja a 70/220/EGK irányelv szerinti típusjóváhagyással rendelkező használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére vonatkozó kritériumokat.

2. KIVÁLASZTÁSI KRITÉRIUMOK

A kiválasztott jármű elfogadására vonatkozó kritériumokat a 2.1.–2.8. pont határozza meg. A jóváhagyó hatóság az információkat a jármű átvizsgálása révén, illetve a tulajdonostól/járművezetőtől szerzi be.

2.1. A járműnek a 70/220/EGK irányelv alapján típusjóváhagyást kapott és a 70/156/EK irányelv szerinti megfelelőségi bizonylattal rendelkező járműtípushoz kell tartoznia. A járműnek az Európai Közösségben nyilvántartásba vett és használt járműnek kell lennie.

2.2. A járműnek legalább már 15 000 km-t, illetve 6 hónapot (amelyik későbbi), de legfeljebb 100 000 km-t, illetve 5 évet (amelyik korábbi) futnia kellett.

2.3. A járműnek rendelkeznie kell olyan karbantartási nyilvántartással, amely igazolja, hogy a járművet megfelelő módon karbantartották, például a gyártó ajánlásainak megfelelően elvégezték a szervizelését.

2.4. A jármű nem mutathatja helytelen használat jeleit (például túlhajtás, túlterhelés, nem megfelelő üzemanyag használata vagy más helytelen használat), vagy olyan más tényezőket (például illetéktelen beavatkozás), amelyek hatással lehetnek a károsanyag-kibocsátásra. Fedélzeti diagnosztikai rendszerrel felszerelt járművek esetében figyelembe kell venni a számítógépben tárolt hibakódot és a kilométer-teljesítményre vonatkozó adatokat. Ha a számítógépben tárolt információk azt mutatják, hogy a járművet egy hibakód elmentése után tovább üzemeltették, és viszonylag rövid időn belül nem végezték el a szükséges javításokat, akkor ez a jármű nem választható ki a vizsgálatra.

2.5. A motoron vagy a járművön nem végezhetek engedély nélküli nagyobb javítást.

2.6. A jármű üzemanyag-tartályából származó üzemanyag-minta ólom- és kéntartalmának meg kell felelnie a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ megállapított vonatkozó előírásoknak, és nem lehet más jele sem az előírásoktól eltérő üzemanyag-használatnak. Ellenőrzések végezhetők a kipufogócsőben stb.

2.7. Nem mutakozhatnak olyan problémákra utaló jelek, amelyek veszélyeztethetik a laboratóriumi személyzet biztonságát.

2.8. A járműben használt szennyezéscsökkentő rendszer valamennyi komponensének meg kell felelnie az érvényes típusjóváhagyásnak.

3. DIAGNOSZTIKA ÉS KARBANTARTÁS

A kibocsátásmérések előtt a 3.1–3.7. pontban előírt eljárással el kell végezni a vizsgált jármű diagnosztizálását és szükség esetén minden szokásos karbantartást.

3.1. A következő ellenőrzéseket kell elvégezni: a levegőszűrő, az összes hajtószíj, az összes folyadékszint, hűtősapka, a szennyezéscsökkentő rendszerrel kapcsolatos összes vákuumtömlő és villamos vezeték épségének ellenőrzése; a gyújtás, az üzemanyag-adagoló és a szennyezéscsökkentő rendszerek komponenseinek ellenőrzése helytelen beállítás vagy manipuláltság szempontjából. Minden rendellenességet fel kell jegyezni.

3.2. Ellenőrizni kell a fedélzeti diagnosztikai rendszer megfelelő működését. A fedélzeti diagnosztikai rendszer memóriájában található hibaüzeneteket fel kell jegyezni, és az elengedhetetlenül szükséges javításokat el kell végezni. Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzője előkondicionáló ciklus alatt jelez hibát, megengedett a hiba azonosítása és kijavítása. A mérést meg lehet ismételni és a kijavított jármű eredményei felhasználhatóak.

⁽¹⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

- 3.3. Ellenőrizni kell a gyújtásrendszert, és ki kell cserélni a hibás komponenseket, például gyújtógyertyákat, kábeleket stb.
- 3.4. Ellenőrizni kell a kompressziót. Ha az eredmény nem kielégítő, a járművet el kell utasítani.
- 3.5. A gyártó specifikációi alapján ellenőrizni kell a motor paramétereit, és ha szükséges, el kell végezni a beállításokat.
- 3.6. Ha a jármű esedékes tervszerű karbantartásához már csak 800 km vagy kevesebb hiányzik, akkor a szervizelést a gyártó utasításai szerint kell elvégezni. A gyártó kérésére az olajsűrű és a levegősűrű a kilométeróra állásától függetlenül kicserélhető.
- 3.7. A jármű elfogadása után az üzemanyagot ki kell cserélni a kibocsátásméréshez használandó referenciaüzemanyagra, kivéve ha a gyártó elfogadja a kereskedelembe kapható üzemanyag használatát.

4. HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA

- 4.1. Ha szükségesnek mutatkozik a járművek ellenőrzése, a 70/220/EGK irányelv III. melléklete szerinti kibocsátásméréseket e függelék 2. és 3. pontja szerint kiválasztott, előkondicionált járműveken kell elvégezni.
- 4.2. Fedélzeti diagnosztikai rendszerrel felszerelt járműveknél ellenőrizhető a hibakijelzés stb. üzem közbeni működőképessége a járműtípusra előírt kibocsátási határértékek túllépése (pl. a 70/220/EGK irányelv XI. mellékletében meghatározott hibajelzési határértékek) esetén.
- 4.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellenőrizhető például a következők: a hibajelzés nem kapcsol be a vonatkozó határértékek feletti kibocsátás esetén, a hibajelzés rendszeresen tévesen bekapcsolódik, illetve a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibás vagy hibásan működő komponensei.
- 4.4. Ha egy komponens vagy rendszer nem úgy működik, ahogyan azt az ilyen járműtípus típus-jóváhagyási tanúsítványának, illetve adatsomagjának részletes adatai leírják, és ha ezt az eltérést a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének (3) vagy (4) bekezdése nem engedélyezi, és a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem jelez hibát, akkor a komponens vagy a rendszert legfeljebb csak akkor szabad kicserélni a kibocsátásmérés előtt, ha megállapítják, hogy a komponens vagy rendszert oly módon manipulálták vagy helytelenül használták, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem észleli az adott működési hibát.

5. AZ EREDMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE

- 5.1. A mérési eredményeket az e melléklet 2. függeléke szerinti eljárással kell értékelni.
- 5.2. A mérési eredményeket nem kell romlási tényezőkkel szorozni.

6. JAVÍTÁSI INTÉZKEDÉSI TERV

- 6.1. Ha egynél több olyan járműnél állapítják meg a túlzott kibocsátást, amelyre fennáll a következő feltételek valamelyike, akkor a jóváhagyó hatóságnak elő kell írnia, hogy a gyártó a hiányosságok megszüntetésére javítási intézkedési tervet nyújtson be:
 - a) megfelel az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 3.2.3. szakaszában előírt feltételeknek és a típusjóváhagyó hatóság és a gyártó egyaránt egyetértene abban, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható,
 - b) megfelel az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 3.2.4. szakaszában előírt feltételeknek, és a típusjóváhagyó hatóság megállapította, hogy a túlzott kibocsátás ugyanazon oknak tulajdonítható.
- 6.2. A javítási intézkedési tervet a jóváhagyó hatósághoz kell benyújtani a 6.1. szakaszban említett értesítés keltétől számítva legkésőbb 60 munkanapon belül. A jóváhagyó hatóság 30 munkanapon belül nyilatkozik, hogy elfogadja-e a javítási intézkedési tervet. Ha azonban a gyártó az illetékes jóváhagyó hatóság számára elfogadható módon igazolni tudja, hogy több időre van szüksége az eltérésnek a javítási intézkedési terv benyújtásához szükséges kivizsgáláshoz, akkor a határidőt meg lehet hosszabbítani.
- 6.3. A javítási intézkedéseknek ki kell terjedniük minden olyan járműre, amelyeknél valószínű, hogy ugyanez a hiba érinti őket. Meg kell vizsgálni, hogy szükséges-e a típus-jóváhagyási dokumentumok módosítása.
- 6.4. A gyártónak be kell adnia a javítási intézkedési tervvel kapcsolatos összes közlemény másolatát, valamint nyilvántartást kell vezetnie a visszahívási akcióról, és rendszeresen helyzetjelentést kell adnia a jóváhagyó hatóságnak.

- 6.5. A javítási intézkedési tervnek tartalmaznia kell a 6.5.1.–6.5.11. pontban előírt követelményeket. A gyártónak egyedi azonosító nevet vagy számot kell adnia a javítási intézkedési tervnek.
- 6.5.1. A javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus leírása.
- 6.5.2. Minden olyan egyedi módosítás, változtatás, javítás, korrekció, beállítás vagy más beavatkozás leírása, melynek célja, hogy a jármű ismét megfeleljen az előírásoknak, beleértve azoknak az adatoknak és műszaki vizsgálatoknak a rövid összegzését, melyek alapján a gyártó a megfelelőség helyreállítását célzó adott intézkedések mellett döntött.
- 6.5.3. Annak az eljárásnak a leírása, amellyel a gyártó tájékoztatja a járműtulajdonosokat.
- 6.5.4. Adott esetben az olyan helyes karbantartásnak vagy használatnak a leírása, amelyet a gyártó előír annak feltételeként, hogy a jármű a javítási intézkedési terv keretében jogosult legyen a javításra, és a gyártó indoklása, hogy miért köti ki e feltételt. Karbantartási vagy használati feltétel csak akkor köthető ki, ha az igazoltan kapcsolódik ahhoz a tényhez, hogy a jármű nem felel meg az előírásoknak, valamint a javítási intézkedésekhez.
- 6.5.5. Annak az eljárásnak a leírása, amelyet a járművek tulajdonosainak a javítás elvégzéséhez követniük kell. Ennek tartalmaznia kell azt az időpontot, amikortól a javítást el lehet végezteni, a műhelyben a javítás elvégzéséhez szükséges idő becslését, valamint azt, hogy hol végeznek ilyen javításokat. A javítást a jármű átadása után felesleges késedelem nélkül el kell végezni.
- 6.5.6. A járműtulajdonosoknak küldött tájékoztató másolata.
- 6.5.7. Annak a rendszernek a rövid leírása, amellyel a gyártó biztosítja, hogy a komponensek vagy részegységek megfelelő mennyiségben rendelkezésre álljanak a javítások elvégzéséhez. Fel kell tüntetni azt az időpontot, amikortól megfelelő mennyiségű komponens vagy részegység áll rendelkezésre az akció elkezdéséhez.
- 6.5.8. A javítást végző szakembereknek megküldendő összes utasítás másolata.
- 6.5.9. A javasolt javítási intézkedéseknek a javítási intézkedési terv által érintett összes járműtípus károsanyag-kibocsátására, üzemanyag-fogyasztására, menettulajdonságára és biztonságára gyakorolt hatásának leírása, a következtetéseket alátámasztó adatokkal, műszaki tanulmányokkal stb. együtt.
- 6.5.10. Minden más információ, jelentés vagy adat, amelyet a jóváhagyó hatóság az ésszerűség határain belül szükségesnek ítél a javítási intézkedési terv értékeléséhez.
- 6.5.11. Ha a javítási intézkedési terv visszahívást is tartalmaz, akkor a javítások nyilvántartásának módszerét ismertető leírást is be kell adni a jóváhagyó hatósághoz. Címke használata esetén annak egy példányát is be kell nyújtani.
- 6.6. A gyártótól megkövetelhető, hogy gondosan megtervezett és szükséges vizsgálatokat végezzen a javasolt változtatás, javítás vagy módosítás által érintett komponenseken és járműveken, hogy igazolja a változtatás, javítás vagy módosítás eredményességét.
- 6.7. A gyártónak nyilvántartást kell vezetnie minden visszahívott és javított járműről, valamint a javítást végző műhelyekről. A jóváhagyó hatóság számára a gyártónak a javítási intézkedési terv végrehajtásától számított öt éven keresztül kérésre betekintést kell biztosítania a nyilvántartásba.
- 6.8. A javítást, illetve módosítást vagy új komponensek beépítését a gyártó által a jármű tulajdonosának adott bizonylatban fel kell tüntetni.

*2. függelék***Statisztikai eljárás használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálatához**

1. Ez az eljárás a használatban lévő járműveket illetően az 1. típusú mérés tekintetében való megfelelőség ellenőrzésére használandó. A vonatkozó statisztikai módszer az, amit az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 4. függeléke ír elő, a 2., 3. és 4. pontban felsorolt kivételekkel.
 2. Az 1. lábjegyzet nem vonatkozik.
 3. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 3.2.3.2.1. és 3.2.4.2. szakaszában a 3. függelék 6. szakaszára való hivatkozás az e rendelet XV. melléklete 1. függelékének 6. pontjára való hivatkozásként értendő.
 4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 4. függelékének 4/1. ábrájára a következők vonatkoznak:
 - a) a 8.2.1. szakaszra való hivatkozások az e rendelet XV. mellékletének 1.1. pontjára való hivatkozásokként értendők,
 - b) a 3. függelékre való hivatkozás az e rendelet XV. mellékletének 1. függelékére való hivatkozásként értendő,
 - c) az 1. lábjegyzet a következők szerint értendő: Ebben az esetben a típusjóváhagyó hatóság (TAA) a 70/220/EGK irányelv szerinti típusjóváhagyást kiadó jóváhagyó hatóságot jelenti.
-

XVI. MELLÉKLET

A KIPUFOGÓGÁZ-UTÓKEZELŐ RENDSZERÜKBEN REAGENST HASZNÁLÓ JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK**1. BEVEZETÉS**

Ez a melléklet azokra a járművekre állapít meg előírásokat, amelyek a kibocsátások csökkentése érdekében reagent használnak az utókezelő rendszerükben.

2. A REAGNES KIJELZÉSE

- 2.1. A járműben a műszerfalon lennie kell egy külön kijelzőnek, amely tájékoztatja a járművezetőt arról, ha a reagens szintje a reagenstartályban alacsony, és arról, ha a reagenstartály kiürül.

3. A JÁRMŰVEZETŐT FIGYELMEZTETŐ RENDSZER

- 3.1. A járműben lennie kell egy figyelmeztető rendszernek, amely tartalmaz olyan vizuális figyelmeztetést, amely tájékoztatja a járművezetőt arról, hogy a reagensszint túl alacsony, a tartályt hamarosan újra kell tölteni, vagy hogy a reagens nem felel meg a gyártó minőségi specifikációjának. A járművezetőt figyelmeztető rendszerben lehet hangjelzés is.
- 3.2. A reagens fogyásával a figyelmeztető jelzés intenzitásának nőnie kell. A figyelmeztetés csúcspontjának olyannak kell lennie, amelyet nem lehet könnyen hatástalanítani vagy figyelmen kívül hagyni. Gondoskodni kell arról, hogy a figyelmeztetést addig ne lehessen kikapcsolni, amíg a reagenstartály feltöltése meg nem történt.
- 3.3. Az optikai figyelmeztetésnek tartalmaznia kell egy olyan üzenetet, amely a reagens alacsony szintjére figyelmeztet. A figyelmeztetés nem lehet ugyanaz, mint a fedélzeti diagnosztikához vagy más motorkarbantartáshoz használt másik üzenet. A figyelmeztetésnek elegendően egyértelműnek kell lennie ahhoz, hogy a járművezető megértse, hogy a reagensszint alacsony (például „karbamidszint alacsony”, „AdBlue-szint alacsony” vagy „kevés reagens”).
- 3.4. A figyelmeztető rendszernek kezdetben nem kell folyamatosan működésben lennie, a figyelmeztetés intenzitásának azonban fokozódnia kell addig, amíg folyamatosná nem válik, ahogy a reagensszint megközelíti azt a pontot, ahol a 8. pontban leírt használatkorlátozó rendszer működésbe lép. Határozott figyelmeztetésnek kell megjelenítenie (például „karbamidfeltöltés szükséges”, „AdBlue-feltöltés szükséges” vagy „reagensfeltöltés szükséges”). A folyamatos figyelmeztetést ideiglenesen megszakíthatják fontos biztonsági vonatkozású üzeneteket tartalmazó figyelmeztetések.
- 3.5. A figyelmeztető rendszernek úgy kell működésbe lépnie, hogy a jármű még meg tudjon tenni legalább 2 400 km-t, mielőtt a reagenstartály kiürülne.

4. NEM MEGFELELŐ REAGNES AZONOSÍTÁSA

- 4.1. A járműben kell lenni egy olyan funkciónak, amely meghatározza, hogy a járműben van-e olyan reagens, amely megfelel a gyártó által megadott és az e rendelet I. mellékletének 3. függeléké szerint leírt reagensjellemzőknek.
- 4.2. Ha a reagenstartályban levő folyadék nem felel meg a gyártó által megadott minimumkövetelményeknek, akkor a 3. pontban leírt figyelmeztető rendszernek működésbe kell lépnie és meg kell jelenítenie egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenetet (például „nem megfelelő minőségű karbamid”, „nem megfelelő minőségű AdBlue” vagy „nem megfelelő minőségű reagens”). Ha a figyelmeztető rendszer bekapcsolódásától számítva 50 km-en belül a reagensminőség nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. pontban leírt használatkorlátozásnak.

5. A REAGENSFOGYASZTÁS ELLENŐRZÉSE

- 5.1. A járműben kell lenni egy olyan funkciónak, amely meghatározza a reagensfogyasztást, és lehetővé teszi a fogyasztási adatokhoz való külső hozzáférést.

- 5.2. Az átlagos reagensfogyasztás és a motorrendszer által igényelt átlagos reagensfogyasztás adatainak elérhetőnek kell lenniük szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján keresztül. A jármű működésének a kiolvasást megelőzően megtett 2 400 km-es szakaszáról kell az adatoknak meglerenniük.
- 5.3. A reagensfogyasztás ellenőrzéséhez a járműnek legalább a következő paramétereit kell ellenőrizni:
- a) a jármű reagenstartályában lévő reagens szintje,
 - b) a reagens áramlása vagy injektálása, a lehető legközelebb a kipufogógáz-utókezelő rendszer beinjektálási pontjához.
- 5.4. Ha az átlagos reagensfogyasztás és a motorrendszer által igényelt átlagos reagensfogyasztás között 30 percig 50 %-nál nagyobb eltérés áll fenn miközben a jármű működik, akkor a 3. pontban leírt figyelmeztető rendszernek működésbe kell lépnie és meg kell jelenítenie egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenetet (például „karbamidadagolási hiba”, „AdBlue-adagolási hiba” vagy „reagensadagolási hiba”). Ha a figyelmeztető rendszer bekapcsolódásától számítva 50 km-en belül a reagensfogyasztás nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. pontban leírt használatkorlátozásnak.
- 5.5. Ha a reagensadagolás megszakad, akkor a 3. pontban leírt figyelmeztető rendszernek működésbe kell lépnie és meg kell jelenítenie egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenetet. Ez nem szükséges akkor, ha az adagolást a motorvezérlő egység azért szakítja meg, mert a jármű adott üzemmállapotában a károsanyag-kibocsátás miatt nincs szükség reagensre; ennek feltétele azonban, hogy a gyártó előzetesen egyértelműen tájékoztatta a jóváhagyó hatóságot arról, hogy mely üzemmállapotok tekintendők ilyennek. Ha a figyelmeztető rendszer bekapcsolódásától számítva 50 km-en belül a reagensadagolás nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. pontban leírt használatkorlátozásnak.
6. AZ NO_x-KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSE
- 6.1. A 4. és 5. pontban leírt ellenőrzési előírások alkalmazása helyett a gyártó használhat kipufogógáz-érzékelőket a kipufogógázban lévő túl sok NO_x érzékelésére.
- 6.2. A gyártónak igazolnia kell, hogy ezeknek az érzékelőknek vagy a járműben lévő bármely más érzékelőknek a használata esetén a 3. pontban leírt figyelmeztető rendszer működésbe lép és megjelenít egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenetet (például „kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell a karbamidot”, „kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell az AdBlue-t” vagy „kibocsátás túl nagy – ellenőrizni kell a reagenst”), és a 8.3 pontban említett használatkorlátozás életbe lép, ha fennállnak a 4.2., 5.4., vagy 5.5. pontban leírt helyzetek.
7. A MŰKÖDÉSI HIBÁKRA VONATKOZÓ ADATOK TÁROLÁSA
- 7.1. Az erre a pontra történő hivatkozás azt jelenti, hogy a rendszernek el kell mentenie egy nem törölhető paraméterazonosítót (PID), amely azonosítja a használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének okát. A járműnek legalább 800 napig vagy 30 000 lefutott kilométerig meg kell őriznie a paraméterazonosítót és azt a távolságot, amennyit a jármű úgy tett meg, hogy a használatkorlátozó rendszer be volt kapcsolva. A paraméterazonosítónak általános célú kiolvasóval elérhetőnek kell lennie szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján keresztül.
- 7.2. A reagensadagoló rendszerben műszaki hibák (például mechanikai vagy villamos hibák) miatt fellépő működési hibákra is a XI. mellékletben leírt diagnosztikai előírások vonatkoznak.
8. A HASZNÁLATKORLÁTOZÓ RENDSZER
- 8.1. A járműben kell lenni egy használatkorlátozó rendszernek, amely biztosítja, hogy a jármű mindenkor működő kibocsátáscsökkentő rendszerrel működjön. A használatkorlátozó rendszert úgy kell kialakítani, hogy a jármű üres reagenstartállyal ne tudjon működni.
- 8.2. A használatkorlátozó rendszernek legkésőbb akkor be kell kapcsolódnia, amikor a tartályban a reagensszint eléri azt a pontot, hogy a reagens már csak akkora távolságra lesz elég, amit a jármű teli tankkal meg tud tenni. A rendszernek be kell kapcsolódnia, ha a 4., 5. vagy 6. pontban ismertetett hibák előfordulnak, az NO_x-ellenőrzési stratégiától függően. Üres reagenstartály észlelésének és a 4., 5. vagy 6. pontban említett hibáknak azt kell eredményezniük, hogy életbe lépjenek a 7. pontban a működési hibákra vonatkozó információk elmentésére leírt előírások.

- 8.3. A gyártó választja meg a beépítendő használatkorlátozó rendszer típusát. A lehetséges rendszereket az alábbi 8.3.1., 8.3.2., 8.3.3. és 8.3.4. pontok írják le.
- 8.3.1. A „motorindítások visszaszámlálása” stratégia szerint a rendszer elkezd visszaszámlálni a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódása utáni motorindításokat vagy a még megtehető távolságot. A jármű vezérlőrendszere (mint például indító-leállító rendszerek) által kezdeményezett motorindítások nem számítanak bele a visszaszámlálásba. A motor indítását a rendszer megakadályozza közvetlenül azután, hogy a reagenstartály kiürült, illetve ha a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódása után a jármű nagyobb távolságot tett meg, mint amekkorát teli tankkal meg tud tenni (amelyik hamarabb bekövetkezik).
- 8.3.2. A „motor tankolás után nem indul” rendszerben a jármű tankolás után nem tud elindulni, ha a használatkorlátozó rendszer be lett kapcsolva.
- 8.3.3. Az „üzemanyag-kizárás” stratégia megakadályozza a jármű tankolását úgy, hogy a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódása után lezárja az üzemanyagtöltő rendszert. A kizáró rendszernek elég masszívnak kell lenni ahhoz, hogy ne lehessen manipulálni.
- 8.3.4. A „teljesítménykorlátozás” stratégia korlátozza a jármű sebességét azután, hogy a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódott. A sebességkorlátozásnak akkorának kell lennie, hogy a járművezető észrevegye azt, illetve a jármű végsebességét jelentősen korlátozni kell. A korlátozásnak fokozatosan, vagy a motor beindítása után kell életbe lépnie. Nem sokkal a motor újraindításának megakadályozása előtt a jármű sebessége nem haladhatja meg az 50 km/h-t. A motor indítását a rendszernek meg kell akadályoznia közvetlenül azután, hogy a reagenstartály kiürült, illetve ha a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódása után a jármű nagyobb távolságot tett meg, mint amekkorát teli tankkal meg tud tenni (amelyik hamarabb bekövetkezik).
- 8.4. Miután a használatkorlátozó rendszer egyszer már teljeskörűen működésbe lépett és letiltotta a járművet, a rendszernek csak akkor szabad kikapcsolódnia, ha a járművet feltöltötték annyi reagenssel, ami átlagosan elegendő legalább 2 400 km megtételéhez, illetve ha a 4., 5. vagy 6. pontban leírt működési hibákat megszüntették. Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer a 7.2. pont szerint működésbe lépett, akkor az ezt kiváltó hiba kijavítása után a használatkorlátozó rendszer inicializálható lehet a fedélzeti diagnosztika soros portján keresztül (például egy általános célú kiolvasóval), hogy a jármű az öndiagnosztika elvégzése céljából újraindítható legyen. A jármű legfeljebb 50 km-ig működhet, hogy ellenőrizni lehessen, sikeres volt-e a javítás. Ha ezután az ellenőrzés után a hiba továbbra is fennmaradt, akkor a használatkorlátozó rendszernek ismét teljeskörűen működnie kell.
- 8.5. A 3. pontban említett figyelmeztető rendszernek meg kell jelenítenie egy üzenetet, amely egyértelműen tartalmazza a következőket:
- a) a hátralévő újraindítások száma, illetve a még megtehető távolság, és
 - b) a jármű újraindításának feltételei.
- 8.6. Ha a bekapcsolódás feltételei már megszűntek, a használatkorlátozó rendszernek ki kell kapcsolnia. A használatkorlátozó rendszer nem kapcsolhat ki automatikusan, ha működésbe lépésének okai nem szűntek meg.
- 8.7. A jóváhagyáskor a gyártónak be kell adnia a jóváhagyó hatósághoz a használatkorlátozó rendszer működési jellemzőit teljeskörűen leíró részletes írásos információt.
- 8.8. Az e rendelet szerinti típus-jóváhagyási kérelem részeként a gyártónak igazolnia kell a járművezetőt figyelmeztető és a használatkorlátozó rendszer működését.

9. TÁJÉKOZTATÁSI ELŐÍRÁSOK

- 9.1. A gyártónak az új járművek tulajdonosai számára írásos információt kell adnia a kibocsátáscsökkentő rendszerről. Az információnak tartalmaznia kell, hogy ha a jármű kibocsátáscsökkentő rendszere nem működik megfelelően, akkor a járművezetőt a figyelmeztető rendszer figyelmezteti a problémára és, hogy a használatkorlátozó rendszer ennek következtében később letilthatja a jármű elindítását.
- 9.2. A használati utasítás tartalmazza a jármű megfelelő használatának és karbantartásának előírásait, beleértve a fogyó reagenszek használatát is.
- 9.3. A használati utasításnak kifejezetten tartalmaznia kell, ha a jármű üzemmentartójának a szokásos szervizelések között is fel kell töltenie a járművet reagenssekkel. Az utasításnak pontosan le kell írnia a reagenstartály feltöltésének módját. A tájékoztatásnak azt is tartalmaznia kell, hogy mekkora a reagensfogyás várható sebessége az adott típusú járműnél, és hogy milyen gyakran kell utántölteni.

- 9.4. A használati utasításban pontosan le kell írni, hogy az adott specifikációjú reagens használata és utántöltése kötelező ahhoz, hogy a jármű megfeleljen az adott járműtípusra kiadott megfelelőségi bizonylatnak.
- 9.5. A használati utasításnak figyelmeztetnie kell arra, hogy jogsértésnek minősülhet, ha a járművet úgy használják, hogy a kibocsátáscsökkentéshez előírt reagens nem fogy.
- 9.6. A használati utasításnak ismertetnie kell a járművezetőt figyelmeztető és a használatkorlátozó rendszerek működési módját. Ezenkívül ismertetnie kell annak következményeit, ha figyelmen kívül hagyják a figyelmeztető rendszert és nem történik reagensutántöltés.

10. AZ UTÓKEZELŐ RENDSZER MŰKÖDÉSI FELTÉTELEI

A gyártónak biztosítania kell, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszer az Európai Unióban előforduló környezeti viszonyok között megőrizze kibocsátáscsökkentő funkcióját, különösen kis környezeti hőmérsékleteken. Ide tartoznak olyan megoldások, melyek megakadályozzák a reagens teljes elfagyását akkor is, ha a reagenstartály félig van, a hőmérséklet 258 K (– 15 °C), és a jármű – legfeljebb 7 napig – parkol. A reagens elfagyását illetően a gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszer megfelelő működése érdekében a reagens a jármű indulása után 20 percen belül ismét használható legyen akkor is, ha a reagenstartály belsejében a hőmérséklet 258 K (– 15 °C).

XVII. MELLÉKLET

A 715/2007/EK RENDELET MÓDOSÍTÁSA

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 10. cikk a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Az I. melléklet 1. és 2. táblázatában a részecskék tömegére megadott 5,0 mg/km kibocsátási határérték az (1), (2) és (3) bekezdésben megállapított időpontokban lép hatályba.

Az I. melléklet 1. és 2. táblázatában a részecskék tömegére megadott 4,5 mg/km kibocsátási határérték, illetve a részecskék számára vonatkozó határérték 2011. szeptember 1-jén lép hatályba a járművek új típusainak típusjóváhagyására és 2013. január 1-jén a Közösségen belül értékesített, nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett összes új járműre.”

2. Az I. melléklet 1. és 2. táblázata helyébe a következő táblázatok lépnek:

„1. táblázat
Euro 5 kibocsátási határértékek

		Referenciatömeg (RM) (kg)	Határértékek													
			Szén-monoxid tömege (CO)		Összes szénhidrogén tömege (THC)		Metántól különböző szénhidrogének tömege (NMHC)		Nitrogénoxidok tömege (NO _x)		Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (THC + NO _x)		Részecskék tömege ⁽¹⁾ (PM)		Részecskék száma ⁽²⁾ (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (darab/km)	
Kategória	Osztály		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽³⁾	CI	PI	CI
M	—	összes	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I.	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II.	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III.	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	összes	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Magyarázat: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

⁽¹⁾ A 4,5 mg/km-es határérték alkalmazása előtt módosított mérési eljárást kell bevezetni.

⁽²⁾ A határérték alkalmazása előtt új mérési eljárást kell bevezetni.

⁽³⁾ A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-előírások csak a közvetlen injektálású motorokra vonatkoznak.

2. táblázat
Euro 6 kibocsátási határértékek

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

Magyarázat: PI = szikragyújtás, CI = kompressziós gyújtás

⁽¹⁾ A 4,5 mg/km-es határérték alkalmazása előtt módosított mérési eljárást kell bevezetni.

⁽²⁾ Szikragyújtású járművek esetében erre a fázisra részecskeszám-határérték határozandó meg.

⁽³⁾ A szikragyújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-előírások csak a közvetlen injektálású motorokra vonatkoznak.

⁽⁴⁾ 2014. szeptember 1. előtt meg kell határozni a részecskeszám-határértéket.

⁽⁵⁾ A határérték alkalmazása előtt új mérési eljárást kell bevezetni.”

XVIII. MELLÉKLET

A 70/156/EGK TANÁCSI IRÁNYELV I. MELLÉKLETÉRE VONATKOZÓ EGYEDI RENDELKEZÉSEK

- 3.2.1.1. Működési elv: kompressziós gyújtás/szikragyújtás ⁽¹⁾
négyütemű/kétütemű/forgó ciklusú ⁽¹⁾
- 3.2.2. Üzemanyag: Dízel/Benzin/PB-gáz/Földgáz-biometán/Etanol (E85)/Biodízel/Hidrogén ⁽¹⁾
- 3.2.2.4. A jármű üzemanyagának típusa: egyfajta üzemanyag, kétfajta üzemanyag, rugalmas felhasználás ⁽¹⁾
- 3.2.2.5. A bioüzemanyag legnagyobb megengedett mennyisége az üzemanyagban (a gyártó adja meg):
térfogat%
- 3.2.4.2.3.3. Legnagyobb üzemanyag-szállítás ⁽¹⁾ ⁽²⁾: . mm³/ütem vagy ciklus . min⁻¹ fordulatszámon, vagy választhatóan szállítási jelleggörbe:
- 3.2.4.2.9. Elektronikusan vezérelt injektálás: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.9.2 Típus(ok):
- 3.2.4.2.9.3 A rendszer leírása; nem folyamatos injektálású rendszerek esetében is hasonló adatokat kell megadni:
- 3.2.4.2.9.3.1 A vezérlőegység gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.2 Az üzemanyag-szabályozó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.3 A levegőáram-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.4 Az üzemanyag-elosztó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.5 A gázszelep házának gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.6 A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.7 A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.8 A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4. A rendszer leírása; nem folyamatos injektálású rendszerek esetében is hasonló adatokat kell megadni:
- 3.2.4.3.4.1. A vezérlőegység gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.3. A levegőáram-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.6. A mikrokapcsoló gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.8. A gázszelep házának gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.9. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.10. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.11. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.5.1. Gyártmány(ok):

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).⁽²⁾ Meg kell adni a tűrést.

- 3.2.4.3.5.2. Típus(ok):
- 3.2.8.2.1. Típus: levegő-levegő/levegő-víz ⁽¹⁾
- 3.2.8.3. Szívási nyomásesés névleges fordulatszámon és 100 %-os terhelésnél (csak kompressziós gyújtású motoroknál)
- legkisebb megengedett: kPa
- legnagyobb megengedett: kPa
- 3.2.9.3. Legnagyobb megengedett ellennyomás a kipufogórendszerben névleges fordulatszámon és 100 %-os terhelésnél (csak kompressziós gyújtású motoroknál): kPa
- 3.2.11.1. Legnagyobb szelepemelkedés, nyitási és zárási szögek vagy az alternatív elosztó rendszerek vezérlési adatai a holtpontokhoz képest. Állítható vezérlőrendszer esetében a vezérlés legnagyobb és legkisebb értékei:
- 3.2.12.2. További légszennyezés-csökkentő rendszerek (ha vannak, és más cím alatt nem szerepelnek)
- 3.2.12.2.1.1. A katalizátoros átalakítók és elemek darabszáma (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre):
- 3.2.12.2.1.11. Regeneráló rendszerek/kipufogógáz-utókezelő rendszerek működési módja, leírás:
- 3.2.12.2.1.11.1. Az 1. típusú mérési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás van az 1. típusú mérésnek megfelelő körülmények között (a „D” távolság az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 1. ábráján):
- 3.2.12.2.1.11.2. A két regenerálásos ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
- 3.2.12.2.1.11.3. Azok a paraméterek, amelyek meghatározzák a regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
- 3.2.12.2.1.11.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
- 3.2.12.2.1.11.5. Szokásos üzemi hőmérséklet-tartomány (K):
- 3.2.12.2.1.11.6. Fogyó reagensek (ha vannak):
- 3.2.12.2.1.11.7. A katalitikus folyamathoz szükséges reagens típusa és koncentrációja (ha van):
- 3.2.12.2.1.11.8. A reagens (ha van) szokásos üzemi hőmérséklet-tartománya:
- 3.2.12.2.1.11.9. Nemzetközi szabvány (ha vonatkozik):
- 3.2.12.2.1.11.10. A reagensfeltöltés gyakorisága: folyamatos/karbantartáskor ⁽¹⁾ (ha vonatkozik):
- 3.2.12.2.1.12. A katalizátoros átalakító gyártmánya:
- 3.2.12.2.1.13. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.2.4. Az oxigénérzékelő gyártmánya:
- 3.2.12.2.2.5. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.4.2. Vízhűtési rendszer: van/nincs ⁽¹⁾

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.2.12.2.6.4.1. Az 1. típusú mérési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás van az 1. típusú mérésnek megfelelő körülmények között (a „D” távolság az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 1. ábráján):
- 3.2.12.2.6.4.2. A két regenerációs ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
- 3.2.12.2.6.4.3. Azok a paraméterek, amelyek meghatározzák a regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
- 3.2.12.2.6.4.4. Az ENSZ-EGB 83. sz. előírása 13. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
- 3.2.12.2.6.5. A részecskecsapda gyártmánya:
- 3.2.12.2.6.6. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.7.6. Az alábbi kiegészítő információkat a jármű gyártója szolgáltatja abból a célból, hogy lehetőség legyen a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel kompatibilis csere- vagy szervizkomponenseknek, valamint diagnosztikai műszereknek és mérőkészülékeknek a gyártására.
- 3.2.12.2.7.6.1. A jármű eredeti típusjövahagyásakor alkalmazott előkondicionálási ciklusok száma és típusának leírása.
- 3.2.12.2.7.6.2. A jármű eredeti típusjövahagyása során a diagnosztikai rendszer által ellenőrzött komponensekre alkalmazott fedélzeti diagnosztikai tesztciklus típusának leírása.
- 3.2.12.2.7.6.3. Az összes ellenőrzött komponens átfogó leírása a hibaészlelés és a hibajelző bekapcsolásának stratégiájával (a menetciklusok rögzített száma vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött egyes komponensek másodlagos paramétereinek felsorolását is. A fedélzeti diagnosztika összes olyan használt kimeneti kódjának és formátumának felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amelyek a kibocsátással kapcsolatos egyedi erőátviteli komponensekhez és a kibocsátással nem kapcsolatos ható egyedi erőátviteli komponensekhez kapcsolódnak, ha az adott komponens ellenőrzése szerepet játszik a hibajelző bekapcsolásában. Átfogó ismertetést kell adni különösen a \$05 mód (Test ID \$21–FF) adatairól, illetve a \$06 mód adatairól Az ISO 15765–4: 2001: „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózat (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei.” szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében a \$06 módnak (Test ID \$00–FF) az OBD-rendszer által ellenőrzött egyes ID-kre vonatkozó adatairól kell átfogó ismertetést adni.
- 3.2.12.2.7.6.4. Az e pontban előírt információ megadható egy táblázatnak a következők szerinti kitöltésével.

Komponens	Hiba-kód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési kritériumok	Hibajelző bekapcsolási kritériumai	Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás
Katalizátor	PO420	Az 1. és a 2. oxigénérzékelőtől jövő jelek	Az 1. és a 2. érzékelőtől jövő jelek közötti különbség	3. ciklus	Fordulatszám, motorterhelés, levegő/üzemanyag, katalizátor-hőmérséklet	Két 1. típusú ciklus	1. típus

- 3.2.15.1. EK-típusjövahagyási szám a 70/221/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1970.4.6., 23. o.) szerint (miután megtörténik az irányelv módosítása, hogy kiterjedjen a gáznemű üzemanyagok tartályaira is) vagy az ENSZ-EGB 67. sz. előírása szerinti jóváhagyási szám
- 3.2.16.1. EK-típusjövahagyási szám a 70/221/EGK irányelv szerint (miután megtörténik az irányelv módosítása, hogy kiterjedjen a gáznemű üzemanyagok tartályaira is) vagy az ENSZ-EGB 110. sz. előírása szerinti jóváhagyási szám:
- 3.4. Motorok vagy villamos motorok kombinációi
- 3.4.1. Hibridhajtású elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾

(¹) A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.4.2. A hibridhajtású elektromos jármű kategóriája
- Külső feltöltés/Nem külső feltöltés ⁽¹⁾
- 3.4.3. Üzem mód-kapcsoló: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Választható üzemmódok
- 3.4.3.1.1. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Tisztán üzemanyag-felhasználású: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Hibrid üzemmódok: igen/nem ⁽¹⁾
- (ha van, rövid leírás)
- 3.4.4. Az energiatároló eszköz leírása: (akkumulátor, kondenzátor, lendkerék/generátor)
- 3.4.4.1. Gyártmány(ok):
- 3.4.4.2. Típus(ok):
- 3.4.4.3. Azonosító szám:
- 3.4.4.4. Az elektrokémiai rendszer típusa:
- 3.4.4.5. Energia: (akkumulátornál: feszültség és kapacitás, amperóra 2 órára, kondenzátornál: J, ...)
- 3.4.4.6. Töltő: a járművön/külső/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.5. Villamos gépek (az egyes villamos gépek típusának leírása külön-külön)
- 3.4.5.1. Gyártmány:
- 3.4.5.2. Típus:
- 3.4.5.3. Elsődleges alkalmazás: hajtómotor/generátor
- 3.4.5.3.1. Hajtómotorként való használat esetén: egy motor/több motor (darabszám):
- 3.4.5.4. Legnagyobb teljesítmény: kW
- 3.4.5.5. Működési elv:
- 3.4.5.5.1. egyenáram/váltóáram/fázisok száma:
- 3.4.5.5.2. külön gerjesztés/soros/egybeépített ⁽¹⁾
- 3.4.5.5.3. szinkron/aszinkron ⁽¹⁾
- 3.4.6. Vezérlőegység
- 3.4.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.4.6.2. Típus(ok):
- 3.4.6.3. Azonosító szám:
- 3.4.7. Teljesítményszabályozó
- 3.4.7.1. Gyártmány:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).

- 3.4.7.2. Típus:
- 3.4.7.6.3. Azonosító szám:
- 3.4.8. A jármű hatósugara elektromos hajtás esetén: km (a 101. sz. előírás 7. melléklete szerint)
- 3.4.9. Gyártó javaslata az előkondicionálásra:
- 3.5.2. Üzemanyag-fogyasztás (a méréshez használt mindegyik referencia-üzemanyagra meg kell adni)
- 6.6.1. Gumiabroncs/kerék kombináció(k)
- a) az összes lehetséges gumiabroncsra fel kell tüntetni a méretmegjelölést, a terhelhetőségi jelzőszámot, a sebességekategória-jelet, és a gördülő-ellenállást, az ISO 28580 szabvány szerint (értelmszerűen),
- b) a 300 km/h-nál nagyobb végsebességű járművekhez tervezett Z kategóriájú gumiabroncsokról hasonló információkat kell megadni; a kerekeknél fel kell tüntetni a felni méretét és a besajtolási mélységet (ET-szám).
- 9.1. A karosszéria típusa: (a II. melléklet C. részében meghatározott kódokkal kell megadni)
16. A járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége
- 16.1. Annak a honlapnak a címe, ahol a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetők:
- 16.1.1. Az elérhetőség kezdetének időpontja (legkésőbb a típusjóváahagyástól számított hat hónap):
- 16.2. A 16.1. pontban említett weboldal elérhetőségének feltételei:
- 16.3. A 16.1. pontban említett weboldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma: ...
-

XIX. MELLÉKLET

**A 70/156/EGK TANÁCSI IRÁNYELV III. MELLÉKLETÉRE VOANTKOZÓ EGYEDI
RENDELKEZÉSEK**

- 3.2.1.1. Működési elv: kompressziós gyújtás/szikragyújtás ⁽¹⁾
négyütemű/kétütemű/forgó ciklusú ⁽¹⁾
- 3.2.2. Üzemanyag: Dízel/Benzin/PB-gáz/Földgáz-biometán/Etanol (E85)/Biodízel/Hidrogén ⁽¹⁾
- 3.2.2.4. A jármű üzemanyagának típusa: egyfajta üzemanyag, kétfajta üzemanyag, rugalmas felhasználás ⁽¹⁾
- 3.2.2.5. A bioüzemanyag legnagyobb megengedett mennyisége az üzemanyagban (a gyártó adja meg):
térfogatszázalék
- 3.2.12.2. További légszennyezés-csökkentő rendszerek (ha vannak, és más cím alatt nem szerepelnek)
- 3.4. Motorok vagy villamos motorok kombinációi
- 3.4.1. Hibridhajtású elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.2. A hibridhajtású elektromos jármű kategóriája
Külső feltöltés/Nem külső feltöltés ⁽¹⁾
- 6.6.1. Gumiabroncs/kerék kombináció(k)
a) az összes lehetséges gumiabroncsra fel kell tüntetni a méretmegjelölést, a terhelhetőségi jelzőszámot, a sebességkategória-jelét, és a gördülő-ellenállást, az ISO 28580 szabvány szerint (értelmszerűen),
b) a 300 km/h-nál nagyobb végsebességű járművekhez tervezett Z kategóriájú gumiabroncsokról hasonló információkat kell megadni; a kerekeknél fel kell tüntetni a felni méretét és a besajtolási mélységet (ET-szám)
- 9.1. A karosszéria típusa: (a II. melléklet C. részében meghatározott kódokkal kell megadni)
16. A járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége
- 16.1. Annak a honlapnak a címe, ahol a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetők:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is vonatkozik).